



PRÉFET DE LA REGION RHÔNE-ALPES

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

Modification sur l'Espace interdépartemental Saint-Exupéry

Rapport de présentation

Mars 2015

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral
du 25 mars 2015

Le Préfet de la région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône



PREFET DE LA REGION RHONE-ALPES

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

MODIFICATION SUR L'ESPACE INTERDEPARTEMENTAL SAINT-EXUPERY

RAPPORT DE PRESENTATION

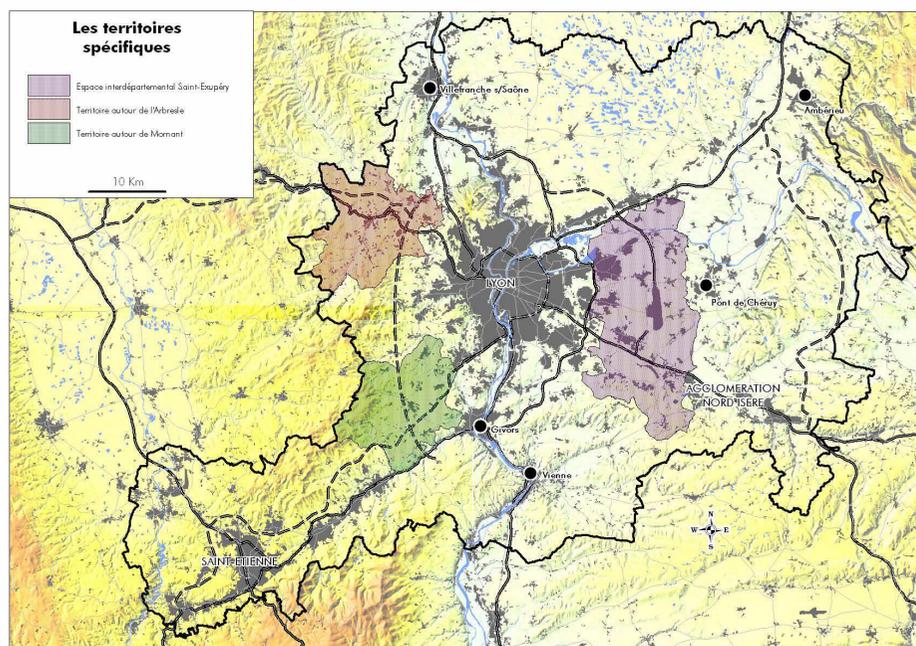
MARS 2015

RESUME

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée en 2007, fixe les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elle constitue un cadre de référence pour les politiques publiques, avec l'ambition de construire une métropole solidaire de dimension internationale. Elle détermine des orientations générales pour 382 communes sur 4 départements et des prescriptions plus fines pour 3 territoires spécifiques dont l'espace interdépartemental Saint-Exupéry. Sur cet espace, les prescriptions de la DTA portent la volonté d'encadrer l'urbanisation afin de préserver les perspectives de développement de la plate-forme aéroportuaire, d'organiser l'armature urbaine multipolaire et de limiter la consommation d'espace.

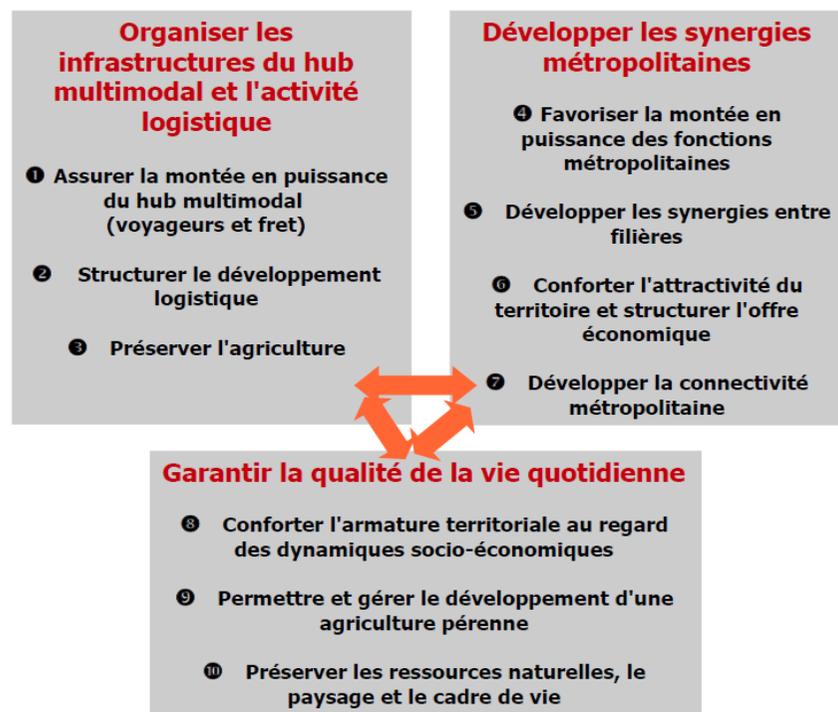
L'espace interdépartemental Saint-Exupéry



D'un point de vue institutionnel, l'espace interdépartemental Saint-Exupéry est un espace morcelé, une zone d'interface entre les départements du Rhône, de l'Ain et de l'Isère, 4 SCOT, la communauté urbaine de Lyon, la communauté d'agglomération Porte de l'Isère et 5 communautés de communes de tailles hétérogènes. Ainsi les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, d'urbanisme et d'habitat, de gestion des transports, de préservation de la ressource agricole et des milieux naturels, renvoient de manière récurrente à un besoin de gouvernance partagée. Or ce territoire bénéficie d'une place stratégique au sein de l'aire métropolitaine, qui repose sur son statut de nœud de multimodalité entre les agglomérations de Lyon et du Nord-Isère, mais aussi de carrefour européen. Les équipements majeurs que sont l'aéroport international (3^e aéroport français), la gare TGV à 2h de Paris, les réseaux autoroutiers (A 43, A42, A432), offrent un haut niveau d'accessibilité. Plusieurs projets sont attendus à moyen et long terme : le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, la liaison Lyon-Turin, des équipements d'intermodalité « rail-route » d'envergure. Le territoire s'inscrit au cœur du système d'échanges métropolitain. Sa fonction logistique est manifeste et caractérise son paysage, notamment le parc international de Chesnes, l'un des plus grands parcs logistiques d'Europe.

Il s'agit aussi d'un lieu de ressources agricoles et naturelles métropolitaines. L'agriculture est très présente, avec une plaine productive et des cultures à haute valeur ajoutée. La ressource en eau de son sous-sol constitue une réserve pour sécuriser l'alimentation de l'agglomération. La ressource en matériaux est aussi une composante significative. L'espace interdépartemental Saint-Exupéry compte plusieurs espèces protégées et des corridors écologiques structurants. C'est enfin et bien sûr un espace vécu pour près de 100 000 habitants.

Une modification de la DTA pour mettre en œuvre le projet de la Plaine Saint-Exupéry



Depuis 2007, plusieurs démarches ont permis d'approfondir la vision prospective sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry :

- le schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon met en évidence le rôle stratégique du territoire pour l'accueil d'activités logistiques qui contribuent au rayonnement de l'aire métropolitaine ;
- un travail de recollement des quatre schémas de cohérence territoriale approuvés révèle un enjeu de synergie sur ce territoire d'interface ;
- une lisibilité nouvelle a été apportée sur plusieurs projets d'infrastructures d'envergure nationale.

La reconnaissance accrue du rôle de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry pour la montée en puissance de la métropole, conjuguée au constat d'un fort morcellement des compétences, ont conduit en 2011 au lancement d'une réflexion partenariale dite "Projet Plaine Saint-Exupéry". Cette démarche, pilotée par le Préfet de la région Rhône-Alpes, a réuni pendant 3 ans plus de 40 collectivités et partenaires, pour construire un projet ambitieux et partagé, dépassant les limites administratives.

Il repose sur le partage de 10 orientations majeures, la mobilisation des acteurs autour d'axes opérationnels et la constitution d'une gouvernance pérenne. Au niveau de la planification territoriale, la mise en œuvre du projet requiert une actualisation des prescriptions de la DTA relatives à l'espace interdépartemental Saint-Exupéry.

Une modification ciblée

Cette modification de DTA ne porte que sur les 20 communes de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry. Elle respecte l'économie générale de la DTA et ses orientations fondamentales. Elle se limite donc à actualiser, voire adapter, le cadrage validé en 2007 sur le territoire.

La DTA approuvée en 2007 ainsi que la modification projetée conserveront un caractère d'opposabilité et serviront de cadre à l'évolution à venir des documents de planification (SCOT et PLU).

Une modification pour limiter l'exposition des populations aux nuisances...

Tout en reconduisant l'objectif de limitation de l'exposition des populations aux nuisances aéroportuaires, la modification de DTA adapte la prescription de 2007, pour encadrer l'accueil de population non plus par commune mais à l'échelle globale de 17 communes sujettes aux nuisances actuelles ou potentielles de l'aéroport. L'Etat, en association avec les SCOT, s'assure que la population résidente sur ces 17 communes n'excède pas une valeur globale de l'ordre de 68 000 habitants à l'horizon 2030 (52810 hab. en 2009).

... tout en favorisant la diversification de l'offre d'habitat

Les prescriptions modifiées intègrent les objectifs de limitation de la consommation foncière et de diversification de l'offre d'habitat, en lien avec les besoins du bassin d'emplois. Ainsi, l'optimisation des enveloppes urbaines actuelles des communes sera favorisée tout en considérant le rôle des SCOT dans la définition des armatures urbaines.

... pour favoriser l'inscription cohérente des projets d'équipements

La modification de la DTA offre une vision actualisée des projets d'équipements et d'infrastructures d'envergure métropolitaine (qui relèvent réglementairement d'autres procédures). Les prescriptions modifiées préservent la faisabilité : d'une extension à l'Ouest de la plateforme aéroportuaire ; du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (branche Nord et fuseau Sud) ; d'une liaison ferroviaire transalpine « Lyon-Turin » ; d'équipements d'intermodalité « rail-route ».

Les prescriptions précisent les modalités d'accueil de ces projets, pour favoriser la montée en puissance du territoire et le report modal.

Le développement de la plateforme aéroportuaire est conditionné par la définition préalable d'un schéma de composition générale, partagée avec les collectivités, intégrant des enjeux d'aménagement, d'environnement et d'intégration territoriale.

Deux secteurs stratégiques pour l'implantation d'équipements d'intermodalités « rail-route » sont réservés et soumis à des conditions particulières d'aménagement : secteur de la Plaine d'Heyrieux et secteur Sud Saint-Exupéry.

... pour une réponse adaptée aux évolutions économiques

La modification de DTA intègre des dispositions nouvelles visant à apporter une réponse au besoin d'accueil économique de l'aire métropolitaine.

L'ouverture à l'urbanisation de ces nouveaux sites (pour un total de l'ordre de 280 ha à l'horizon 2030) est conditionnée par l'élaboration préalable d'une stratégie de développement économique partagée.

De nouvelles prescriptions s'articulent autour d'une triple armature de sites d'activités, métropolitains, stratégiques, locaux.

Elles favorisent la montée en gamme des développements : rationalisation foncière, qualité environnementale, insertion paysagère, respect de la ressource en eau, niveaux de desserte et d'équipement numérique adaptés...

La modification permet de répondre aux besoins spécifiques de grands tènements bien équipés, pour des projets d'envergure notamment logistiques ou industriels, tout en maîtrisant les développements diffus.

Ces nouvelles implantations seront fondées sur un modèle foncier « innovant », engageant la maîtrise préalable et pérenne du foncier par la puissance publique.

... pour conforter la place de l'agriculture

La modification de la DTA reconnaît la place stratégique de l'économie agricole sur le territoire. Outre la préservation de la couronne verte à dominante agricole, elle met en avant deux « zones de valorisation agricole renforcée » sur la Plaine de l'Est au Nord de la plateforme aéroportuaire et la Plaine d'Heyrieux. Sur ces zones, est préconisée la mise en place à court terme d'outils de protection et de projet.

... pour protéger les ressources naturelles et environnementales

La modification de la DTA met en avant la protection de la ressource en eau, sur un territoire particulièrement sensible. Elle favorise la mise en réseau des espaces écologiques, à travers une extension des coupures et liaisons vertes structurantes. Elle définit de nouvelles limites d'extension de l'urbanisation au droit des sites de développement.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	13
PARTIE 1 : CADRE REGLEMENTAIRE.....	17
PARTIE 2 : LES INVARIANTS.....	21
Rappel des fondamentaux de la DTA de 2007	
PARTIE 3: UNE MODIFICATION DE LA DTA POUR METTRE EN OEUVRE UN PROJET PARTAGE.....	31
Le périmètre du projet Plaine Saint-Exupéry	
L'origine de la démarche : un territoire aux enjeux forts nécessitant un projet partagé	
Les acteurs du projet	
2011 - 2012 : la construction d'un projet commun	
2013-2014 : du projet à sa mise en œuvre	
PARTIE 4 : ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC - PROFIL SOCIO ECONOMIQUE.....	45
Repères : l'organisation institutionnelle	
Repères : le système de transports	
Repères : la plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry	
Repères : dynamiques démographiques et résidentielles	
Repères : dynamiques économiques	
Repères : logistique	
Repères : agriculture	

PARTIE 5 : ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC - PROFIL ENVIRONNEMENTAL.....	59
I/ Préservation et gestion de la biodiversité et des ressources	
II/ Prévention et gestion des risques et de la santé	
III/ Réduction des émissions de gaz à effet de serre, des consommations d'énergie et adaptation au changement climatique	
Synthèse de l'état initial de l'environnement	
Scénario tendanciel d'évolution des enjeux environnementaux	
PARTIE 6 : MOTIFS ET CONTENU DE LA MODIFICATION.....	137
Démographie et habitat	
Équipements d'envergure métropolitaine	
Urbanisation à vocation économique	
Ressources naturelles et environnementales	
Couronne agricole	
PARTIE 7 : INCIDENCES DE LA MODIFICATION SUR L'ENVIRONNEMENT.....	165
I/ Préservation et gestion de la biodiversité et des ressources	
II/ Prévention et gestion des risques et de la santé	
III/ Réduction des émissions de gaz à effet de serre, des consommations d'énergie et adaptation au changement climatique	
Principaux enjeux environnementaux localisés des sites de développement identifiés par la DTA	
PARTIE 8 : INDICATEURS DE SUIVI.....	197
GLOSSAIRE.....	201

INTRODUCTION

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) fixe les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Élaborée entre 2000 et 2006, la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise a été approuvée par décret en Conseil d'État le 9 janvier 2007. Elle constitue un cadre de référence et de coordination pour les politiques publiques en matière d'aménagement, avec l'ambition de construire une métropole solidaire de dimension internationale.

La DTA affirme des objectifs prioritaires sur le territoire métropolitain, déclinés en orientations et prescriptions de planification et d'urbanisme, qui s'imposent notamment aux schémas de cohérence territoriale dans un rapport de compatibilité limitée. Outre ces prescriptions d'ensemble, applicables sur la totalité du périmètre de la DTA (382 communes), des mesures prescriptives plus fines sont portées sur trois territoires spécifiques (55 communes au total).

Le territoire spécifique dit "espace interdépartemental de Saint-Exupéry", constitué de 20 communes du Rhône, de l'Isère et de l'Ain, est identifié comme un territoire à la fois porteur d'enjeux majeurs et particulièrement sensible aux effets induits par les grands projets d'infrastructures. Les prescriptions de la DTA de 2007 sont fondées sur la volonté d'encadrer l'urbanisation afin de préserver les perspectives de développement de la plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, d'organiser l'armature urbaine multipolaire de la métropole et de limiter la consommation d'espace.

Depuis les réflexions initiales de la DTA, plusieurs démarches ont permis d'approfondir la vision prospective d'aménagement de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry.

La révision du schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon (RUL) met en évidence le rôle stratégique du territoire pour l'accueil d'activités logistiques qui contribuent au rayonnement de la métropole. Quatre schémas de cohérence territoriale ont été approuvés entre 2002 et 2012, dont le recollage révèle des imperfections ne garantissant pas une totale cohérence des partis d'aménagement.

Ces démarches, la lisibilité nouvelle apportée sur plusieurs projets d'infrastructures d'envergure nationale, la reconnaissance accrue du rôle de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry pour la montée en puissance de la métropole, conjuguées au constat d'un fort morcellement des compétences, ont conduit en 2011 au lancement d'une réflexion partenariale dite "Projet Plaine Saint-Exupéry". Cette démarche, pilotée par M. Jean-François CARENCO, Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, a réuni pendant trois ans plus de quarante collectivités et partenaires pour construire un projet partagé, dépassant les limites administratives. Ce projet ambitieux repose sur le partage d'orientations stratégiques majeures, la mobilisation des acteurs autour d'axes opérationnels et la volonté de constituer une gouvernance pérenne.

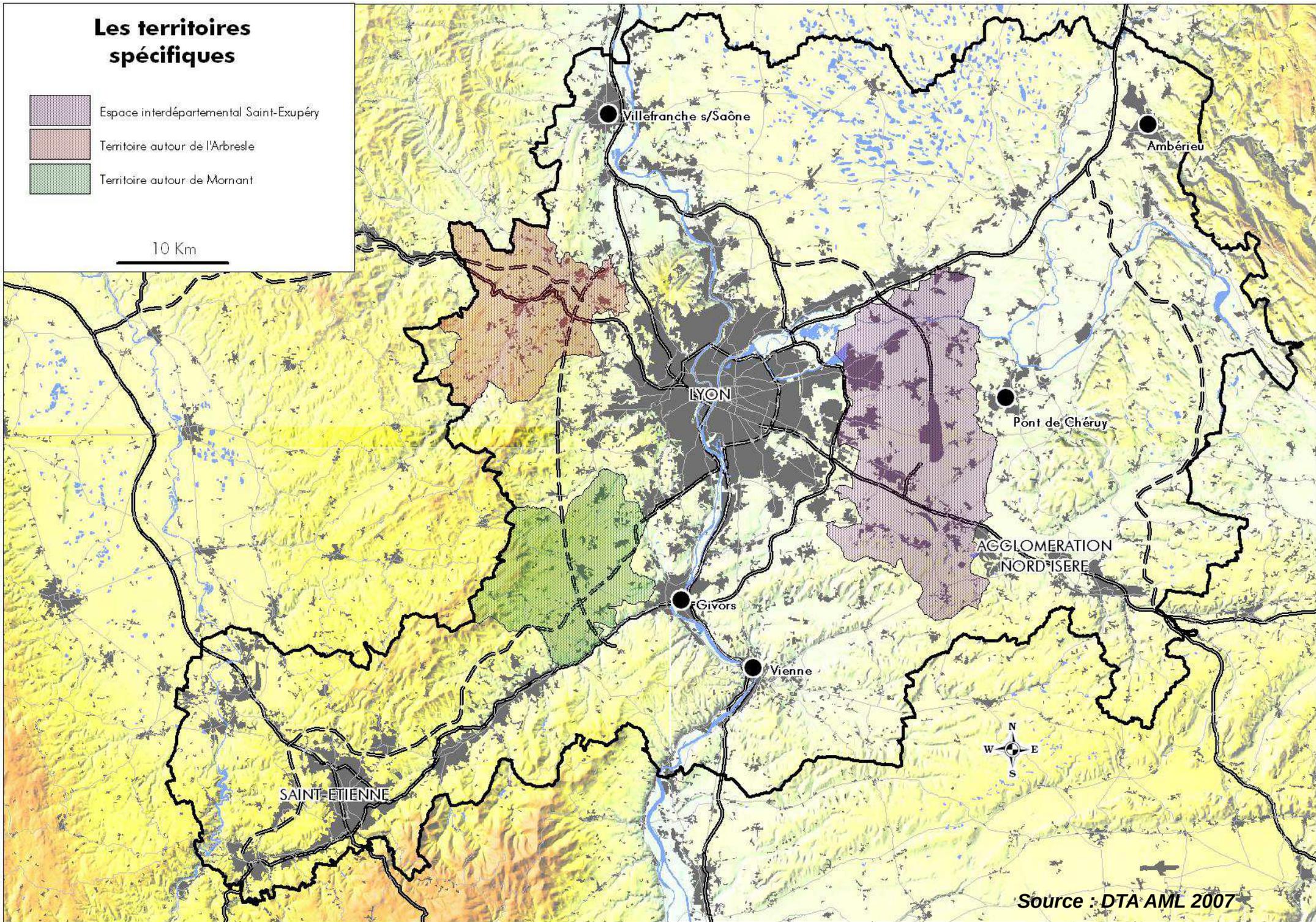
Au niveau de la planification territoriale, la mise en œuvre du « Projet Plaine Saint-Exupéry » nécessite que l'Etat actualise les prescriptions relatives à l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry. La procédure de modification de DTA ne porte aucunement atteinte à l'économie générale validée en 2007. La DTA de 2007 (et sa présente modification) conserve son caractère d'opposabilité.

Le présent rapport expose les motifs de la modification, son contenu et ses effets qui ont vocation à être déclinés ensuite par l'évolution des SCOT et PLU.

Les territoires spécifiques

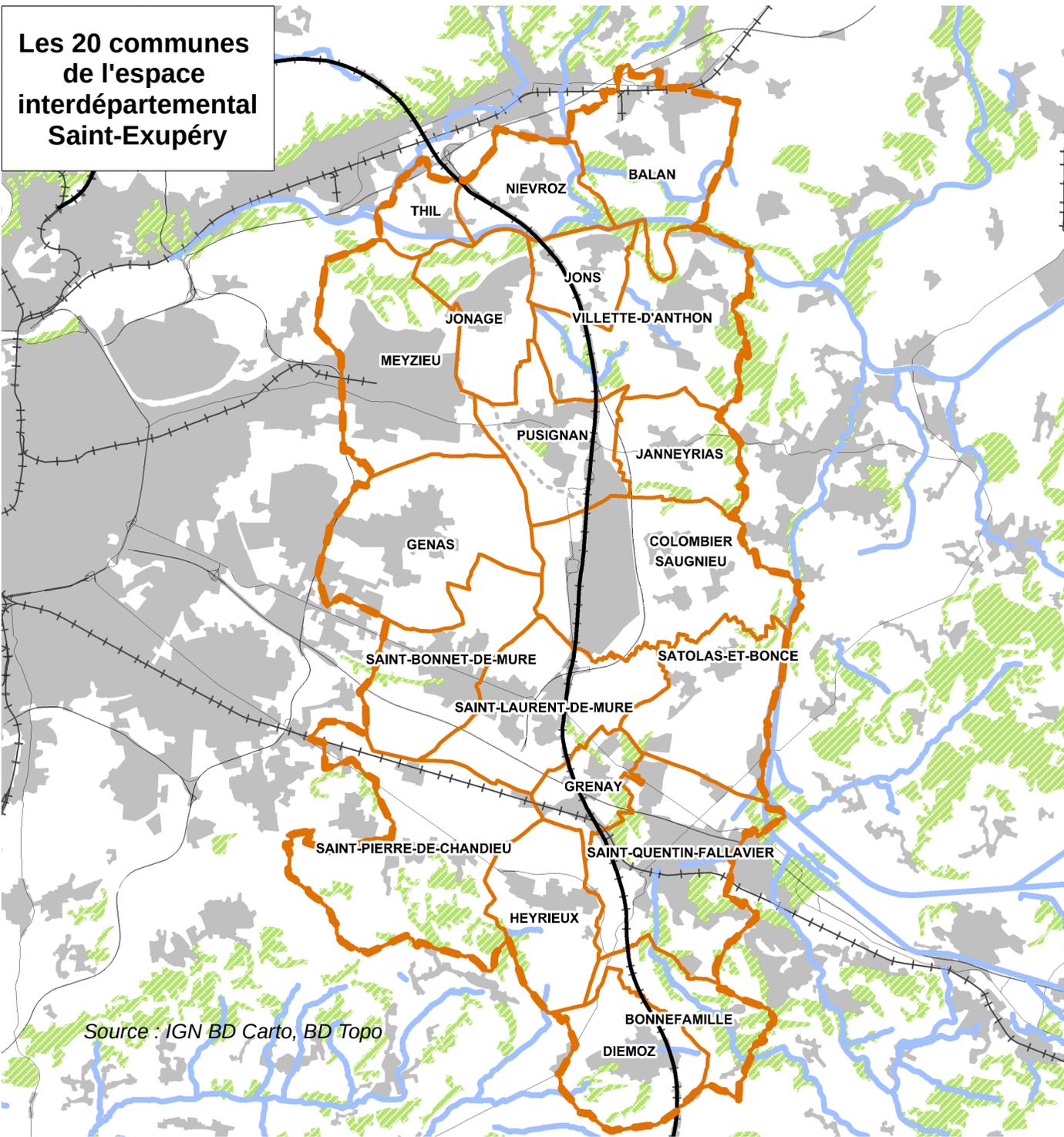
-  Espace interdépartemental Saint-Exupéry
-  Territoire autour de l'Arbresle
-  Territoire autour de Mornant

10 Km



Source : DTA AML 2007

**Les 20 communes
de l'espace
interdépartemental
Saint-Exupéry**



PARTIE 1

CADRE REGLEMENTAIRE

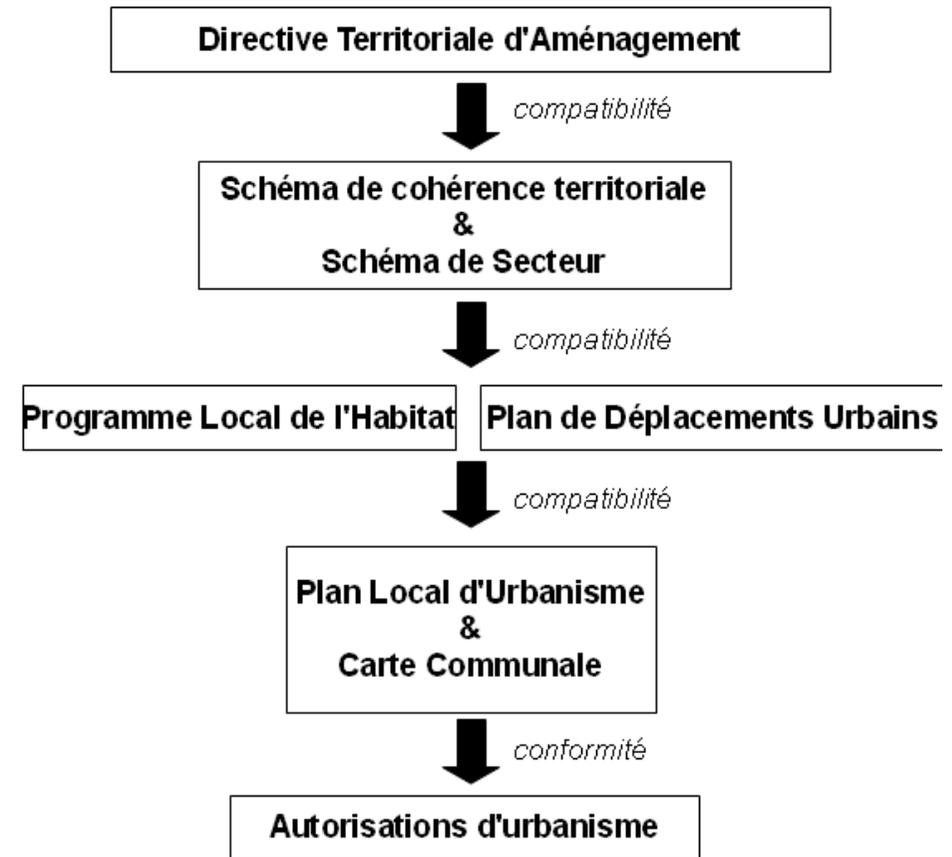
La DTA et la hiérarchie des normes

Les DTA ont pour mission de fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ainsi que les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, de même qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Les DTA s'imposent aux documents d'urbanisme dans un rapport qui a été qualifié de «compatibilité limitée», c'est-à-dire qu'elles ne s'imposent qu'aux documents qui leur sont immédiatement inférieurs, soit les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur, et ne s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux cartes communales ou aux documents en tenant lieu qu'en l'absence de SCOT ou de schémas de secteur.

Une DTA constitue donc un outil de planification à long terme, de l'ordre d'une vingtaine d'années, de l'aménagement de territoires vastes dont la nature n'a pas été définie par le législateur mais qui, de facto, a trouvé à s'appliquer à des espaces présentant une attractivité ou une vulnérabilité particulières.

LA DTA AML porte les objectifs et projets de l'Etat sur un territoire présentant des intérêts nationaux et soumis à de fortes tensions. Elle permet à l'Etat de définir un cadrage du potentiel d'aménagement d'un territoire que les collectivités, à travers leurs domaines de compétences, pourront mettre en œuvre.



La procédure de modification

L'article 13 de la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement indique :

« III.-Les directives territoriales d'aménagement approuvées avant la publication de la présente loi conservent les effets prévus par l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction antérieure à cette même loi¹. [...]

Les directives peuvent être modifiées par le représentant de l'Etat dans la région lorsque la modification ne porte pas atteinte à leur économie générale. Le projet de modification est soumis par le représentant de l'Etat dans le département à enquête publique dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Lorsque la modification ne porte que sur un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de plan local d'urbanisme ou sur une ou plusieurs communes non membres d'un tel établissement public, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces établissements publics ou de ces communes. Le projet de modification est soumis pour avis par le représentant de l'Etat dans le département aux personnes mentionnées au troisième alinéa de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction antérieure à la présente loi².

¹ "Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L 145-7 [prescriptions particulières de massif]. [...]"

Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur. En l'absence de ces schémas, ils doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L 145-7 [prescriptions particulières de massif]. [...]"

² "Les projets de directives sont élaborés en association avec les régions, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement ainsi que les communes de plus de vingt mille habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés et les comités de massif. Leur avis est réputé

Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine.

Lors de toute modification d'une directive territoriale d'aménagement approuvée avant la publication de la présente loi, il peut être décidé de lui appliquer les dispositions applicables aux directives territoriales d'aménagement et de développement durables.

Les directives peuvent être supprimées, selon les modalités prévues au deuxième alinéa du présent III, par décret en Conseil d'Etat. »

Ce texte est codifié au titre du droit de l'urbanisme à l'article L111-1-1 :

Article L111-1-1 [Code de l'Urbanisme](#)
Modifié par [LOI n° 2014-366 du 24 mars 2014 - art. 129 \(V\)](#)

« V.-Une directive territoriale d'aménagement peut être modifiée par le représentant de l'Etat dans la région ou, en Corse, sur proposition du conseil exécutif de la collectivité territoriale de Corse. Le projet de modification est soumis par le représentant de l'Etat dans le département à enquête publique, dans les conditions définies au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, ou, en Corse, par le conseil exécutif aux personnes publiques associées puis à enquête publique et à l'approbation de l'Assemblée de Corse, dans les conditions définies au I de [l'article L. 4424-14 du code général des collectivités territoriales](#). Lorsque la modification ne porte que sur un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de plan local d'urbanisme ou sur une ou plusieurs communes non membres d'un tel établissement public, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces établissements publics ou de ces communes. ; »

La présente modification a pour objectif de s'inscrire dans ses dispositions réglementaires.

favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine."

PARTIE 2 :
LES INVARIANTS
RAPPEL DES FONDAMENTAUX DE LA DTA de 2007

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise couvre **un périmètre de 382 communes**, sur les départements du Rhône, de l'Ain, de l'Isère et de la Loire, pour une superficie totale de 445 807 hectares.

Le diagnostic (chapitre 1)

Un diagnostic synthétique positionne l'aire métropolitaine lyonnaise, autour des thèmes du rayonnement métropolitain, de l'urbanisme et de l'étalement urbain, des transports, de l'agriculture, de l'économie, du paysage, des milieux naturels, de la ressource en eau et des risques.

Ce diagnostic conclut en **l'attractivité et la compétitivité** de l'aire métropolitaine, ainsi qu'en la **richesse de ses ressources**, la **diversité de ses territoires** et la **qualité de son cadre de vie**.

Le maintien de cet équilibre suppose de dépasser une évolution au "fil de l'eau" à travers une action régulatrice forte.

Le projet (chapitre 2)

Avec l'ambition de **construire une métropole solidaire de dimension internationale**, la DTA retient sept objectifs prioritaires :

- Reconnaître et soutenir la métropole lyonnaise comme métropole internationale, notamment en contribuant à y développer des fonctions de commandement et de rayonnement ;
- Garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry ;
- Participer à la structuration multipolaire de la métropole, s'appuyant sur Lyon, Saint-Étienne et l'agglomération nord-iséroise ;
- Reconquérir les territoires en perte d'attractivité ;
- Lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie ;
- Réaliser les contournements autoroutier et ferroviaire dans le

cadre d'un système de transport favorisant le report modal et cohérent avec le projet de développement métropolitain et réaliser une ligne ferroviaire transalpine ;

- Mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.

Les orientations générales (chapitre 3)

Les sept objectifs prioritaires sont déclinés en **orientations générales de planification et d'urbanisme portant sur l'ensemble du territoire**, qui ont une valeur prescriptive pour les schémas de cohérence territoriale. Elles traitent de l'armature urbaine du territoire, du système de transport et des modalités d'aménagement de l'espace.

Armature urbaine du territoire

La DTA définit l'armature urbaine autour de **trois polarités principales** (Lyon, Saint-Etienne, agglomération nord-iséroise), afin de promouvoir un fonctionnement cohérent du bassin métropolitain, notamment par le développement de relations en transports collectifs.

Un réseau de **polarités d'équilibre** (Vienne, Villefranche, Ambérieu, Givors, Pont-de-Chéruy) est identifié comme relais du développement urbain, par une politique de densification raisonnable.

La préservation de la **capacité de développement de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry** participe à la structuration métropolitaine. L'accessibilité aérienne constitue sa fonction principale, de porte d'entrée internationale et nationale de la métropole. Est également prévue sa montée en puissance en tant que pôle d'échanges fer, à la fois pour les TGV et les trains régionaux (l'aménagement d'une gare régionale est préconisé à long terme). Il s'agit également d'un pôle de fret aérien. Par ailleurs, la DTA définit la nature des activités pouvant être accueillies sur la plate-forme ; elles devront être liées au développement ou au bon fonctionnement de l'aéroport, ou contribuer au rayonnement international de la métropole.

La DTA impose une **limitation de la consommation d'espaces naturels et de terres agricoles**, notamment par l'optimisation des tissus urbains constitués. En outre, les orientations générales visent à **enrayer la perte d'attractivité de certains territoires**, dont la couronne de l'Est lyonnais et l'agglomération pontoise, en utilisant les potentialités offertes par les friches industrielles et urbaines. En lien avec cet objectif, la DTA réserve les emprises pré-existantes pour une desserte en transport collectif en site propre depuis l'Est de l'agglomération lyonnaise en direction de Pont-de-Chéruy et de l'Isle Crémieu. Les secteurs potentiellement concurrents aux territoires en perte d'attractivité voient leur développement strictement encadré ; les territoires en proximité immédiate de la plate-forme aéroportuaire de Saint-Exupéry sont ainsi concernés.

L'armature économique s'appuie sur un réseau de **zones d'accueil des entreprises d'envergure métropolitaine**, avec l'enjeu de

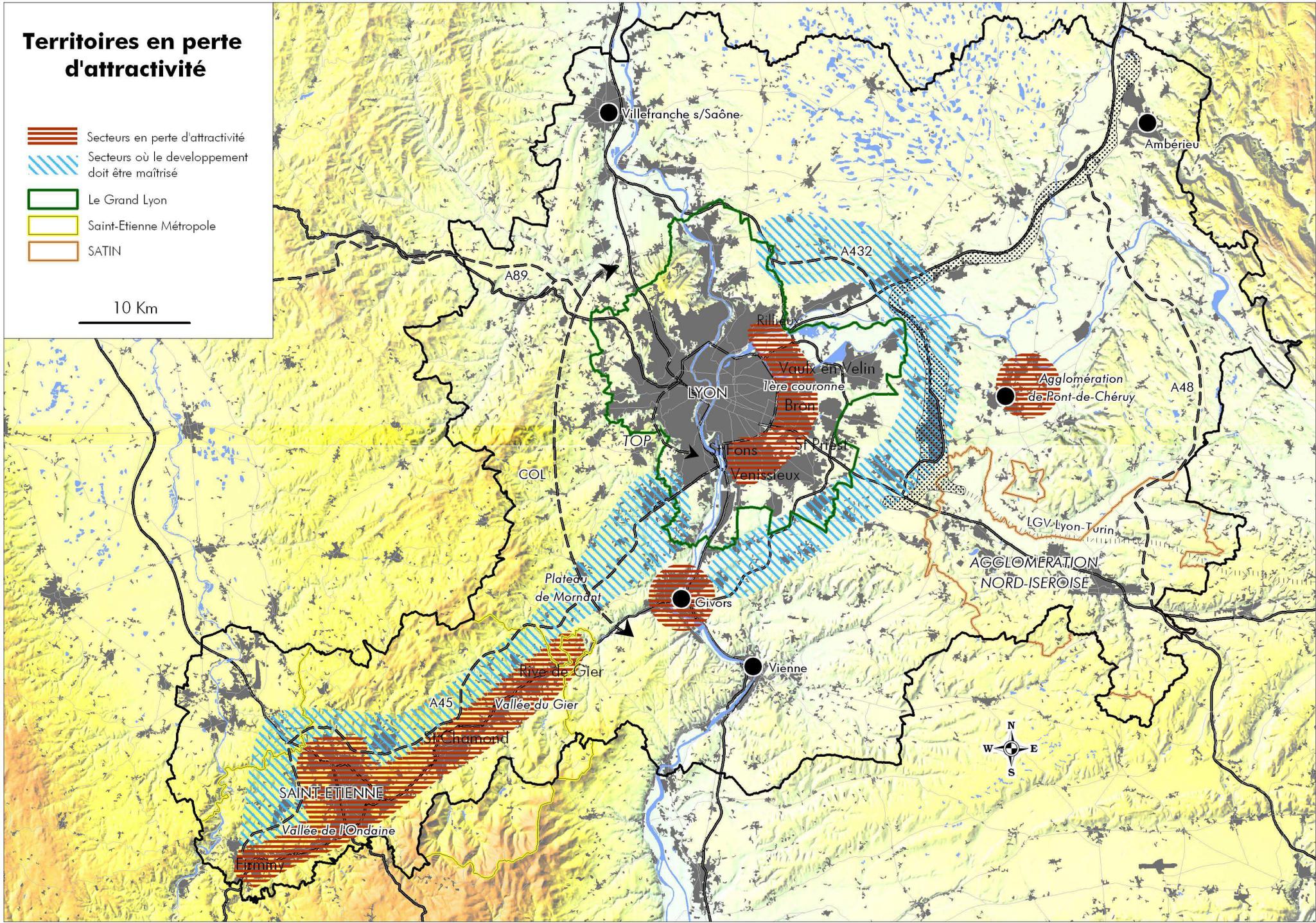
préservé leur capacité d'extension. Des conditions d'aménagement et de desserte (rail, route, transports collectifs) sont établies à la fois pour les zones d'envergure métropolitaine et les zones de niveau intercommunal. La DTA réserve pour le long voire le très long terme **une zone de grande superficie dite "des 4 chênes"**, sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry. Sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, elle préconise de préserver, à travers l'offre foncière, la possibilité d'accueillir des entreprises requérant de très grands tènements ou soumises à des conditions particulières. Elle reconnaît enfin la nécessité de prévoir une nouvelle zone dédiée aux activités logistiques en complément des grands parcs existants.

En matière **d'équipements d'intermodalité**, les orientations générales évoquent le besoin probable de compléter ou relocaliser à moyen ou long terme le chantier de transport combiné de Vénissieux. D'autre part est soulevé l'enjeu de préciser la localisation privilégiée pour la future plate-forme d'autoroute ferroviaire en projet sur l'aire métropolitaine.

Territoires en perte d'attractivité

-  Secteurs en perte d'attractivité
-  Secteurs où le développement doit être maîtrisé
-  Le Grand Lyon
-  Saint-Etienne Métropole
-  SATIN

10 Km



Systeme de transport ³

Trois objectifs guident les orientations générales : concilier les niveaux de service à la fois pour les flux de transit, le trafic d'échanges et les déplacements locaux ; limiter les déplacements en voiture individuelle au profit d'un usage renforcé des transports collectifs ; promouvoir le report modal pour le transport de marchandises.

En lien avec ces objectifs, la DTA arrête des principes guidant les modalités de localisation et de réalisation des grands projets :

- **Le contournement ferroviaire à l'Est de l'agglomération lyonnaise (CFAL)** fait déjà, à la date d'approbation de la DTA, l'objet d'études avancées, mais son tracé n'est pas totalement arrêté. La DTA énonce ainsi des critères qui devront guider l'Etat dans le choix exact du tracé : compatibilité avec la sauvegarde des espaces naturels, agricoles et paysagers ; prise en compte - sous réserve d'études d'opportunité et de faisabilité - de l'objectif d'un raccordement de la plate-forme de Saint-Exupéry au réseau ferré régional.
- Le projet de contournement autoroutier à l'Ouest (COL), afin de soulager la rocade Est de Lyon et de déclasser l'axe A6-A7 dans la traversée de Lyon, est soumis à un certain nombre de principes et de conditions. En particulier, le COL sera dédié au transit et ne comprendra pas de diffuseur avec le réseau de voirie locale.
- D'autres infrastructures de transport d'envergure internationale ou nationale sont citées, telles que la **liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin** et l'autoroute A45.

En matière d'accessibilité régionale, l'enjeu d'une **desserte renforcée de l'aéroport** est affirmé, en particulier par une liaison ferroviaire depuis l'agglomération nord-iséroise. Il est rappelé que le

³ Il est rappelé que la DTA ne constitue pas un document de programmation en matière d'infrastructures de transports, et qu'elle ne se substitue pas aux processus de décision et de mise en œuvre qui leur sont propres.

développement des transports ferroviaires régionaux est conditionné par l'augmentation de la **capacité du nœud ferroviaire lyonnais** ; la réalisation du CFAL et le développement du hub ferroviaire de Saint-Exupéry pourront y contribuer.

La DTA formule des orientations globales pour le développement de l'offre ferroviaire pour les voyageurs, le développement d'une offre alternative à la route pour les marchandises, la réalisation de la meilleure interconnexion possible entre les différents modes de transport, le développement de l'offre de transports collectifs, en relevant toutefois que la définition des niveaux de service souhaités relève de chaque autorité organisatrice de transport.

Outre la politique de l'offre, la DTA permet d'orienter **la demande en mobilité**, à travers le parti d'aménagement d'ensemble et des prescriptions. En particulier, le développement urbain (résidentiel, économique, de service) devra se localiser en cohérence avec le système de transports collectifs.

Enfin, en matière de **gestion du réseau routier structurant**, la DTA se prononce pour la restriction -sauf exception dûment justifiée selon les conditions prévues (cf. p45 3.8 - DTA 2007)- de la création de nouveaux diffuseurs sur le réseau autoroutier, les voies express et les infrastructures de niveau d'agglomération, afin de préserver leur niveau de service et de ne pas encourager l'étalement urbain.

Système de transport ferroviaire

Hiérarchisation des réseaux de transport (Horizon 2020)

Lignes ferroviaires

-  LGV
-  Étoile ferroviaire
-  Ligne nouvelle en projet
-  Réseau métropolitain en projet

Hiérarchisation des gares

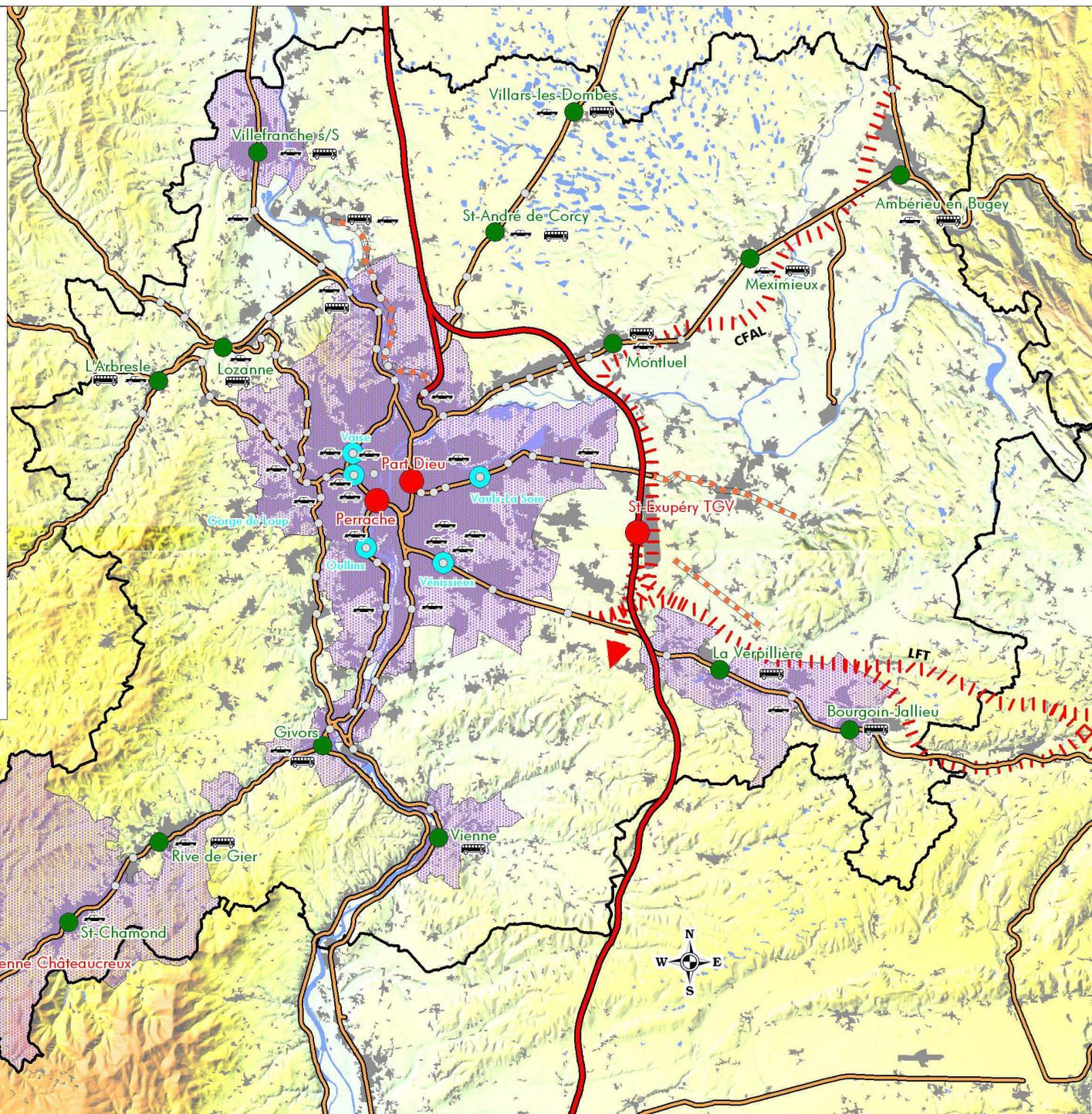
-  Niveau d'agglomération
-  Niveau régional
-  Niveau euro-régional

Intermodalité

-  Gare avec connexion TCU lourd
-  Gare avec rabattement VP / Parc Relais
-  Gare avec rabattement TCNU (autocars)

-  PTU
-  Limite de la DTA

10 km



Modalités d'aménagement de l'espace

Outre la définition d'une armature de polarités urbaines et du système de transport, la DTA structure l'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise autour d'un réseau d'espaces agricoles, naturels et ruraux.

Les **cœurs verts** doivent être préservés et valorisés, par un développement plus qualitatif que quantitatif et ciblé sur les petites villes et les bourgs, par le maintien de l'activité agricole et par l'ouverture aux activités touristiques. Les infrastructures de transport, en règle générale, se localisent à l'extérieur de ces espaces.

Les **liaisons entre ces cœurs verts ou coupures vertes** ont des fonctions à la fois écologiques et paysagères. Elles constituent des coupures au développement résidentiel et économique. Des infrastructures de transports sont susceptibles de franchir ces liaisons vertes ; elles doivent alors prévoir des modes de construction ménageant les continuités écologique et paysagère.

Les **corridors d'eau** sont reconnus comme stratégiques et sensibles, quant aux enjeux d'expansion des crues, de ressource en eau et de patrimoine naturel. Ils doivent être préservés, dans la mesure du possible, de tout nouveau développement urbain.

Les **couronnes vertes d'agglomération à dominante agricole**, en périphérie, des agglomérations lyonnaise et stéphanoise, doivent être préservées. Leur vocation agricole et naturelle doit être maintenue en priorité. La réduction en surface des zones à destination agricole ou naturelle dans les documents d'urbanisme est, en règle générale, proscrite. Les infrastructures de transport s'inséreront dans ces espaces en respectant la viabilité économique des entités agricoles homogènes. La vocation agricole des terres situées au niveau de Thil-Balan d'une part et de l'Est lyonnais d'autre part sera préservée, avec la condition particulière d'une préservation des nappes phréatiques.

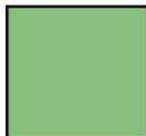
Les **territoires périurbains à dominante rurale**, au contact de zones urbanisées et de grands sites naturels, sont soumis à de fortes

pressions résidentielles. Ainsi, le développement résidentiel doit y être mené prioritairement par densification dans les tissus urbanisés existants, à l'exception dûment justifiée de certains bourgs ou petites villes au caractère prioritaire.

La DTA porte enfin le principe de trames vertes d'agglomérations répondant à des fonctions écologiques, paysagères, de loisirs, de nature en ville et de cadre de vie.

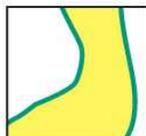
Cœurs verts

Territoires ressources du milieu naturel, rural, paysager et récréatif. Enjeux : Maintien de la vie rural, protection et valorisation du patrimoine naturel et écologique, équilibre entre usages. Organisation de la fréquentation loisir. Incompatibilité avec les projets de grandes infrastructures.



Couronne verte d'agglomération

Enchaînement circulaire d'un réseau d'espaces ouverts en limite des grands fronts urbains. Enjeux : contenir l'expansion urbaine en développant les fonctions paysagères, agricoles périurbaines, récréatives et écologiques de ces territoires, maintenir l'épaisseur de la couronne et éviter son fractionnement par les infrastructures.



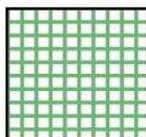
Territoires périurbains à dominante rurale

Zones de contact et d'échanges entre les grands sites naturels et urbanisés. Fortes pressions résidentielles et nombreux projets d'infrastructures. Enjeux : espaces de vigilance, maîtrise du mitage, structuration du développement et maintien de l'offre en espaces ouverts agricoles de qualité, renforcement des continuités fonctionnelles et écologiques avec les cœurs.



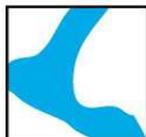
Trame Verte

Principe de continuité d'espaces non-bâti à l'intérieur du tissu urbain dense. Vocation paysagère et de loisirs de proximité, complémentaire de l'espace public urbain. Enjeux : pénétration de la nature en ville, maintien des corridors écologiques, aération du tissu urbain, qualité du cadre de vie, régulation des eaux de surface, liaisons avec les grands sites naturels de la couronne et des cœurs.



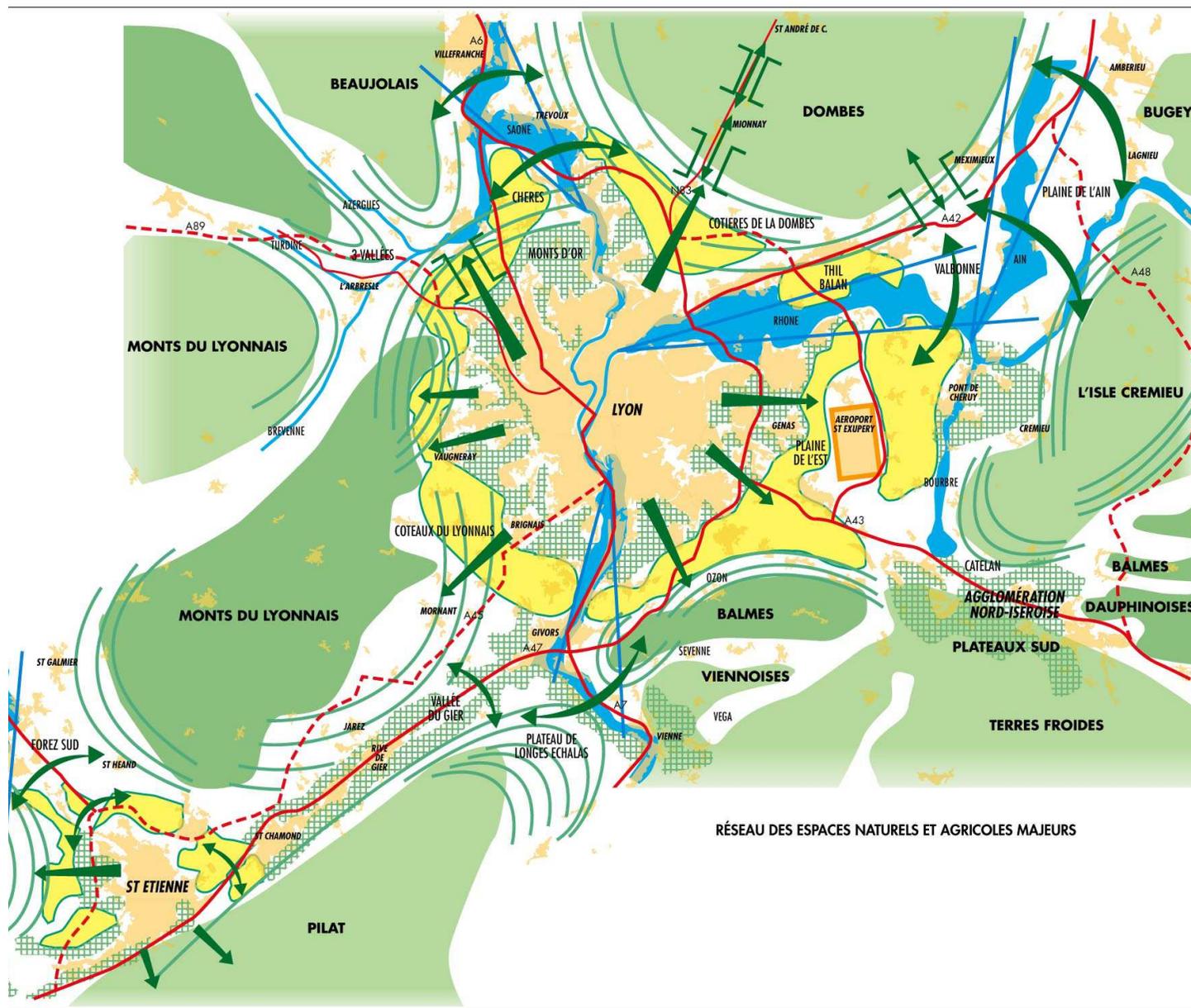
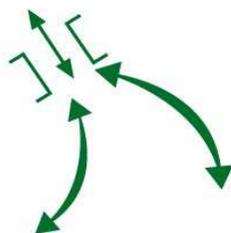
Corridors d'eau

Ensemble des espaces qui participent au fonctionnement direct et indirect du cours d'eau (lit mineur et majeur, zone d'extension maximale des crues, et milieux naturels liés aux zones humides). Enjeux : territoires essentiels au fonctionnement du système vert et au système eau. Prise en compte des logiques de solidarité entre bassins, du risque et de la valeur écologique de ces axes de liaisons.



Liaisons et coupures vertes

Principe de continuité territoriale nécessaire au fonctionnement du système vert par la préservation des échanges (corridors écologiques, contact et accès du public) et la structuration des paysages (coupures vertes) à l'échelle métropolitaine ou locale. Enjeux : identification et prise en compte dans les documents de planification locaux, valorisation.



Les territoires spécifiques (chapitre 4)

Trois territoires, dont l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, font l'objet de prescriptions complémentaires, parce qu'ils sont soumis à des enjeux particulièrement importants du fait de la présence ou de l'arrivée de grandes infrastructures de transport de l'Etat.

La modification de la DTA porte sur les prescriptions spécifiques à l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry (pages 55 à 57 de la DTA de 2007). Les prescriptions telles qu'opposables en 2007, ainsi que leurs évolutions prévues par la modification, sont détaillées dans le présent document.

Recommandations et politiques d'accompagnement (chapitre 5)

La DTA rappelle le rôle primordial des pouvoirs publics, notamment l'État, pour soutenir la montée en puissance et la qualité de la métropole.

Sont précisées un certain nombre d'orientations pour le pilotage et le suivi de la DTA : comité de pilotage élargi, instances de concertation avec les personnes publiques, rencontres particulières d'information et d'explication.

Des recommandations et règles du jeu sont définies pour permettre la mise en œuvre du projet porté par la DTA, à travers les politiques sectorielles, les projets contractuels, les documents de planification, les politiques foncières et les politiques des risques.

En conclusion est reconnu l'enjeu d'organiser une gouvernance métropolitaine pérenne, issue du comité de pilotage de la DTA, capable de répondre efficacement et à la bonne échelle territoriale aux grands défis auxquels est confrontée la métropole lyonnaise.

PARTIE 3 :
UNE MODIFICATION DE LA DTA
POUR METTRE EN OEUVRE UN PROJET PARTAGE

La volonté de l'Etat de réaliser une modification de la DTA sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry a été annoncée officiellement fin 2012 par le Préfet de la Région Rhône-Alpes. Cette modification se justifie pour permettre la mise en œuvre du projet de territoire construit pendant plus de 2 ans avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement, le projet dit "Plaine Saint-Exupéry".

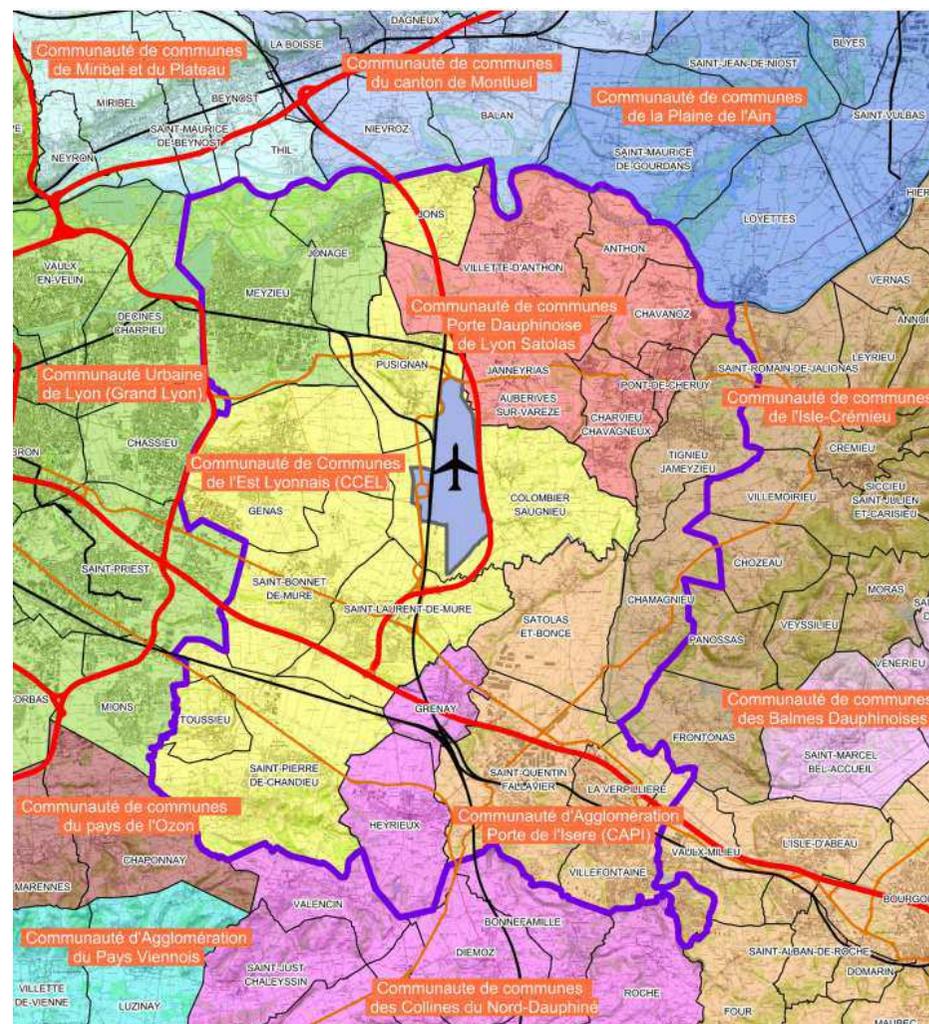
Le périmètre du projet Plaine Saint-Exupéry

Le territoire dit de la «Plaine Saint-Exupéry» correspond à un périmètre de **24 communes autour de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry**, représentant 34 391 hectares.

Les études amont du projet Plaine Saint-Exupéry sont basées sur ce périmètre "statistique", tout en re-situant un certain nombre d'analyses à une échelle élargie voire à l'échelle métropolitaine. Il s'agit par ailleurs du périmètre d'intervention privilégié pour la mise en œuvre des actions et politiques opérationnelles découlant du projet territorial.

Le périmètre de la Plaine Saint-Exupéry est **en corrélation étroite avec "l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry"** tel que défini dans la DTA⁴, mais sans concordance parfaite :

- La Plaine Saint-Exupéry englobe "l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry" à l'exception de 3 communes de l'Ain (Thil, Niévroz, Balan) et de 2 communes de l'Isère (Bonnevilliers, Diémoz) ;
- La Plaine Saint-Exupéry est plus étendue à l'Ouest et à l'Est que "l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry" et comprend les communes de Toussieu, Anthon, Chavanoz, Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux, Tignieu-Jamezieu, Chamagnieu, la Verpillière, Villefontaine, afin d'intégrer au mieux les périmètres d'intercommunalité.



⁴ Le périmètre de l'EISE est issu des communes soumises aux nuisances du trafic aéroportuaire (cf. PEB, PGS...).

L'origine de la démarche : un territoire aux enjeux forts nécessitant un projet partagé

La Plaine Saint-Exupéry occupe une place particulièrement stratégique au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Longtemps considérée comme un espace d'interstice, il s'agit en réalité d'un territoire d'échanges inscrit dans le système métropolitain :

- elle est située **au cœur d'un carrefour européen** qui constitue le « premier port » à l'intérieur des terres d'Europe du Sud ;
- elle constitue de fait **un lieu de ressources de niveau métropolitain**, voire au-delà, notamment pour les questions de logistique, de développement économique, d'agriculture, d'eau et d'environnement ;
- elle voit également, comme d'autres territoires péri-urbains, certaines difficultés à **accompagner une croissance récente par des services collectifs structurants** en matière de déplacements, d'offre diversifiée de logement, ou encore d'équipements culturels, de santé...

Par ailleurs, la Plaine Saint-Exupéry se caractérise par un **morcellement institutionnel important** :

- elle se découpe entre les départements du Rhône et de l'Isère, et est en relation avec le Sud du département de l'Ain ;
- elle est couverte par 3 SCOT : Agglomération Lyonnaise, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, et est en relation avec le SCOT Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain ;
- elle se situe à l'interface de la communauté urbaine de Lyon «Grand Lyon », de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère «CAPI», de la communauté de communes de l'Est Lyonnais «CCEL», de la communauté de communes Porte Dauphinoise de Lyon Satolas «CCPDL», de la communauté de communes de l'Isle Crémieu « CCIC », de la communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné «CCCND» ;
- elle est couverte par 7 autorités organisatrices de transport et l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry se trouve en son cœur ;

Des **documents de référence existants** contribuent à orienter le développement et l'aménagement du territoire de la Plaine Saint-Exupéry, en particulier :

- le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) lié à l'aéroport ;
- la DTA approuvée en 2007, dont les prescriptions portent essentiellement sur une maîtrise forte de l'urbanisation sur le territoire ;
- un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), deux Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE de l'Est lyonnais, SAGE de la Bourbre) ;
- le SCOT de l'agglomération lyonnaise approuvé en décembre 2010, celui de Boucle du Rhône en Dauphiné approuvé en décembre 2007, celui du Nord-Isère approuvé en décembre 2012 et celui du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain approuvé en 2002 ;
- des Plans de Déplacements Urbains (PDU) ;
- le Plan Régional d'Agriculture Durable (PRAD) ;
- le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

Ainsi, les services de l'État local ont constaté, en 2010, que le morcellement institutionnel sur la Plaine Saint-Exupéry **rendait difficile la mise en œuvre de politiques territoriales coordonnées**. Cela ne permettait pas de préserver et valoriser les atouts du territoire, en considérant son potentiel à long terme.

Si les documents de référence existants encadraient les politiques d'aménagement, ils se trouvaient davantage juxtaposés qu'en synergie et ne permettaient pas à eux seuls une mobilisation des acteurs autour d'un projet de territoire partagé. Un tel projet nécessitait donc **un mode opératoire particulier**, ne pouvant se réduire à l'application sectorielle des documents régulée par la hiérarchie des normes.

Fort de ces constats, l'Etat, par la voix du Préfet de la Région Rhône-Alpes, a lancé en 2011 une réflexion partenariale pour **l'émergence d'un projet de développement partagé** sur la Plaine Saint-Exupéry, intégrant les problématiques actuelles et permettant de dépasser la

complexité des limites administratives. En accord avec les collectivités concernées et de nombreux partenaires, il a engagé l'élaboration d'une "stratégie-guide", qui constituera le projet partenarial du territoire pour les années à venir.

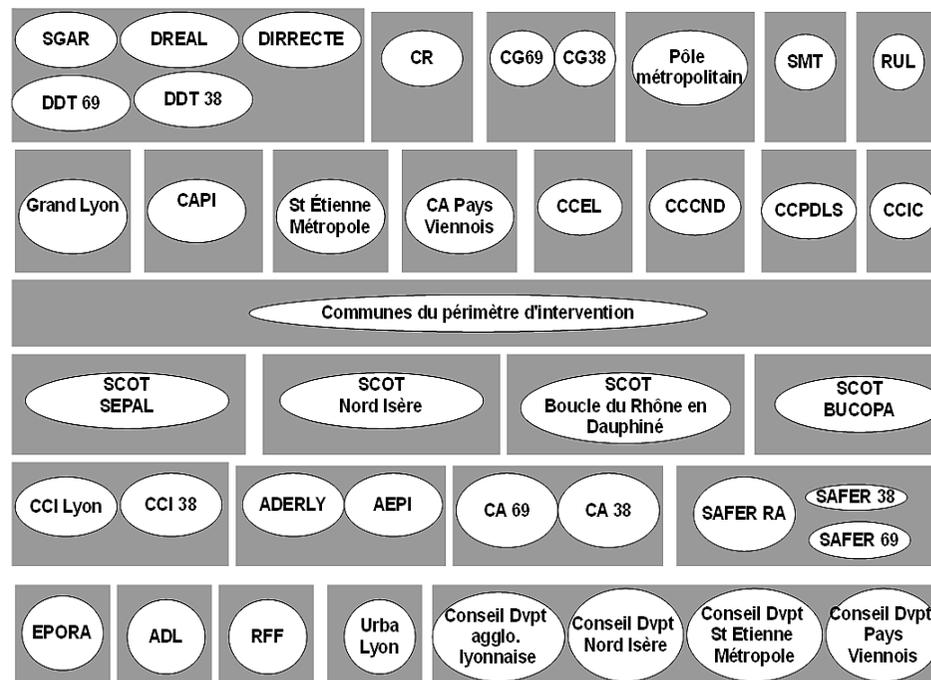
Dans ce cadre, l'évolution de la DTA menée par l'Etat concourt à la mise en œuvre du projet « Plaine Saint-Exupéry » qui devra être articulé avec d'autres actions à la charge des collectivités compétentes.

Les acteurs du projet

Les questions de gouvernance ont été au cœur de la démarche depuis son origine, à la fois pour la construction du projet et pour sa mise en œuvre.

Une animation forte a été organisée, pour **une co-production du projet** entre l'ensemble des collectivités, les structures porteuses de SCOT, les chambres consulaires et l'Etat, en associant un large éventail de partenaires.

En 2011 ont été créées deux instances, rassemblant plus de 40 structures : un **comité de pilotage**, instance décisionnelle se réunissant une à deux fois par an ; une **régie locale**, instance technique de co-production et d'information se réunissant deux fois par trimestre.



Représentation du partenariat établi sous le pilotage des Préfets d'Arrondissement de Lyon et de la Tour du Pin

2011-2012 : la construction d'un projet commun

L'année 2011 a permis d'initier la démarche et de **partager un diagnostic du territoire**. Un **"livre blanc"** a été élaboré par l'Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, sous maîtrise d'ouvrage des directions départementales des territoires (DDT) du Rhône et de l'Isère, en association avec l'InterSCOT. Il comprend un diagnostic territorial, une analyse du système d'acteurs, une analyse des documents de référence et des outils réglementaires existants.

Sur la base de ce travail, des **groupes thématiques partenariaux** ont réuni, du printemps à l'automne 2011, les services de l'État, les collectivités et les principaux acteurs du territoire sur les questions de logistique et fret, de logement, d'économie, d'agriculture, d'environnement, de déplacement et sur les problématiques propres de l'aéroport. Ils ont permis de partager un constat de la situation en termes de problèmes posés ou ressentis, d'évolutions souhaitées et de points durs à prendre en compte dans le développement du territoire.

Le comité de pilotage du 19 décembre 2011 a ainsi permis de faire la **synthèse des constats et enjeux de ce territoire**. Les partenaires ont également décidé de faire appel à un **prestataire ensemblier de haut niveau**, afin d'apporter une expertise extérieure aux logiques locales et d'animer la construction d'un projet partagé. La mission de ce prestataire s'inspirait ainsi de la démarche des "ateliers nationaux" (démarche de réflexion prospective organisée par le ministère du développement durable à la même période).

Une deuxième phase, en 2012, a ainsi permis de définir **les orientations stratégiques du projet**, avec l'appui du groupement conduit par Güller-Güller et Acadie, présentant des références solides à la fois sur l'animation de démarches territoriales complexes et sur les territoires aéroportuaires.

Pour construire ces orientations, les acteurs de la Plaine Saint-Exupéry ont opté pour **une posture pragmatique** :

- travailler sur un **« scénario jouable »** plutôt qu'un **« scénario souhaitable »**, marier fondamentalement la construction du

projet de territoire avec la structuration du système d'acteurs ;

- **« éclairer le chemin plutôt qu'explicitier l'horizon »**, privilégier un projet dynamique qui propose une vision séquencée du devenir du territoire plutôt qu'un projet figé (**"un film sur 20 ans plutôt qu'une photo dans 20 ans"**) ;
- construire une **« stratégie guide »** plutôt qu'un **« inter/super SCOT »**, articuler une démarche de planification stratégique avec une démarche plus pragmatique reposant sur un plan d'actions, des règles du jeu, des outils concrets et une gouvernance pérenne.

Après de nombreux entretiens et visites terrain, le groupement Güller-Güller et Acadie a tout d'abord restitué aux élus et partenaires un **"rapport d'étonnement"**, en insistant sur **la nécessité de « ré-ouvrir le jeu » pour faire projet collectivement**.

Un premier séminaire s'est tenu le 10 juillet 2012 et a permis à plus de 150 participants de **construire le socle de la stratégie**. Le nom de **« Plaine Saint-Exupéry »** a été donné au territoire, afin d'affirmer une identité partagée et reconnue entre les partenaires. Il a été convenu que l'élaboration du projet n'aurait pas d'objectif d'exhaustivité et s'appuierait sur les démarches et les documents de référence préexistants. Les acteurs ont fait le choix d'une structuration du projet autour de piliers clefs, afin de **cibler les débats sur les sujets requérant des arbitrages collectifs**.

Un second séminaire, le 12 octobre 2012, a permis d'orienter le développement du territoire à l'horizon 2030, autour de **trois piliers interdépendants** : infrastructures et logistique⁵, synergies métropolitaines, vie quotidienne.

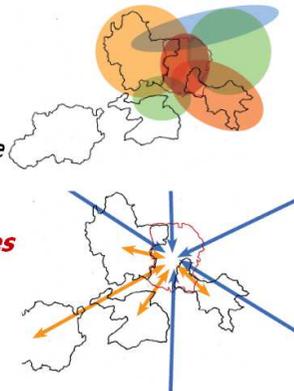
⁵ Ce pilier a été construit en corrélation étroite avec les travaux de la révision du schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon.

Affirmer une identité

Positionner/nommer

D'une vision en creux à un positionnement en plein

- Ni un espace d'expansion sans fin ni une coupure, ni un barycentre ni un interstice
- **Un territoire d'envergure métropolitaine et de vie quotidienne**
- **Un territoire d'interface et d'échanges**
- **Un territoire ressource**



"Des" territoires à un territoire identifié

- Nommé « **Plaine St-Exupéry** »

Voir demain ↔ agir aujourd'hui

Séquencer / Déclencher

Mieux maîtriser les temporalités

- Sortir du futur écrasant et écrasé
- Identifier les projets, leur anticipation et effets prévisibles

Un projet rythmé et non figé

- Un film sur 20 ans et non une photo dans 20 ans
- Des séquences et des éléments déclencheurs
- Un projet qui conserve souplesse et adaptabilité



Préserver l'avenir sans paralyser le territoire

- Une identification des emprises foncières stratégiques
- Des dispositifs de veille, de maîtrise et d'intervention
- Des principes phares : sélectivité, réversibilité

Infrastructures et logistique

Il s'agit d'assurer la **montée en puissance du territoire en tant que hub** pour le transport de voyageurs (aéroport, TGV, TER, transports collectifs...) et pour le fret (en particulier le fret ferroviaire autour de grands équipements d'intermodalité). L'enjeu est également de **structurer le développement de la fonction logistique** nouvelle autour de cette armature d'infrastructures, dans le contexte d'une offre déficitaire et qui n'est plus adaptée aux besoins de niveau métropolitain. Cela engage à porter des actions volontaristes de requalification et à privilégier un modèle d'innovation et de sélectivité. La **préservation de l'agriculture** au regard des projets d'infrastructures et de logistique est affirmée comme clef d'entrée et non pas comme seule résultante des choix d'aménagement.

Synergies métropolitaines

Il s'agit de positionner la Plaine Saint-Exupéry comme un territoire charnière pour favoriser la **montée en puissance des fonctions métropolitaines**. Les orientations portées visent à conforter ses atouts économiques, développer des stratégies de filières et des synergies fonctionnelles, structurer l'offre économique par une stratégie partagée entre les collectivités. Enfin est affirmé l'objectif de développer la **connectivité métropolitaine**, par des transports collectifs performants entre les grandes polarités urbaines, une accessibilité renforcée à toutes les échelles au hub de Saint-Exupéry et une mise en réseau des grands équipements moteurs de l'événementiel.

Vie quotidienne

L'objectif est de **conforter l'armature territoriale**, notamment les polarités urbaines portées par la DTA et par les SCOT, de permettre et gérer le développement d'une **agriculture pérenne**, de préserver la **ressource en eau, les milieux écologiques et le paysage**. Améliorer "l'habitabilité" de la Plaine Saint-Exupéry engage à limiter l'exposition des populations aux **nuisances** liées aux flux de transports ainsi qu'à préserver le **cadre de vie** local et accroître l'offre de **services**.

Autour de ces trois piliers structurants ont pu émerger **10 orientations stratégiques pour la Plaine Saint-Exupéry**, validées lors du comité de pilotage du 23 novembre 2012.



Ces orientations sont développées au sein d'un document intitulé "**Stratégie-guide de la Plaine Saint-Exupéry**", fondement du projet partagé entre les acteurs.

Les 10 orientations de la Plaine Saint-Exupéry reposent sur **une vision d'aménagement volontariste et équilibrée**, structurée autour des trois agglomérations du territoire (Est de l'agglomération lyonnaise, Nord Isère, agglomération pontoise), reprenant la structuration multipolaire portée par la DTA.

Elles permettent de reconnaître le **positionnement métropolitain** du territoire et ses fonctions clefs en matière de transport et de logistique. Par ailleurs, elles visent le **respect de la ressource en eau, de la biodiversité, de l'agriculture, du grand paysage et du cadre de vie** des populations.

Elles répondent ainsi **aux objectifs prioritaires de la directive territoriale d'aménagement** et des schémas de cohérence territoriale qui la déclinent. Toutefois, leur mise en œuvre sur le territoire nécessite des adaptations des prescriptions de ces documents de planification.

Lors du comité de pilotage de novembre 2012, le Préfet de Région s'est ainsi engagé à permettre la mise en œuvre de ce projet porté collectivement et par conséquent **à modifier la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise** tout en conservant son caractère opposable.

ORGANISER LES INFRASTRUCTURES DU HUB MULTIMODAL ET L'ACTIVITE LOGISTIQUE

Assurer la montée en puissance du hub multimodal (voyageurs et fret)

- Permettre la **montée en puissance de l'aéroport**, pour en faire l'aéroport du grand Sud-Est de la France
- Renforcer à toutes les échelles la **connectivité de l'aéroport** avec le territoire
- Assurer l'**intégration territoriale** de la plate-forme aéroportuaire
- Optimiser l'avantage comparatif du territoire pour le **fret ferroviaire** et l'intermodalité

Structurer le développement logistique

- Reconnaître le rôle clef du territoire au sein du **système métropolitain**
- Garantir une **sélectivité** des installations en s'appuyant sur 4 critères
- Mettre en œuvre un **nouveau modèle** de développement
- Engager une **stratégie foncière** adaptée

Préserver l'agriculture

- Intégrer les enjeux agricoles dans la **stratégie de développement logistique**
- Apporter une **lisibilité** quant aux projets susceptibles d'impacter l'agriculture
- Valoriser les **potentialités d'intermodalité** pour les projets agricoles
- Préserver la **fonctionnalité et le potentiel économique** des espaces agricoles

DEVELOPPER LES SYNERGIES METROPOLITAINES

Favoriser la montée en puissance des fonctions métropolitaines

- Reconnaître un rôle charnière de la Plaine Saint-Exupéry pour **6 fonctions métropolitaines** qui rayonnent sur l'ensemble de la métropole
- Favoriser le développement et le rayonnement des **activités liées aux passages et aux échanges**
- Développer l'**agriculture**
- Affirmer des **filières productives** et des **projets phares** pour la Plaine Saint-Exupéry

Développer les synergies entre filières

- Explorer et saisir les opportunités de **diversification** sur le territoire
- Rechercher la création de **chaînes de valeur globales** sur le territoire et en lien avec les territoires voisins
- Favoriser les synergies à travers la **stratégie logistique**
- Développer les synergies entre **agriculture**, bassins de vie et tissus économiques locaux

Conforter l'attractivité du territoire et structurer l'offre économique

- Inscrire les **atouts économiques** de la Plaine Saint-Exupéry au sein du territoire métropolitain
- Construire une **stratégie d'accueil économique globale** pour la Plaine Saint-Exupéry

Développer la connectivité métropolitaine

- Entre les principales **polarités urbaines**
- Vers et depuis l'**aéroport**
- Autour de la **fonction événementielle**

Projet Plaine Saint-Exupéry :
les 10 orientations
détaillées

(actées lors du comité de
pilotage du 17/09/13)

GARANTIR LA QUALITE DE LA VIE QUOTIDIENNE

Conforter l'armature territoriale au regard des dynamiques socio-économiques

- Consolider les **polarités urbaines** des SCOT
- Structurer les **centralités urbaines**
- Reconnaître le rôle de la Plaine Saint-Exupéry pour l'**accueil d'habitants et d'emplois** tout en maîtrisant son développement
- Adapter les règles de la **DTA** sur le développement démographique et résidentiel pour plus d'**habitabilité**
- Structurer le maillage en **transports collectifs** pour les déplacements quotidiens
- Porter une approche différenciée sur les **bassins de vie**

Permettre et gérer le développement d'une agriculture pérenne

- Assurer les conditions pour une agriculture pérenne à travers la **planification et l'urbanisme**
- Prendre en compte la problématique des **circulations agricoles**
- Valoriser le rôle de l'agriculture pour les **territoires locaux**

Préserver les ressources naturelles, le paysage et le cadre de vie

- Porter une attention forte à la préservation de la **ressource en eau**
- Préserver la **biodiversité** et la fonctionnalité écologique
- Structurer et valoriser le grand **paysage**
- Préserver la qualité du **cadre de vie** dans les développements urbains

2013-2014 : Du projet à sa mise en œuvre

L'année 2013 a permis de préparer la déclinaison territoriale et la mise en œuvre du projet.

Modification de la DTA

La modification de la DTA constitue une condition non exclusive mais impérative à la réalisation du projet partagé sur la « Plaine Saint-Exupéry ». Le Préfet de Région a souhaité maintenir la dynamique partenariale engagée et a missionné en janvier 2013 les directions départementales des territoires du Rhône et de l'Isère pour piloter cette modification, en association avec les autres services locaux de l'Etat, les structures porteuses de SCOT et l'ensemble des acteurs du projet Plaine Saint-Exupéry.

Sur la base de la Stratégie-guide de la Plaine Saint-Exupéry, d'un travail de concertation précisé par les **contributions apportées par les quatre SCOT** en mars 2013, et de nombreux **entretiens auprès des collectivités et autres acteurs de l'aménagement**, une première version de travail du chapitre 4 modifié ("Les territoires spécifiques / Territoire autour de Saint-Exupéry") a été **soumise pour avis en avril 2013** à l'ensemble des acteurs de la Plaine Saint-Exupéry, dans le cadre de l'association et de la concertation préalables.

Les avis rendus par les élus et les services des structures partenaires, ainsi que quatre réunions de la régie locale d'avril à septembre, ont permis de **consolider le socle de la modification**, en particulier l'écriture des nouvelles prescriptions.

Parallèlement, a été engagée la rédaction du présent **rapport de présentation de la modification de la DTA**.

Les choix de l'Etat, exprimés à travers la modification de la DTA, s'appuient donc sur les travaux conduits pour le projet Plaine Saint-Exupéry, et également sur les approfondissements thématiques menés par la régie locale : schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon, expertise sur les équipements d'intermodalité,

prospective et « benchmarking » sur la plate-forme aéroportuaire, expertises agricoles (par les chambres d'agriculture), analyse des dynamiques démographiques, analyse de l'emploi et du foncier économique, expertises sur les stratégies et outils fonciers, études sur les transports collectifs, comptages et analyse des flux de poids lourds...

Le thème de l'environnement a fait l'objet d'une attention particulière au sein de ce rapport, bien que la modification de la DTA ne soit pas soumise à l'obligation d'élaborer une évaluation environnementale. Un prestataire (Adage environnement) a ainsi été missionné en juin 2013 pour appuyer l'État dans l'élaboration du **volet environnemental du rapport de présentation**, en termes de diagnostic environnemental, d'appréciation des incidences du projet, d'identification des mesures et indicateurs de suivi.

Le **comité de pilotage du 17 septembre 2013**, sous la présidence du Préfet de région, a permis de présenter aux élus le projet de modification de la DTA.

Ce projet a été notifié pour avis à **125 personnes publiques associées et consultées** (sur l'ensemble du périmètre de la DTA et non uniquement sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry), par courrier du Préfet de Région en date du 1er octobre 2013, sur une durée de trois mois. 50 avis ont été émis, 40 favorables et 10 défavorables.

En synthèse, on note une large adhésion aux objectifs et aux orientations du projet de territoire, avec l'attente de poursuivre la démarche engagée et de mettre en œuvre les actions. L'enjeu de structurer de façon pérenne une gouvernance autour de ce projet a été souligné par plusieurs collectivités. Des réserves ou points de vigilances ont été soulevés, quant aux modalités de développement économique et de maîtrise foncière, aux nuisances liées aux infrastructures, au maintien des exploitations agricoles et à la préservation de l'environnement.

Les modalités d'enquête publique ont été fixées par arrêté inter-préfectoral du 3 décembre 2013. L'enquête s'est tenue du 15 janvier 2014 au 17 février 2014 inclus, sur 21 lieux (les 20 communes de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry et le siège de la communauté urbaine de Lyon, compétente en matière de PLU). 42 permanences, organisées sur chacun des lieux d'enquête, ont permis une large expression : plus de 150 personnes reçues et près de 700 observations.

Le rapport de la commission d'enquête a été remis le 15 avril 2014. La commission a émis un avis favorable au projet de modification de la DTA. Elle en a validé la procédure, a relevé le caractère globalement vertueux du projet et la large adhésion des acteurs du territoire. Cet avis favorable a été assorti de 5 réserves et de 12 recommandations, portant principalement sur la communication et la pédagogie auprès des populations, sur les engagements des acteurs à concrétiser en matière de gouvernance et de coordination économique, sur les limites d'extension de l'urbanisation, sur les outils de gestion des terres agricoles dans le temps.

Une « régie locale », réunion partenariale, s'est tenue le 16 mai 2014, présidée par le secrétaire général aux affaires régionales et par le directeur départemental des territoires du Rhône, en présence des représentants des acteurs du territoire et des partenaires du projet Plaine Saint-Exupéry. Elle a permis de dresser le **bilan de la consultation et de l'enquête publique**, de débattre et préparer les arbitrages et la prise en compte des remarques.

A partir de ce bilan, le projet de modification de la DTA a pu être adapté et consolidé. En préparation de son approbation, il a été présenté en régie locale en octobre 2014 dans sa version finalisée, puis auprès du comité de pilotage le 3 mars 2015.

Autres actions engagées

Si la modification de la DTA est une étape nécessaire à la mise en œuvre du projet Plaine Saint-Exupéry, elle ne constitue qu'un levier en vue de sa déclinaison opérationnelle. Le projet se traduira dans les

documents de planification à différentes échelles mais aussi à travers **un ensemble de démarches contractuelles et d'actions partenariales** amorcées dès l'année 2013.

Un troisième séminaire partenarial de la Plaine Saint-Exupéry s'est tenu dès le 11 janvier 2013, avec une visée plus opérationnelle. Autour de tables-rondes, les élus et acteurs ont amorcé une forme de passage de relais entre l'État, les collectivités et partenaires sur des thématiques clefs.

Trois groupes d'actions ont été constitués à l'issue de ce séminaire pour approfondir et concrétiser la stratégie de la Plaine Saint-Exupéry :

- **un groupe d'action sur l'économie**, animé par des représentants du pôle métropolitain, d'ELENIS (entente rassemblant 8 collectivités du Nord de l'Isère et de l'Est lyonnais), et du collège des chambres consulaires. Ce groupe pilote l'élaboration d'une stratégie de développement économique partagée sur la Plaine Saint-Exupéry, qui orientera et régulera notamment les modalités de développement des zones d'accueil des entreprises à court, moyen et long termes.
- **un groupe d'action sur les transports collectifs et les mobilités**, animé par le syndicat mixte des transports métropolitain, en association étroite avec l'Etat et avec l'ensemble des autorités organisatrices de transports. Ce groupe coordonne des actions conduites en matière de transports, et approfondit trois axes clefs : les grandes infrastructures de transports collectifs métropolitains, les besoins de mobilité des habitants de la Plaine Saint-Exupéry, l'organisation du réseau et des trafics routiers.
- **un groupe d'action sur le foncier**, animé par l'État, l'établissement public foncier de l'Ouest de la région Rhône-Alpes (EPORA) et les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER). Ce groupe, assisté de prestataires extérieurs, pilote des expertises pour un modèle innovant de développement économique (logistique en particulier), fondé sur une maîtrise des fonciers par la puissance

publique et l'utilisation d'outils « d'adaptabilité et de réversibilité » tels que les baux à construction.

Les pilotes des trois groupes d'actions sont intervenus lors du comité de pilotage du 17 septembre 2013, afin de partager les **feuilles de routes** pour les actions à mener à court, moyen et long termes, et de rendre compte de l'avancée des premiers travaux engagés.

Ils se sont réunis très régulièrement tout au long de l'année 2014 et ont rendu compte des avancées auprès des partenaires, à travers les régies locales et des réunions dédiées, techniques mais aussi politiques.

Le comité de pilotage du 3 mars 2015 a permis aux trois groupes d'actions de restituer leurs conclusions et propositions, qui devront accompagner la DTA modifiée et la mise en œuvre du projet.

D'autres démarches ont été engagées avec des visées opérationnelles à court terme. Elles permettent à la fois de continuer de nourrir le projet Plaine Saint-Exupéry, que les acteurs ont voulu dynamique et évolutif, et d'ores et déjà de mettre en œuvre ses orientations sur les territoires.

On peut citer en particulier :

- **l'élaboration du schéma de composition générale de la plate-forme aéroportuaire Lyon Saint-Exupéry** : tel que prévu par de "grandes orientations stratégiques" déterminées par l'État, ce schéma orientera le développement de la plate-forme quant à son organisation fonctionnelle, à sa desserte, son développement économique, son aménagement et son insertion dans le territoire (trame viaire, qualité architecturale et paysagère, performance environnementale...). Ce schéma est élaboré par le concessionnaire (Aéroports de Lyon - ADL), sous pilotage de l'Etat, en association avec les collectivités compétentes pour l'aménagement de ce territoire et avec l'appui du prestataire Güller-Güller. Un an et demi de travail entre fin 2013 et mi 2015, rythmé par de nombreux comités techniques et réunions avec les élus, a permis d'élaborer un document de référence.

- **la conduite des expertises techniques pour une liaison en transports collectifs en site propre** entre Meyzieu, Pont-de-Chéruy voire à plus long terme Crémieu / Villemoirieu ; considérant la possible réutilisation du CFEL.
- **la conduite d'une opération pilote** en faveur d'une plus grande densité des sites logistiques et d'une optimisation des normes, réunissant les services de l'Etat, les collectivités et les représentants professionnels, autour d'études de cas concrets puis d'expérimentations.
- **la mise en place d'outils de protection et de valorisation des espaces agricoles**, de type périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains engagés dans le Rhône et l'Isère (PENAP / PAEN).

Une gouvernance pérenne

Les enjeux de gouvernance ont été au cœur des réflexions dès fin 2012.

Tout d'abord, afin de concrétiser par un premier palier l'implication des acteurs de la Plaine Saint-Exupéry autour de la mise en œuvre du projet, **de grands engagements et « règles du jeu » ont été définis**, notamment en termes de coordination économique, de mise en œuvre d'un nouveau modèle foncier, de préservation de l'agriculture. Les partenaires ont pu s'accorder sur un « protocole d'engagements », proposé par l'Etat lors du comité de pilotage du 3 mars 2015.

Les structures s'engageront ainsi sur la poursuite et l'accompagnement de la mise en œuvre des orientations stratégiques, le partage des feuilles de route et des actions à initier (notamment sur les transports, l'économie, l'urbanisme, les politiques foncières, l'agriculture) ainsi que la mise en place des dispositifs de suivi. Afin de garantir la cohérence globale du projet, l'État a souhaité que l'approbation des engagements intervienne parallèlement à l'approbation de la présente modification. Cette démarche répond également à une attente forte de la commission d'enquête publique.

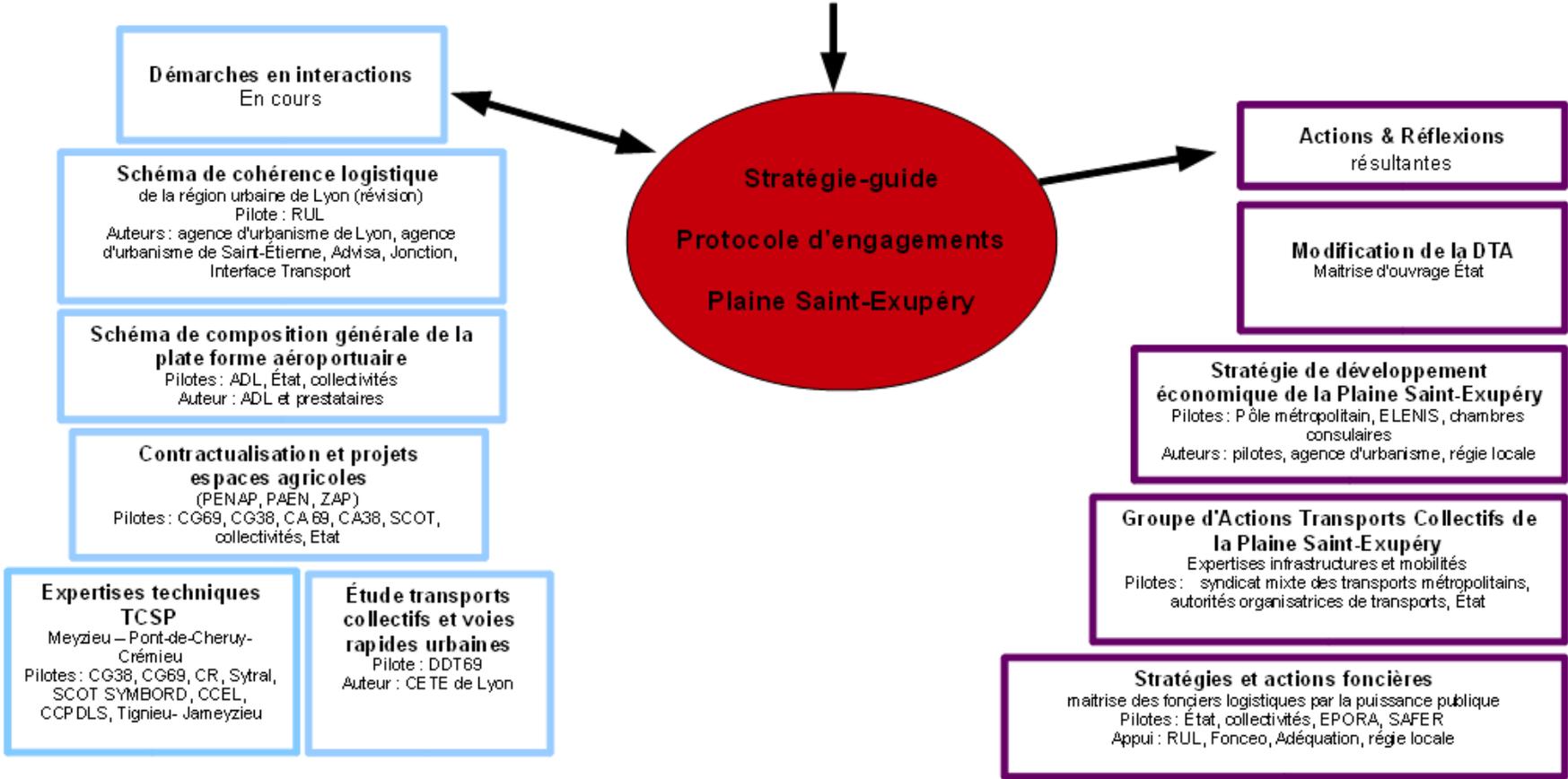
Par ailleurs, les réflexions sur la gouvernance ont porté sur l'organisation entre les acteurs. La conduite du projet Plaine Saint-Exupéry s'est initialement exercée de façon relativement "informelle", en s'appuyant sur le **comité de pilotage** et la **régie locale** décrits précédemment. La formalisation d'une **gouvernance davantage « institutionnalisée »**, constituant un cadre apte à maintenir la dynamique engagée, a fait l'objet d'analyses croisées et de débats tout au long des années 2013 et 2014.

Les objectifs sont multiples. Il s'agit d'assurer **le pilotage et le suivi du projet dans le temps**, tout particulièrement quant à la programmation et à la coordination de développements économiques d'envergure. La structure de gouvernance pourra être **maître d'ouvrage** d'études stratégiques voire opérationnelles. Elle pourra prendre la responsabilité du nouveau **modèle foncier** pour le développement économique, à travers des acquisitions et des aménagements mutualisés, le portage et la gestion dans le temps des sites. Elle pourra veiller à la poursuite et au lancement des **actions** décidées, au respect des **"règles du jeu"** et des dispositifs de régulation convenus. Il s'agit de consolider **à la fois une gouvernance politique, un pilotage opérationnel, une ingénierie pérenne.**

A l'issue du comité de pilotage du 3 mars 2015, une organisation a pu être définie. La gouvernance s'appuiera sur **le Pôle métropolitain pour le pilotage opérationnel du projet**, notamment en matière de développement économique. L'Etat, la Région, les Départements, resteront fortement investis au sein d'un **comité stratégique**, qui associera l'ensemble des collectivités et des partenaires de la Plaine Saint-Exupéry.

Études Préalables
Depuis 2011

<p>Livre blanc « espace d'interface métropolitain Lyon Saint-Exupéry » Pilotes : DDT69, DDT38, InterSCOT Auteur : agence d'urbanisme de Lyon</p>	<p>4 pages des groupes thématiques « enjeux » Pilotes et auteurs : régie locale</p>	<p>Rapport stratégique Plaine Saint-Exupéry Pilotes : DDT69, DDT38, régie locale Auteurs : Güller-Güller, Acade, Blezat, Katalyse, Mrs Partner</p>
<p>Analyse des enveloppes urbaines (habitat, économie) Pilotes : DDT69, DDT38 Auteur : agence d'urbanisme de Lyon</p>	<p>Diagnostic et expertises agricoles Pilotes : CA 69 et 38, DDT69, DDT38, CG38 Auteurs : CA69 et 38</p>	
<p>Expertises équipements d'intermodalité Pilotes : RFF, DREAL, SGAR, DDT69, DDT38 Auteur : RFF</p>	<p>Étude des flux poids lourds Pilotes : DDT69, DDT38, CG38 Auteur : CETE de Lyon</p>	



PARTIE 4 :
ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC
PROFIL SOCIO ECONOMIQUE

Repères : l'organisation institutionnelle

L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, partagé entre les départements du Rhône, de l'Ain et de l'Isère, est marqué par un morcellement institutionnel important, avec la présence de :

4 schémas de cohérence territoriale

- SCOT de l'agglomération lyonnaise approuvé le 16 décembre 2010 ;
- SCOT du Nord Isère approuvé le 19 décembre 2012 ;
- SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné approuvé le 13 décembre 2007 ;
- SCOT Bugey Côtière Plaine de l'Ain approuvé le 22 novembre 2002 et mis en révision le 29 novembre 2012.

7 EPCI

- communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon) ;
- communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) ;
- communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL) ;
- communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné (CCCND) ;
- communauté de communes de la Porte Dauphinoise de Lyon Saint-Exupéry (CCPDLS) ;
- communauté de communes de Miribel et du Plateau (CCMP) ;
- communauté de communes du canton de Montluel (CCCM).

Il s'agit par ailleurs d'un espace inscrit **au cœur du système métropolitain**, à la rotule du Grand Lyon et de la CAPI, membres du Pôle Métropolitain⁶.

En matière de transports collectifs, la complexité institutionnelle est également forte, avec de multiples **autorités organisatrices de transports** :

- Région ;
- Départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain ;
- CAPI, CCEL, Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) ;
- Syndicat mixte des transports du Rhône créé le 1er janvier 2013;

Le Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) a été créé le 1er janvier 2013 par les agglomérations de Lyon, Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu et Vienne. Son objectif est de rendre plus attractifs les déplacements entre les quatre agglomérations, en dépassant la complexité institutionnelle actuelle.

⁶ Pôle métropolitain constitué en 2014 du Grand Lyon, de la CAPI, de la communauté « d'agglomération du Pays Viennois Vienne agglomération et de St-Etienne métropole, créé par arrêté préfectoral le 16 avril 2012

Repères : le système de transport

La spécificité de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry repose tout d'abord sur son statut de "**plaine aéroportuaire**", avec la présence en son cœur d'un aéroport international au fort potentiel de développement.

Il s'agit également d'un nœud d'infrastructures aux enjeux européens, nationaux et métropolitains :

- **nœud ferroviaire** (gare TGV, ligne LGV, lignes TER, projet de contournement ferré de l'agglomération lyonnaise (CFAL), le projet Lyon-Turin ;
- **nœud autoroutier**, avec les autoroutes A43, A42, A432 ;
- **nœud intermodal** pour les voyageurs au niveau du hub Lyon Saint-Exupéry (aéroport, gare TGV, transports collectifs) et pour le fret, avec plusieurs grands équipements d'intermodalité projetés à court terme et long terme (autoroute ferroviaire sur ligne existante, autoroute ferroviaire à grand gabarit, chantier de transport combiné, et/ou chantiers multitechniques).

Le territoire bénéficie ainsi d'une **accessibilité routière particulièrement performante**, autour du réseau autoroutier (A43, A42, A432) mais aussi secondaire (ex : déviations de Pusignan, Janneyrias et Meyzieu).

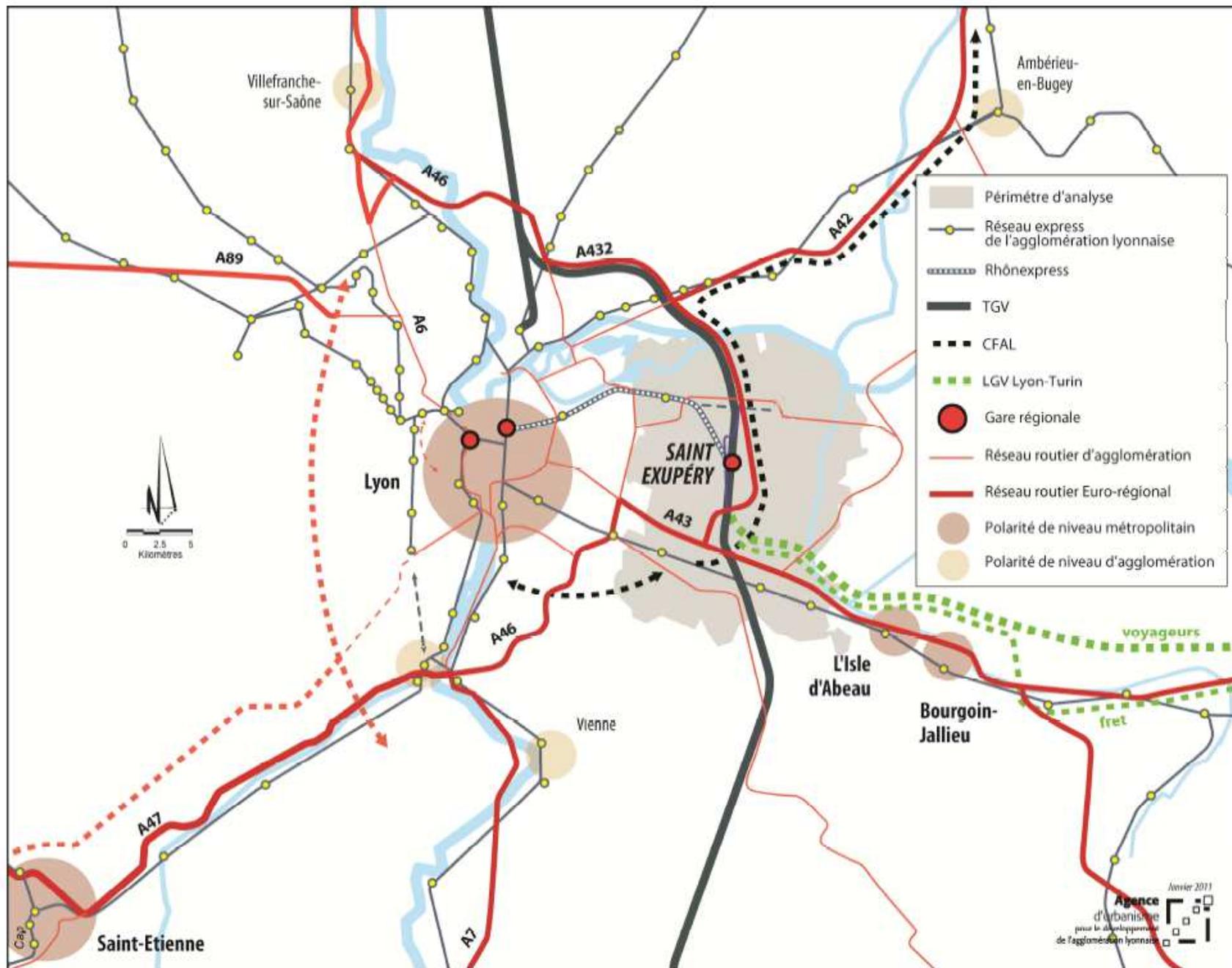
Les services de transports publics, gérés par **une diversité d'autorités organisatrices**, se juxtaposent encore plutôt qu'ils ne se complètent sur le territoire, mais avec des perspectives de structuration et de coordination à moyen terme. Le territoire se situe aux limites des périmètres de transports urbains structurants des agglomérations lyonnaise et nord-iséroise, avec les réseaux TCL et Ruban, qui ne sont pas interconnectés. La CCEL est devenue récemment autorité organisatrice de transports urbains, renforçant cet **enjeu d'interconnexion**.

Au Nord, **la ligne de tramway T3** dessert la commune de Meyzieu. Elle offre un accès au réseau structurant de l'agglomération lyonnaise et permet de rejoindre directement la Part-Dieu en une demi-heure. Son attractivité profite largement aux communes limitrophes. Elle risque aujourd'hui la saturation, à la fois de l'infrastructure et des parcs relais.

Plusieurs **lignes interurbaines importantes** sont organisées par les conseils généraux du Rhône, de l'Isère et de l'Ain : ligne 165 Colombier-Saugnieu / Lyon ; ligne 198/1980 Crémieu / Lyon ; ligne 196/2960 Saint-Jean-de-Bournay / Lyon ; ligne 171 Montluel – Lyon ; ligne 132 Bourg-en-Bresse / Lyon. Deux **lignes TER** bordent le territoire au Nord et au Sud, la ligne Ambérieu-Lyon (gare de Montluel à proximité), la ligne Lyon-Grenoble (gare de Saint-Quentin-Fallavier). La saturation du nœud ferroviaire lyonnais entraîne toutefois une fluctuation du niveau de service de ces lignes⁷.

Le **taux d'équipement en automobile** des ménages est important (93% des ménages ont une voiture, 54% des ménages ont plus de 2 voitures), caractéristique d'un territoire aux densités faibles. La voiture est utilisée de manière dominante par les ménages, tous motifs de déplacements confondus. Les habitants de la CCEL, par exemple, réalisent moins de 10% de leurs déplacements en transports collectifs.

⁷ Voir Rapport du CGEDD d'octobre 2011 sur la coordination des réflexions prospectives sur l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais



Chantier de transport combiné

- transport combiné rail-route classique
- transfert modal par manutention verticale sur des plates-formes de transbordement ("chantiers")
- acheminement d'Unités de Transport Intermodales (UTI)
- pas d'accompagnement



Vue du chantier TC de Vénissieux
(Source : www.trains-en-voyage.com).

Source : RUL

Autoroute ferroviaire sur ligne existante

- transport combiné de type « Modalhor »
- transfert modal par manutention horizontale
- remorque routière placée directement sur un wagon spécialisé



Autoroute Ferroviaire sur Ligne Existante.

Source : RUL

Autoroute ferroviaire à grand gabarit (AFGG)

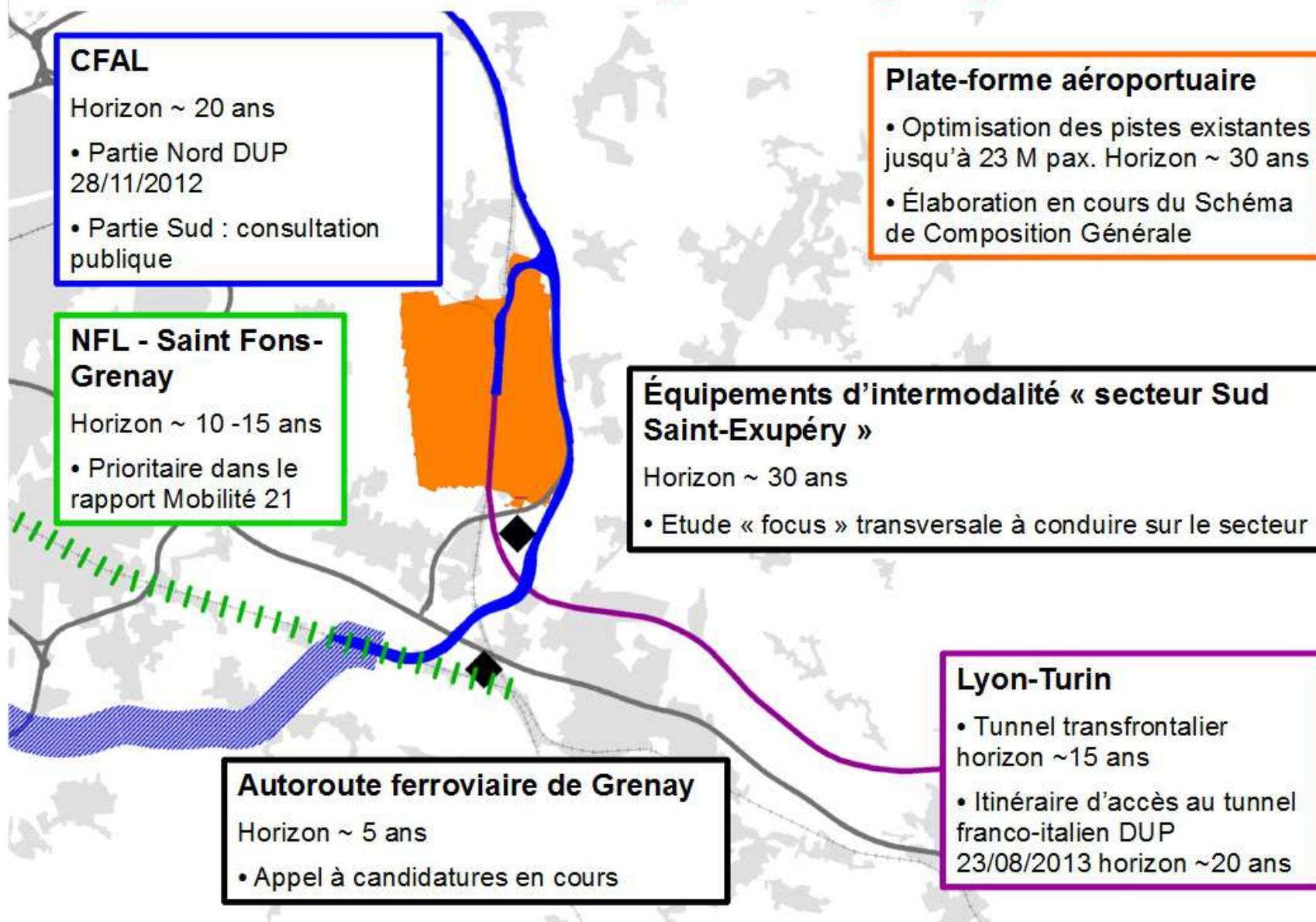
- transport combiné de type « Eurotunnel »
- transfert modal par manutention horizontale
- remorque routière placée directement sur un wagon spécialisé



Autoroute Ferroviaire à Grand Gabarit
(Source : Eurotunnel).

Source : RUL

Horizons des grands projets



Repères : la plate-forme aéroportuaire

L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry constitue une porte d'entrée internationale pour la métropole lyonnaise. Plus de 50 compagnies aériennes sont présentes, autour de trois terminaux. Avec 8,5 millions de passagers en 2014, **il s'agit du 3e aéroport français** après Paris et Nice mais du 45e aéroport européen. Plus de 60% du trafic est international, en hausse régulière tandis que le trafic national croît très lentement. La moitié de la fréquentation est due à des motifs professionnels, l'autre moitié à des motifs de loisirs qui gagnent en importance avec le succès des low-cost.

L'actuelle plate-forme aéroportuaire s'étend sur 1100 hectares, auxquels s'ajoute une emprise de 900 hectares en zone d'aménagement différé (ZAD), foncier réservé pour garantir la faisabilité foncière de nouvelles pistes. D'après les simulations de l'Etat et d'aéroports de Lyon, établies à partir de multiples paramètres (effet de saturation des aéroports parisiens, activité économique, prix du pétrole, prix du transport aérien, part des low-costs...), le développement pourrait suivre ces grandes étapes :

- en priorité, optimisation des 2 pistes existantes (secteur Est), jusqu'à 22-23 millions de passagers annuels ;
- au-delà, investissement du secteur Ouest pour une 3e (voire une 4e piste). Ce besoin est estimé à l'horizon post 2035.

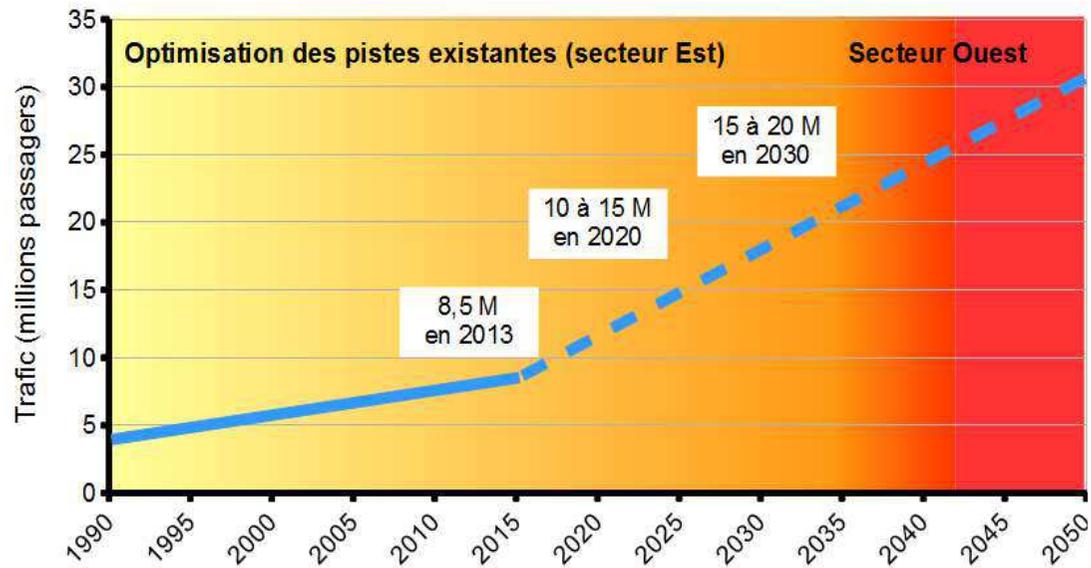
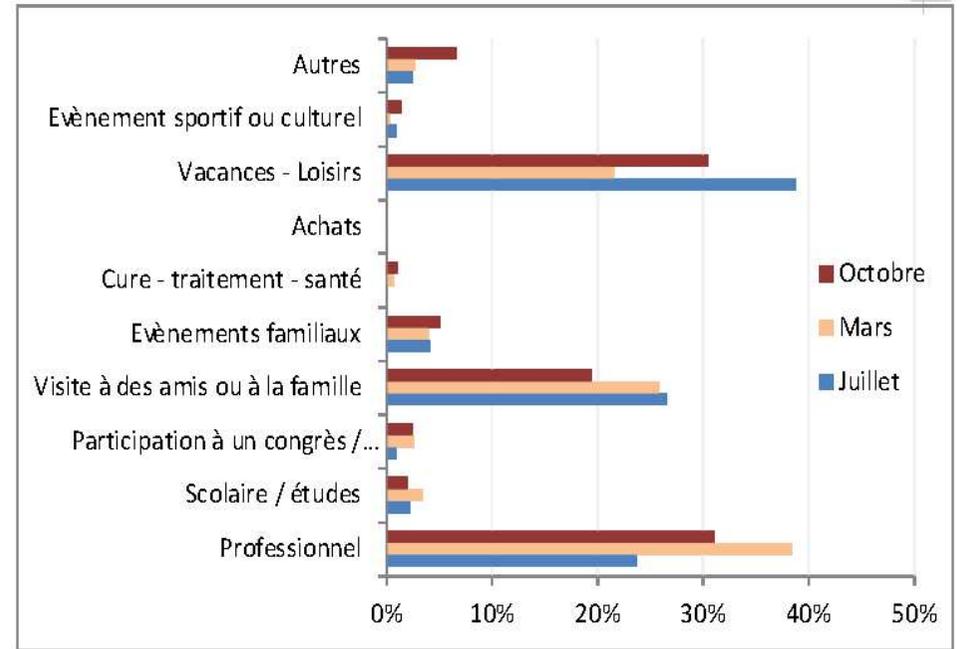
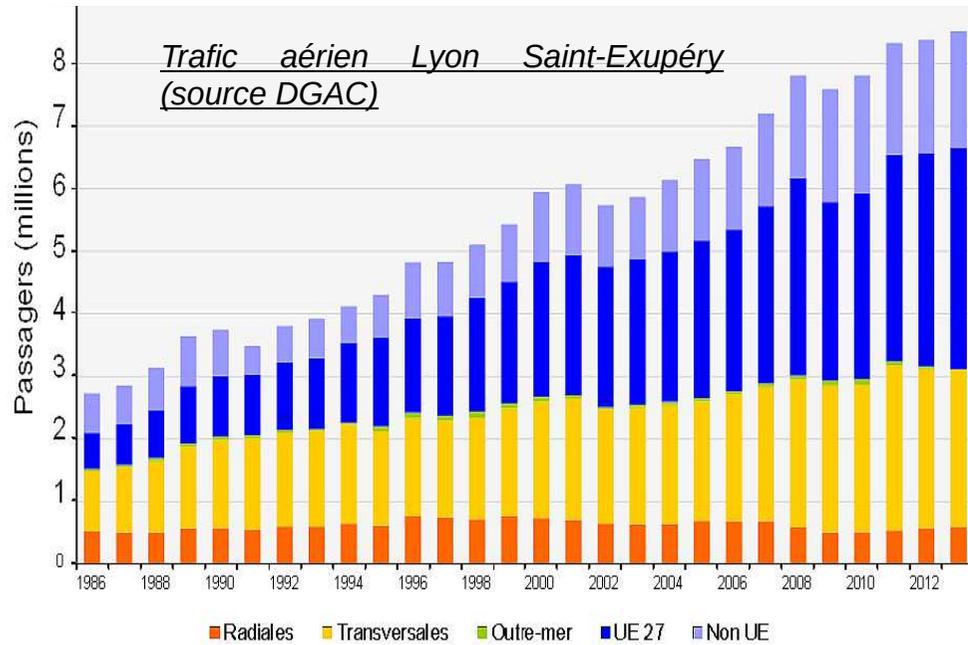
La plate-forme Saint Exupéry, au niveau de la zone "cargoport", est **un pôle de transport et de conditionnement du fret**. Elle représente 230 000 tonnes traitées chaque année, volume encore relativement modeste en comparaison des grandes plate-formes européennes. Environ un tiers du tonnage tient au fret aérien, à haute valeur ajoutée pour la longue distance.

La plate-forme, qui compte 18 000 places de parking, bénéficie d'une **très bonne desserte routière**, par l'A432 à l'Est et au Sud, par la RD29 au Sud-Est, par la RD517 et la RD517E au Nord, renforcée par la mise en service de la déviation en 2X2 voies de Pusignan et Janneyrias. 70% des accès à l'aéroport se font par le mode routier (voiture individuelle, taxi, voiture de location). Sa **gare TGV** offre un accès ferré national, et confère à la plate-forme une fonction de nœud

multimodal. Toutefois la desserte demeure modérée avec une trentaine d'arrêts en gare par jour pour environ 2000 voyageurs, dont 10% de passagers intermodaux. Ce trafic pourrait évoluer avec l'ouverture récente de liaisons TGV lowcost vers Marne-la-Vallée et Marseille. La plate-forme apparaît isolée au sein du **réseau de transports collectifs** du territoire. Le tram-train Rhônexpress permet une accessibilité par un transport en commun performant depuis l'agglomération lyonnaise, mais sa compétitivité, notamment tarifaire, est concurrencée par le haut niveau d'accessibilité routière (19% des accès à l'aéroport par Rhônexpress). Le réseau de l'Est lyonnais permet depuis 2014 un accès à l'aéroport par la ligne 46. L'accès depuis l'agglomération nord-iséroise se fait par le réseau Transisère, selon des plages restreintes. Seuls des transports en commun "légers" (transport à la demande...) permettent un accès depuis l'agglomération pontoise et le Sud lyonnais.

La plate-forme aéroportuaire est **un pôle économique important**, avec près de 6000 emplois. 60% de ces emplois sont directement liés à l'activité aérienne. La plate-forme accueille des établissements du secteur transports-logistique, la plupart en lien avec les activités aéroportuaires et ferroviaires ou avec le parc logistique de Chesnes. Des activités tertiaires se développent également, autour de Hub Business et de Air Parc, de façon encore peu intense en termes de surface immobilière et de rythme de commercialisation.

La plate-forme et sa ZAD doivent intégrer **des enjeux écologiques et la présence d'un espace agricole productif**, à gérer dans le temps. La plate-forme et ses équipements, marquent le **grand paysage** et lui confère une identité, par des points de focalisation visuelle tels que la tour de contrôle et l'arche de la gare TGV.



Motifs du voyage
(source DGAC / ENPA 2012)

Tendance prévisionnelle d'évolution du trafic

Repères : dynamiques démographiques et résidentielles

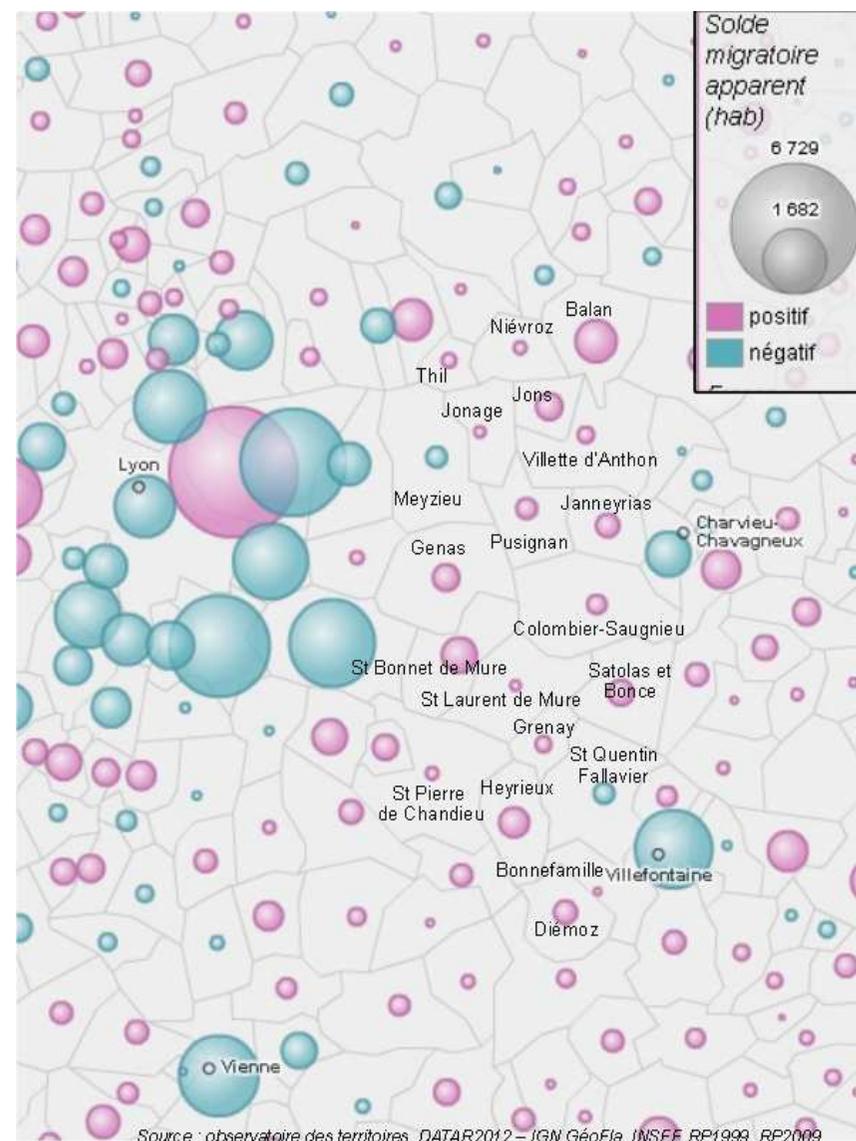
L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry regroupe 20 communes totalisant près de **100 000 habitants** (99 008 habitants, INSEE, RP2009), répartis essentiellement entre les **polarités de l'Est lyonnais et du Nord Isère**. Les communes de Meyzieu (près de 30 000 habitants) et Genas (près de 12 000 habitants) sont les plus peuplées, suivies de Saint-Bonnet-de-Mure (6300 habitants), Saint-Quentin-Fallavier (6000 habitants), Jonage (5800 habitants) et Saint-Laurent-de-Mure (5000 habitants). Les autres communes ont des caractéristiques davantage périurbaines voire rurales.

Les ménages résidant sur le territoire ont **un profil avant tout familial**, avec 2,5 à 3 personnes par ménage en moyenne (Heyrieux : 2,5 personnes par ménage, Thil : 3,1 personnes par ménage) et une légère sur-représentation des moins de 20 ans.

La population active se caractérise par une **forte représentation d'ouvriers, d'employés et de cadres moyens**. On relève une forte **disparité géographique des niveaux de revenus**, entre des secteurs d'emplois industriels et logistiques tels que Saint-Quentin-Fallavier (18 000 €/an/ménage) ou Meyzieu (19 700 €/an/ménage) et des communes plus résidentielles telles que Thil (25 300 €/an/ménage) ou Genas (25 500 €/an/ménage).

La **démographie a plus que triplé ces 40 dernières années** (29 900 habitants en 1968), notamment sous l'effet de la ville nouvelle et du phénomène de périurbanisation. Parallèlement, les principales polarités voisines ont connu une forte perte de vitesse (cœur de l'agglomération lyonnaise, agglomération nord-iséroise, agglomération viennoise, agglomération pontoise).

Après une vague de périurbanisation très marquée dans les années 1980, on constate néanmoins que les soldes migratoires sur les communes de l'espace interdépartemental ont connu **un fort ralentissement** à la fin des années 1990, confirmé ces dernières années. Les grandes polarités urbaines continuent toutefois d'enregistrer un déficit d'attractivité.



Évolution de la population due au solde migratoire (var. ann. moy.) en %				
	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2009
Balan	0,4	3	-1,7	3,7
Niévroz	2,9	3,3	2	0,5
Thil	2,5	3	1,7	0,8
Bonnefamille	5,1	3	1,3	0,2
Diémoz	6,1	2,2	1,5	0,9
Grenay	4,2	3,7	1,3	0,8
Heyrieux	3,4	1,3	0,4	0,8
Janneyrias	2,1	0,8	0,8	1,7
Saint-Quentin-Fallavier	0	0,9	1	-0,3
Satolas-et-Bonce	1,9	5,1	1,4	1,4
Villette-d'Anthon	9,9	2,5	0,7	0,3
Genas	1,8	6,3	1,3	0,2
Jonage	3,6	6,1	-0,1	0,1
Jons	3	4,9	0,8	2,4
Meyzieu	3,5	-0,2	-0,7	-0,1
Pusignan	0,4	3,7	0,7	0,5
Saint-Bonnet-de-Mure	3,8	4,1	2	0,8
Saint-Laurent-de-Mure	3,7	2,9	-0,1	0,1
Saint-Pierre-de-Chandieu	1,7	3	1	0,1
Colombier-Saugnieu	2,4	5,6	0,9	0,7

source INSEE RP

	> 5%
	3 à 5%
	1 à 3%
	0 à 1%
	-1 à 0%
	-3 à -1%
	<-3%

En 2009 l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry compte environ **37 000 logements**. Il s'agit d'un **parc relativement récent et de type familial**, en comparaison de territoires voisins. Le parc est marqué par la prédominance de la **maison individuelle**, qui représente plus des trois quarts des résidences principales (de 66% à Meyzieu à 97% à Niévroz).

Le parc de résidences principales compte **75% de propriétaires**. L'offre locative sociale représente **moins de 10% du parc de logements** ; elle est principalement concentrée dans les communes de Saint-Quentin-Fallavier, de Meyzieu et d'Heyrieux.

Environ **500 logements par an** ont été construits sur la période récente, avec une part du collectif en progression. La promotion immobilière s'est concentrée sur quelques communes marquant une forme d'habitat plus dense, telles que Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure ou Genas.

Les disponibilités foncières du territoire s'amenuisent, créant une mise en tension qui se traduit par l'augmentation des coûts du foncier. La promotion immobilière du neuf, notamment, tend à créer un certain décalage avec les capacités financières des ménages locaux et les typologies d'emplois présentes sur le territoire.

Repères : dynamiques économiques

L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry dénombre **51 400 emplois** en 2009, concentrés autour de polarités majeures : Saint-Quentin-Fallavier, Meyzieu, Genas, Colombier-Saugnieu.

Le territoire bénéficie d'une **dynamique favorable**, avec +23% d'emplois en 10 ans contre +6% à l'échelle de l'aire métropolitaine, bien qu'il ait été touché par le retournement de conjoncture depuis 2008. **L'écart entre la croissance de l'emploi et la croissance démographique se creuse** ; ainsi l'indice de concentration d'emploi⁸ est passé de 82% en 1990 à 108% en 1999 puis 115% en 2009.

Le territoire est fortement marqué par **le secteur du transport et de la logistique** (près de 20% des emplois salariés), cette sur-représentation s'expliquant notamment par la présence de la plate-forme aéroportuaire et du parc logistique de Chesnes.

Il ne s'agit pas pour autant d'un territoire monofonctionnel. Le secteur de l'industrie, en particulier, est fortement représenté (premier pourvoyeur d'emplois, soit 23%), autour de spécificités fortes (machines et équipements, métallurgie, matériaux de construction). Malgré la baisse structurelle de ce secteur, l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry conserve **un profil plus industriel que la moyenne** de l'aire métropolitaine et connaît un certain renouveau (Ecotechs, industries agroalimentaires, biotechs-pharmacie...).

Par ailleurs, le transport / logistique et les services de soutien sont deux moteurs pour les **services aux entreprises**, en pleine croissance depuis 10 ans. Les fonctions tertiaires et métropolitaines (conception, recherche, prestations intellectuelles...), de même que les fonctions présentes (santé, éducation, administration publique...) sont encore peu représentées sur le territoire mais connaissent une croissance significative sur la période récente. Enfin l'agriculture occupe une place importante (voir ci-après).

⁸Rapport entre le nombre d'emplois au lieu de travail d'une zone et le nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans cette zone.

En matière d'offre foncière économique, l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est historiquement un **territoire majeur pour le développement métropolitain**, avec une offre globale de l'ordre de **3000 ha**. 90% de cette offre est occupée (ou en prochaine commercialisation). Les réserves foncières à court / moyen terme s'élèvent environ à **250 ha**, outre la réserve à très long terme de la zone de Porte du Dauphiné.

Hors quelques sites bien identifiables (parc de Chesnes, ZI Meyzieu...), l'offre est dispersée et émietlée sur le territoire à travers une multitude de petites ou moyennes zones. Ce sont des lieux d'accueil privilégiés pour **les PME/PMI**, qui constituent une part importante du tissu économique local. En revanche la saturation actuelle ou prochaine des grands sites d'activités entraîne d'ores et déjà **des difficultés pour l'accueil d'entreprises aux besoins spécifiques** (accessibilité, proximité des bassins d'emplois, tènements importants...).

Cette situation est tout particulièrement constatée pour le secteur de la logistique, où l'offre n'est plus suffisamment en adéquation avec la demande.

Repères : logistique

La région lyonnaise constitue le **2nd pôle logistique français**, avec un positionnement privilégié sur la grande dorsale Nord-Sud, au sein d'un carrefour trimodal. L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry y occupe une place particulière, **en cumulant les atouts** : connexion multimodale, proximité des marchés, concentration des entreprises et des prestataires, ressources humaines.

La logistique constitue sa spécificité et l'un de ses principaux moteurs de croissance. Il concentre la moitié de la surface logistique de la RUL, avec plus de **2 millions de m² de surface de plancher**. Le **parc international de Chesnes** (700 ha viabilisés) constitue le 1er parc logistique français et le plus grand espace logistique d'Europe du Sud, où tous les grands noms du secteur sont représentés.

L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est **un territoire clef pour le développement de l'intermodalité**, avec la perspective d'accueillir des équipements qui viendront compléter le système intermodal métropolitain (autoroute ferroviaire sur ligne existante, autoroute ferroviaire à grand gabarit, chantier de transport combiné...). De plus, la zone de Cargoport et le projet Carex sur la plate-forme aéroportuaire offrent l'opportunité d'une montée en puissance du fret avionné et ferroviaire à grande vitesse. Le report modal, enjeu majeur en termes de développement durable et de compétitivité économique, offre l'opportunité de faire de l'espace Saint-Exupéry un territoire en pointe pour un nouveau modèle logistique.

La demande placée dans la logistique s'élève à **300-400 000 m² par an** à l'échelle de la RUL, répartis de manière équilibré entre neuf et ancien. Le marché se caractérise par **une tendance à la massification** ; les entreprises s'orientent vers des bâtiments de grande taille (> 10 000 m², jusqu'à 60 000 m² voire plus). La situation géographique constitue le premier critère d'implantation, puis l'historique de l'entreprise, la disponibilité immédiate de surface, la demande du client, la proximité du marché de consommation, des industriels et des fournisseurs. **La moitié de cette demande placée environ concerne l'espace interdépartemental.**

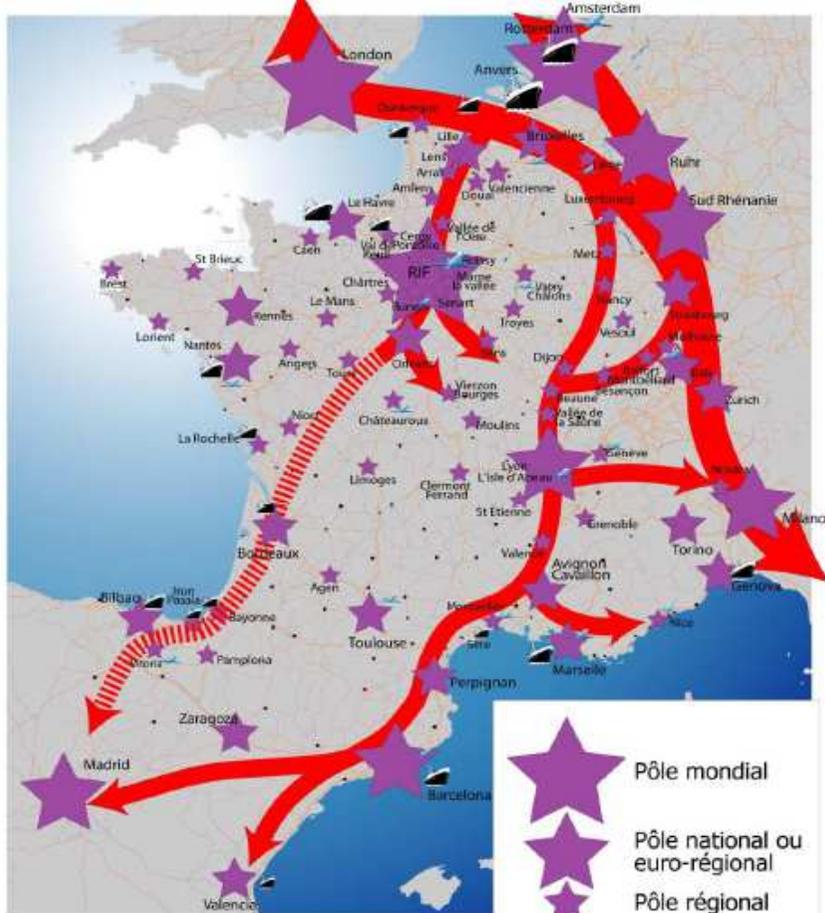
La production de foncier nouveau s'est élevée à environ **70 ha/an sur la RUL** ces dernières années. Elle bénéficie d'une **disponibilité immédiate élevée** (~450 000 m² d'entrepôts en location).

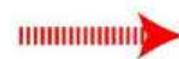
Cependant **l'offre se raréfie**, et alors que les grands sites dédiés arrivent à saturation, un phénomène d'essaimage est observé (report des développements en dehors des grands parcs dédiés, notamment dans les Balmes viennoises).

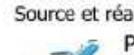
Par ailleurs, **l'offre tend à ne plus correspondre « aux canons » de la demande**. La demande placée en neuf diminue faute de produits, tandis qu'une partie du parc ancien est touchée par un phénomène d'obsolescence (environ 60 000 m² sur l'espace Saint-Exupéry, chiffre qui pourrait quadrupler dans la prochaine décennie). Elle s'explique principalement par l'évolution des techniques et des normes.

Ainsi, l'offre logistique souffre pour l'avenir d'une pénurie de capacités de développement nouvelles qui nécessite des actions de requalification mais aussi la production d'une nouvelle offre foncière.

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes

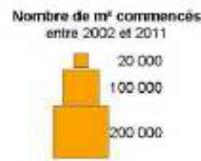
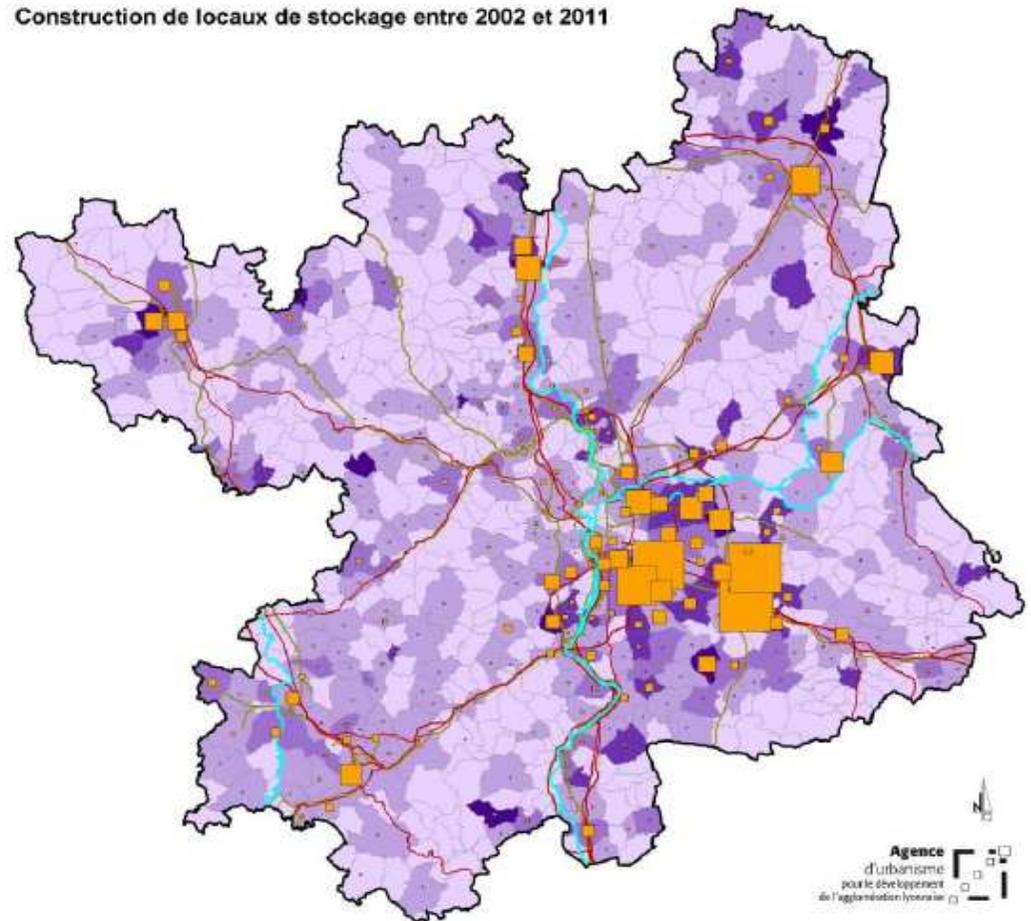


-  Principaux axes logistiques
-  axe logistique en construction

-  Pôle mondial
-  Pôle national ou euro-régional
-  Pôle régional
-  Pôle secondaire

Source et réalisation : Samarquande
 Principaux aéroports de fret
 Principaux ports maritimes

Construction de locaux de stockage entre 2002 et 2011



Source Soes DREAL

source St@del2 - SOes DREAL

Repères : économie agricole

Plus de la moitié de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est occupée par l'agriculture, porteuse d'enjeux économiques forts et constituant une capacité de production alimentaire à proximité de bassins de vie importants. Elle a également une fonction de structuration et d'entretien des paysages, de coupure verte et des espaces naturels.

Le territoire est à l'interface de grandes entités :

- **la Plaine de l'Est lyonnais**, espace de grandes cultures, avec toutefois de la diversification et des productions à forte valeur ajoutée ;
- **la Basse vallée de la Bourbe**, espace de grandes cultures et de systèmes complémentaires : élevage, maraîchage, horticulture ;
- **le Piémont du plateau de l'Isle Crémieu**, avec une complémentarité entre cultures et élevage.

On dénombre **274 exploitations en 2010** avec une surface agricole utile moyenne de 61 ha. Cela représente un potentiel économique agricole brut de près de 24 M€.

La filière céréales est dominante, organisée autour de plusieurs productions (céréales à paille, oléagineux, maïs...), de réseaux structurants (silos de collecte, part significative de surface irrigable) et de deux grands opérateurs (la Dauphinoise, GAIC Cholat). Le territoire se singularise avec **une part importante de surfaces en semences**, filière en croissance et porteuse d'une forte valeur ajoutée. Par ailleurs, de nombreuses céréales de consommation sont sous contrats. L'élevage est une composante minoritaire du territoire mais porteuse d'enjeux. Le maraîchage et les activités légumières, bien que peu présents, ont pu se développer parallèlement aux investissements dans l'irrigation. Ce sont souvent des compléments d'activité, malgré des situations diversifiées sur le territoire.

Entre 2000 et 2010, **le territoire a perdu 70 exploitations**, chiffre qui est lié en partie à l'agrandissement de leur taille moyenne (+19%) et à l'augmentation des formes sociétaires. Parallèlement, l'emploi se

maintient relativement : 479 unités de travail annuel en 2010 contre 573 en 2000. La restructuration des exploitations semble s'être accompagnée de **diversifications et reconversions** vers des productions à plus forte valeur ajoutée et pourvoyeuses de main d'œuvre (semences, maraîchage) et de création de sociétés.

Les espaces agricoles sont soumis à **une pression et à une spéculation foncières** importantes. 5,6% de la surface agricole utile de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry ont été consommés entre 2000 et 2010, correspondant à la moyenne régionale (-6%). La cause est essentiellement le développement économique, puis l'habitat et enfin les infrastructures, les carrières et chantiers.

Au delà de la consommation foncière, et malgré la remarquable capacité d'adaptation observée (diversification, ateliers à forte valeur ajoutée...), l'agriculture demeure **très sensible à la fragmentation et au mitage des espaces**. Plus que l'impact des infrastructures et équipements, les jeux de **spéculations foncières** menés sur le territoire constituent un facteur de fragilisation des activités en place.

PARTIE 5 :
ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC
PROFIL ENVIRONNEMENTAL

Introduction

Le profil environnemental qui suit est organisé en trois grandes parties et dresse un portrait de l'état de l'environnement au moment de la modification de la DTA, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité.

Il porte sur le périmètre des 20 communes de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry mais fait également référence à d'autres territoires. Certains sujets comme la ressource en eau ou les risques ne peuvent être appréhendés à l'échelle des 20 communes mais nécessitent d'être étudiés dans un contexte plus large.

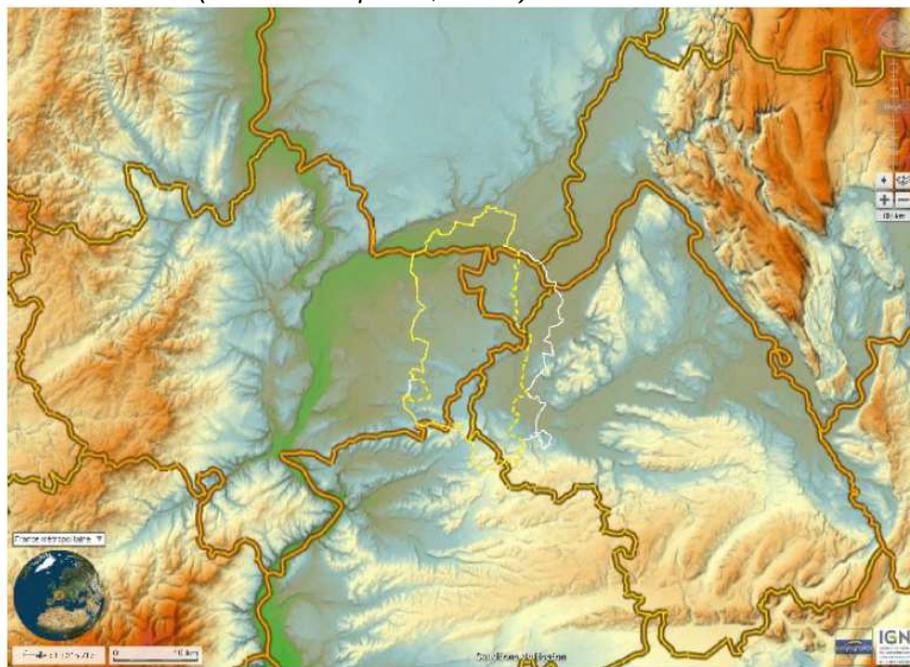
Les cartes présentent le périmètre des 20 communes de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry en pointillés et un périmètre d'étude étendu de 29 communes, issu de la fusion du premier périmètre avec celui de la "Plaine Saint-Exupéry". Les statistiques ne sont données que sur les 20 communes sur lesquelles portent la modification de la DTA.

I/ Préservation et gestion de la biodiversité et des ressources

L'identité paysagère du territoire

Un territoire assez plat pour accueillir un aéroport

Carte des reliefs (source : Géoportail, © IGN)



L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry se distingue du reste de l'aire métropolitaine lyonnaise par une caractéristique orographique majeure ; il est plat (en grande majorité). La carte des reliefs souligne cette spécificité selon un gradient allant du vert (le plus bas) au rouge (le plus haut) :

- à l'Ouest, les reliefs des monts du Lyonnais ;
- à l'Est, le plateau de l'Isle Crémieu et le massif du Mollard de

- Don ;
- au Nord, les Dombes, de faible altitude ;
- au Sud, les Balmes viennoises et les Terres froides.

Au milieu de ces reliefs aux altitudes diverses, le territoire est **de faible altitude et relativement plan**. La plaine de l'Est Lyonnais en est l'entité paysagère majeure, bordée au Nord par le Rhône, à l'Est par la Bourbre et au Sud par les Balmes viennoises et les Terres Froides, seul endroit du territoire où l'altitude est supérieure à 300 m. La majorité du territoire oscille autour de 210-260m. Les accumulations fluvioglaciaires (moraines) forment à certains endroits des paysages de buttes, légèrement vallonnant.

Des paysages en majorité agricoles, des grandes cultures de l'Est Lyonnais au début des Terres-Froides

- La plaine de l'Est lyonnais, une large plaine agricole marquée par de grandes infrastructures de transport

Grandes cultures de l'Est lyonnais



La plaine de l'Est lyonnais présente des paysages de grandes cultures, larges espaces ouverts assez homogènes marqués par les lignes à haute tension qui accrochent le regard. Plus à l'Est, une trame bocagère résiduelle donne à voir des

espaces agricoles plus cohérents. **Quelques reliefs (buttes ou côtières), pour partie boisés, constituent des points de repère** (fort de Saint-Priest, Meyzieu, nord de Genas, Pusignan, Sud de Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure...). L'espace n'est en effet pas dénué d'atouts naturels. L'île de Miribel-Jonage au Nord en est le principal et le plus grand exemple. Sur 2200 hectares qui s'étendent plus à l'Ouest du territoire, le site est à la fois un parc de loisirs, un site

protégé, un espace d'exploitation de la ressource en eau qui présentent une succession d'espaces et de paysages : large espace plat (c'est un champ d'expansion des crues du Rhône) mais étroit aux niveaux des canaux de Miribel et Jonage qui cernent l'île, elle est verdoyante ou désertique (prairies sèches).

2 sites remarquables sont protégés sur le territoire : la confluence de l'Ain et du Rhône (site classé) et le château de Bonce et ses abords à Satolas-et-Bonce (site inscrit). Le patrimoine architectural des villages est également intéressant.

Dans la continuité de l'agglomération lyonnaise, la plaine est aussi marquée par la **multiplicité des axes de transport** qu'elle accueille (autoroutes, nationales, ligne TGV, aéroport) et par les **zones d'activités industrielles et commerciales**. Elle est vécue comme un territoire de passage pour beaucoup, un axe de grande circulation. Ses faibles reliefs concourent à l'impression d'extension de paysages périurbains peu travaillés et peu lisibles.

Ainsi la plaine est **une juxtaposition** de larges espaces agricoles et naturels, d'entrepôts de logistique, de zones d'activité hétéroclites et d'infrastructures d'importance régionale (TGV, autoroute, lignes de transport d'électricité). **Les espaces de transition restent à créer.**

- Des paysages vallonnés et boisés aux franges Sud et Est du territoire

Diémoz (source : SCOT Nord-Isère)



Au Sud, le **début des collines des Balmes viennoises** présente deux paysages contrastés, d'un côté les grandes zones d'activités, de l'autre des boisements et prairies bocagères qui offrent à certains endroits une vue panoramique sur l'agglomération lyonnaise.

Au Sud-Est, elles se poursuivent par les collines de la partie nord des Terres froides, paysage agraire où les sommets aplanis et les fonds de vallons offrent un espace aux cultures de maïs et où les pentes douces sont dédiées aux prairies de fauche et aux pâturages. Les boisements occupent les pentes les plus fortes.

À l'est, les plaines de la Bourbre et du Catelan offrent un havre de verdure à proximité d'un ensemble urbain étendu. Les paysages sont dominés par des surfaces planes cultivées et des marais. Quasiment dépourvue de bâtiments, la plaine de Catelan présente une figure singulière en contraste avec l'urbanisation inépuisable de la plaine de l'est lyonnais.

Une ville diffuse, des paysages typiques du périurbain

- Un paysage bâti dominé par les nappes pavillonnaires

La maison individuelle est le modèle dominant et ne s'efface que dans les communes les plus urbaines (Meyzieu, Pont-de-Chéruy, Villefontaine, La Verpillière...). Il s'agit en majorité de nappes

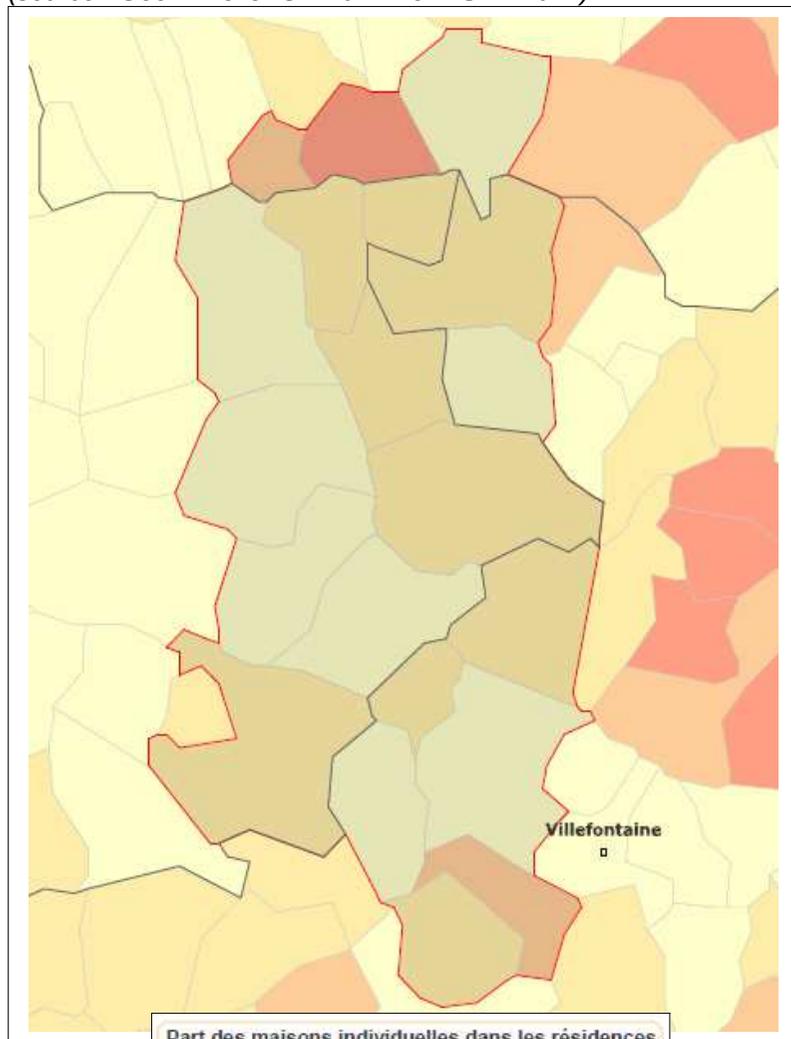


pavillonnaires homogènes, typiques des paysages du périurbain. En découle une perte de lisibilité des formes urbaines initiales.

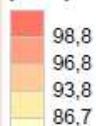
Photo aérienne de Saint-Pierre-de-Chandieu : des maisons entourées de champs (source : GoogleMaps, 2013)

Part des résidences principales de type maison individuelle en 2007

(source : GéoFLA® © IGN 2011 - © INSEE 2012)



Part des maisons individuelles dans les résidences principales (en %), 2009



source : Insee, RP2009 exploitation principale

- Les espaces économiques, un bâti récent et homogène, peu intégré aux paysages environnants

Les **zones d'activités industrielles et commerciales** occupent une surface importante, en termes d'espace mais également de paysages. Peu hautes, de construction homogènes et assez récentes, dans des tons monotones, elles s'étalent le long des axes routiers, cachant les vues qui pourraient s'ouvrir de la route vers les espaces agricoles et versants proches.

En traversée de villes, elles s'accompagnent d'une **signalétique et d'encarts publicitaires** dont la multiplicité canalise le regard sur le seul axe routier et ses abords immédiats.

Un espace marqué par les infrastructures de transport et les grands équipements, stratégiques pour le développement de l'agglomération lyonnaise

- L'aéroport, un large espace ouvert qui n'est bâti qu'en partie

La plate-forme aéroportuaire occupe aujourd'hui 1 100 ha dans la plaine de l'Est lyonnais. Elle est entourée par de larges champs ouverts, très plats, qui permettent de voir l'aéroport de loin. Ce sont surtout les immeubles de l'espace économique de l'aéroport et la gare TGV qui se voient à distance.

- D'importantes infrastructures routières et ferrées qui cisailent le territoire

Le territoire est un nœud d'infrastructures :

- aéroportuaires (voir ci-dessus),
- autoroutières (A43, A42, A432),
- ferrées (TFG, TER).

Fortement fréquentées, elles forment les paysages des nombreux travailleurs qui se rendent sur l'agglomération lyonnaise et s'imposent dans le paysage agricole du territoire.

- Les grands équipements et superstructures industrielles, des repères paysagers

Le territoire est marqué par des **superstructures**, points de focalisation visuelle : tour de contrôle de l'aéroport, arche de la gare TGV, lignes à haute-tension, ponts ferroviaires, remblais autoroutiers, châteaux d'eau, bâtiments industriels et logistiques.

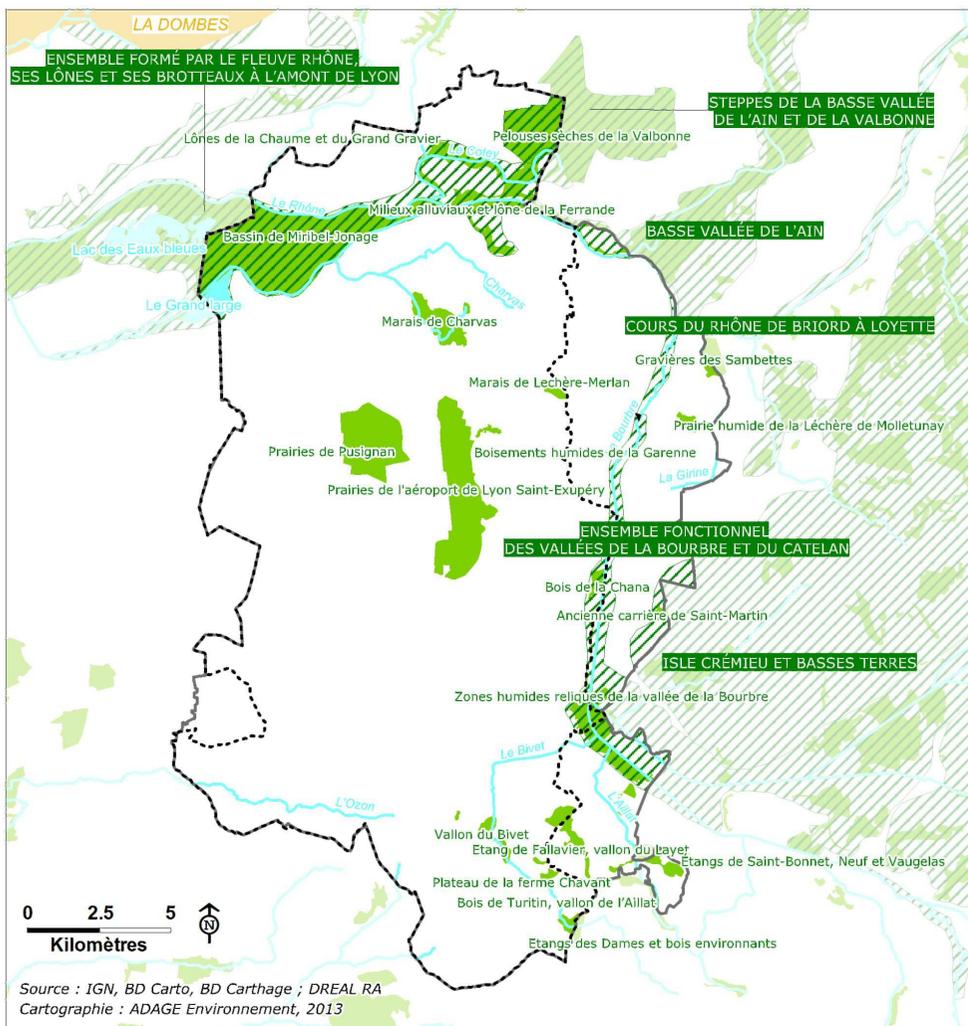
Superstructures : les lignes à haute tension ; la gare TGV Lyon Saint-Exupéry, un objet architectural assumé, évoquant la métaphore d'un oiseau prenant son envol (source région urbaine de Lyon)



Les espaces naturels et agricoles

Les ensembles fonctionnels des vallées du Rhône et de la Bourbre, principaux espaces remarquables du territoire

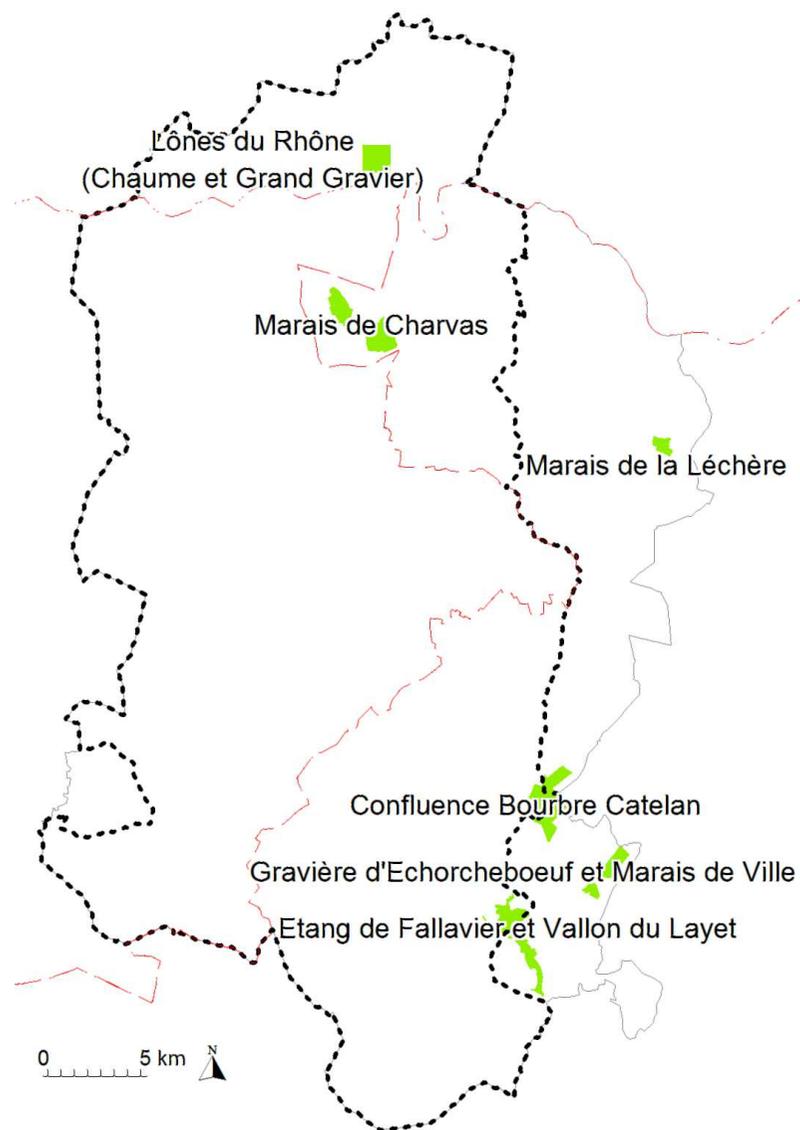
Les espaces naturels remarquables



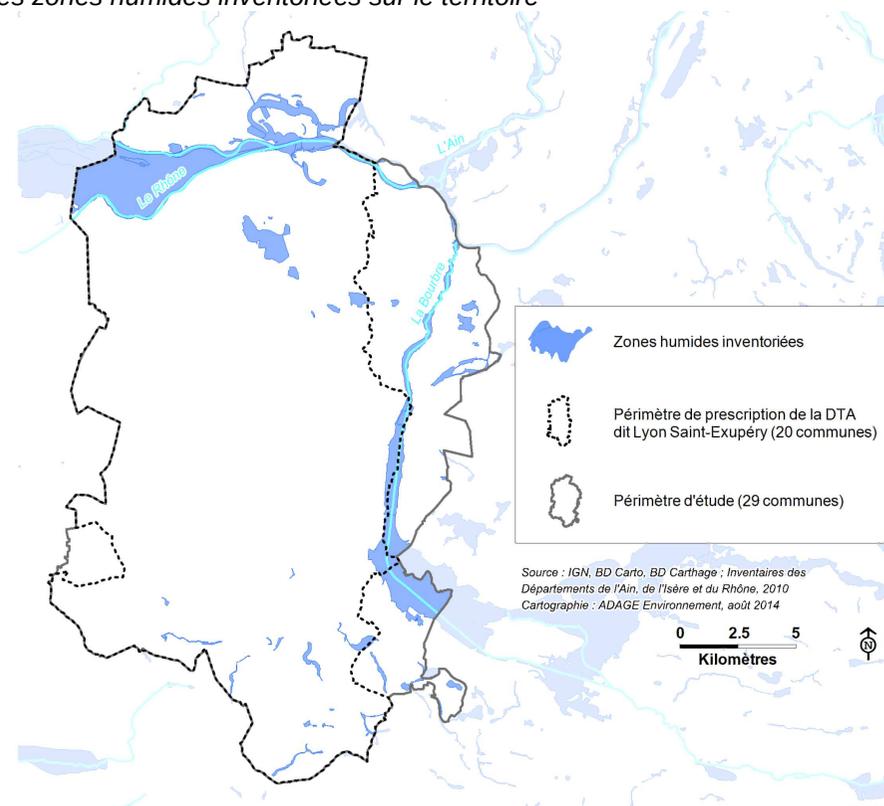
Les grands ensembles naturels d'intérêt du territoire recouvrent plus de 15% de sa surface (sans double compte). Ils sont connus à travers les inventaires ZNIEFF de type 1 et 2 (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) et sont majoritairement liés aux deux grands cours d'eau du territoire : le Rhône et la Bourbre. Les espaces naturels sensibles gérés par les Départements et les inventaires des zones humides menés par les Départements ou les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) recoupent ainsi les mêmes périmètres.

-  Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type 1
-  ZNIEFF TYPE 2

Les espaces naturels sensibles



Les zones humides inventoriées sur le territoire



Les zones humides sont des terrains qui, de manière permanente ou temporaire, sont inondés ou gorgés d'eau (douce, salée ou saumâtre). Les prairies humides, tourbières, marais, étangs d'eau douce et les plaines alluviales sont par exemple des zones humides. Ces milieux constituent un patrimoine naturel d'exception caractérisé par une extrême diversité biologique, tant faunistique que floristique. Ce sont des zones refuges servant à l'alimentation et à la reproduction de nombreuses espèces. En outre, elles contribuent à une gestion équilibrée de la ressource en eau par leur fonction épuratrice (filtres naturels participant à l'amélioration de la qualité de l'eau) et hydrologique (zones tampons régulant les débits par stockage de l'eau).

L'ensemble formé par le **fleuve Rhône**, ses lônes (anciens bras du fleuve) et ses brotteaux (îlots formés par les lônes) à l'amont de Lyon – auquel appartient l'île de Miribel-Jonage - présente **une grande richesse écologique** pour la faune piscicole (Brochet, Lote de rivière,

Bouvière, Chabot), l'avifaune (colonies d'ardéidés, fauvettes paludicoles) et la flore (orchidées, inule des fleuves, cornifle nageant, ...). C'est une plaine alluviale parsemée d'une mosaïque de milieux humides et aquatiques variés (forêts alluviales, prairies riches en orchidées, lônes, roselières en bordure du canal de Jonage...) qui présente une biodiversité remarquable, tant par le nombre des espèces (800 espèces de plantes, 266 espèces d'oiseaux...) que par leur caractère patrimonial (castor d'Europe, loutre d'Europe, milan noir,...). Les extractions de graviers, les aménagements et fréquentations dus aux activités de loisirs et tourisme, l'agriculture intensive, l'assèchement des milieux humides et la réduction de l'effet régénérateur des crues sont les principales pressions subies par le site aujourd'hui protégé.

À l'amont du ruisseau de Charvas, affluent du Rhône, le **marais de Charvas** constitue l'une des dernières zones humides de l'Est Lyonnais au milieu d'un espace fortement urbanisé et d'une agriculture intensive. Il s'agit d'une tourbière alcaline, issue d'une dépression alimentée notamment par des écoulements superficiels et souterrains, s'écoulant pour ces derniers sur un axe Sud-Est Nord-Ouest. Le site se trouve sur les communes de Villette-d'Anthon (Isère) et Pusignan (Rhône) et fait l'objet sur la période 2008-2013 d'un contrat de biodiversité soutenu par les deux communes et ayant l'objet la préservation du marais. L'ensemble du marais s'étendait jadis sur environ 150 hectares mais le passage du TGV et de l'autoroute A432 ont partagé le site selon un axe Nord-Sud.

La richesse du marais est liée à l'existence de 3 types de milieux : une zone humide, une ceinture boisée, des milieux cultivés ouverts en périphérie, aux synergies favorables à la biodiversité. Le site abrite 9 habitats d'intérêt communautaire dont 2 particulièrement rares en Isère (le bas-marais alcalin, la prairie humide à molinie). Il présente un intérêt floristique important avec 17 espèces protégées dans l'ensemble du marais et un cortège d'espèces végétales remarquables liées aux zones humides. Les enjeux faunistiques sont également forts : dernière zone humide de l'Est lyonnais, le marais représente une halte migratoire essentielle pour l'avifaune et accueille la reproduction d'oiseaux remarquables comme le faucon hobereau ou le martin-pêcheur ; 6 espèces d'amphibiens d'intérêt patrimonial y sont connues

dont le triton crêté inscrit aux annexes 2 et 4 de la directive « Habitats » et protégé au niveau national ; une trentaine de libellules peu fréquentes en Rhône-Alpes dont 2 protégées en France sont présentes sur le site (leucorrhine à gros thorax et l'agrion de mercure) ; au moins 2 espèces de papillons protégés au niveau national y sont présentes sur le site du marais et l'Azuré de la Sanguisorbe)...L'évolution du marais vers l'assèchement et le boisement progressif est accélérée par sa fragmentation et par la ligne TGV-autoroute (disparition de boisements, mise en place d'un important remblai, ensevelissement d'une peupleraie, coupure du site en son milieu limitant le déplacement des espèces dans le sens Est-Ouest).

À l'Est du territoire d'étude, l'ensemble fonctionnel des **vallées de la Bourbre et du Catelan** est constitué de zones humides importantes et diversifiées (boisements à aulnes et bouleaux, roselières, mares, zones bocagères) et des secteurs de pelouses sèches. Il abrite une flore intéressante (fougère des marais), et des reptiles et amphibiens (rainette verte, pélodyte ponctué), bien que la tortue cistude, autrefois largement présente, ait beaucoup régressé. Il demeure une halte migratoire ainsi qu'une zone d'hivernage et de nidification pour de nombreux oiseaux (fauvettes paludicoles, bouscarle de cetti...).

Une contribution des espaces agricoles et urbains à la biodiversité

- Des espèces remarquables dans les espaces agricoles et sur l'aéroport

La surface agricole utilisée représente plus de la moitié de celle du territoire. Il s'agit en majorité de grandes cultures de plein champ, à forte valeur ajoutée. À l'Ouest, la plaine de l'Est lyonnais est un ensemble homogène et plat marqué par les grandes cultures. Au Nord-Est et au Sud-Ouest, les exploitations sont plus diversifiées et associent des exploitations d'élevage (bovins à viande et à lait) à la polyculture. Les exploitations agricoles tournées vers une production maraîchère ou légumière ne sont pas spécialisées et sont souvent associées aux cultures céréalières. D'apparence « ordinaires »

(alternance de zones cultivées, prairies, bosquets, friches...), ces espaces peuvent constituer des **habitats pour des espèces remarquables**.

Quelques secteurs où la densité de haies et boisements est plus forte présentent une biodiversité plus riche comme par exemple les secteurs du Recou et de Fouillouse sur la commune de Saint-Laurent-de-Mure, à l'Ouest du hameau des Hauts de Bonce : présence d'un réseau de haies et de boisements qui les structure, avec un cortège d'espèces typiques en bonne santé (pie grièche écorcheur, moineau friquet, hibou moyen) et qui permet d'autre part de lutter contre l'érosion des sols.

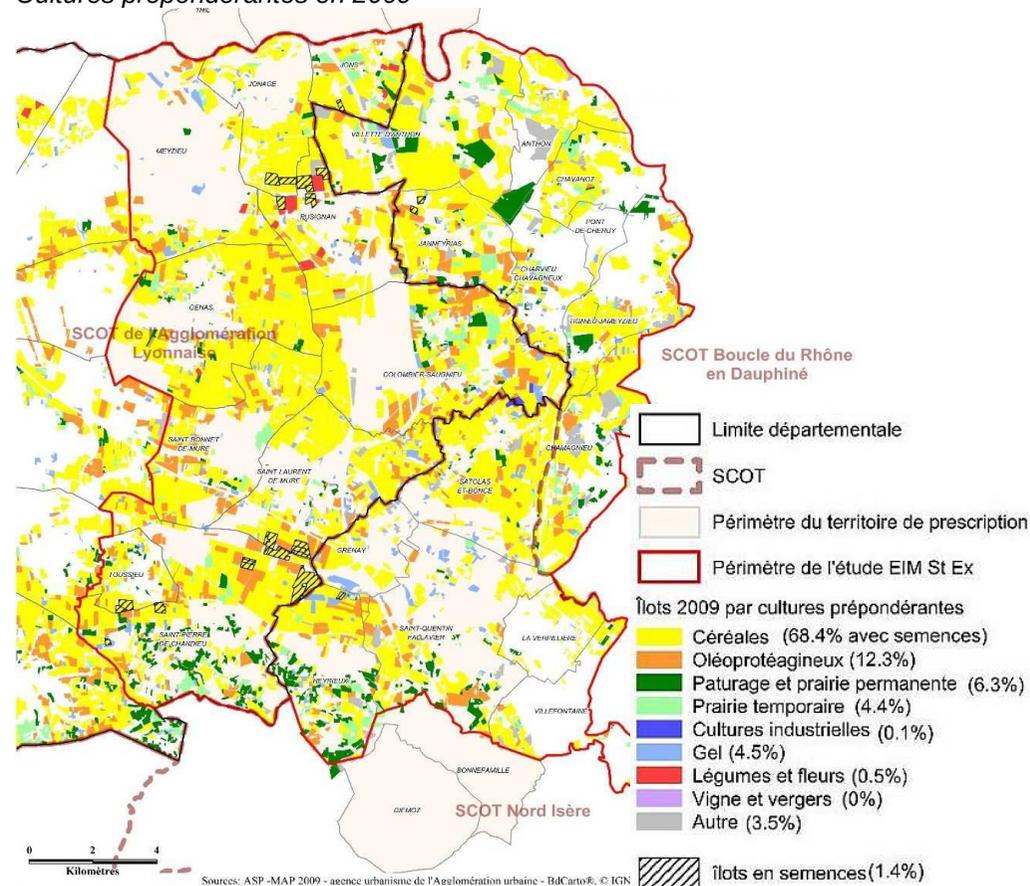
Au-delà de l'avifaune, le territoire abrite d'autres espèces d'intérêts, en particulier des amphibiens, comme le crapaud calamite (figurant à l'annexe IV – espèces devant faire l'objet d'une protection stricte - de la directive Habitats) ou le pélodyte ponctué, des lézards, comme le lézard des murailles ou le lézard vert (tous deux également inscrits de l'annexe IV de la directive Habitats)... La régression des espaces agricoles (- 1 000 ha de SAU entre 2000 et 2010), due au développement de l'urbanisation, et l'intensification des pratiques conduisant à la simplification des habitats naturels sont donc préjudiciables au maintien de la biodiversité.

Les prairies de l'aéroport (en ZNIEFF 1, voir carte plus haut) constituent un espace d'intérêt. Les petites dépressions qui parsèment le site et les zones plus sèches et dégagées présentent un fort intérêt ornithologique. Avec les prairies de Pusignan à l'est, les camps militaires de la Valbonne et les terrasses de l'Ain au Nord (reliques des steppes naturelles de l'Est lyonnais), ce site contribue au maintien d'oiseaux des paysages de milieux ouverts à l'Est de Lyon.

Les espèces qui ont conduit à identifier ces secteurs en ZNIEFF sont **principalement des oiseaux** (bruant proyer, busard cendré, bergeronnette printanière, courlis cendré, œdicnème criard, caille des blés, petit gravelot, guêpier d'Europe...). Nombre de ces espèces sont en régression tant au niveau local qu'au niveau régional, protégées au niveau national ou européen : l'œdicnème criard, le busard cendré et l'outarde canepetière dont les prairies autour de l'aéroport sont un des

derniers sites de reproduction en Rhône-Alpes figurent à l'annexe I (espèces devant faire l'objet de mesures de conservation spéciale) de la directive Oiseaux. Par ailleurs, ces sites peuvent constituer des secteurs de chasse importants pour les rapaces (milan noir, faucons crécerelle et hobereau, buse variable...). En dehors des secteurs inventoriés, ces espèces, inféodées aux milieux ouverts composés d'une mosaïque d'habitats, peuvent fréquenter et nicher dans d'autres secteurs du territoire (zones agricoles, friches, carrières...). En attestent les suivis effectués par la LPO.

Cultures prépondérantes en 2009



- Une biodiversité urbaine encore mal connue

Les espaces verts et les jardins, mais aussi les bâtiments ou les bords de routes, les friches urbaines ou industrielles, offrent **des habitats adaptés à certaines espèces animales et végétales**. Cette biodiversité des villes et de leurs couronnes périurbaines est souvent méconnue et sous-estimée. La communauté urbaine de Lyon s'est engagé avec le Conservatoire botanique national du Massif Central et le Jardin botanique de la Ville de Lyon dans une campagne d'inventaire floristique. Il a permis, pour la seule année 2010, de recenser non moins de 1 128 espèces au sein du tiers de l'agglomération.

Un territoire à enjeux, soumis à de multiples pressions

- Un territoire sur la continuité entre la Bresse et le Vercors, des cours d'eau d'importance régionale

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a pour objectif de créer d'ici 2012 une trame verte et bleue qui se décline à toutes les échelles (européenne, nationale, régionale, locale). Il s'agit d'un réseau écologique constitué par l'ensemble des continuités présentes sur un territoire. Les continuités écologiques se composent de :

- réservoirs de biodiversité : zones riches en biodiversité, où les espèces animales ou végétales peuvent réaliser tout ou partie de leur cycle de vie ;
- corridors ou de continuums écologiques : voies de déplacement empruntées par la faune et la flore qui relient les réservoirs de biodiversité. Ils ne sont pas nécessairement linéaires, et peuvent exister sous la forme de réseaux d'habitats discontinus mais suffisamment proches.
- cours d'eau et canaux, qui jouent à la fois le rôle de réservoirs de biodiversité et de corridors.

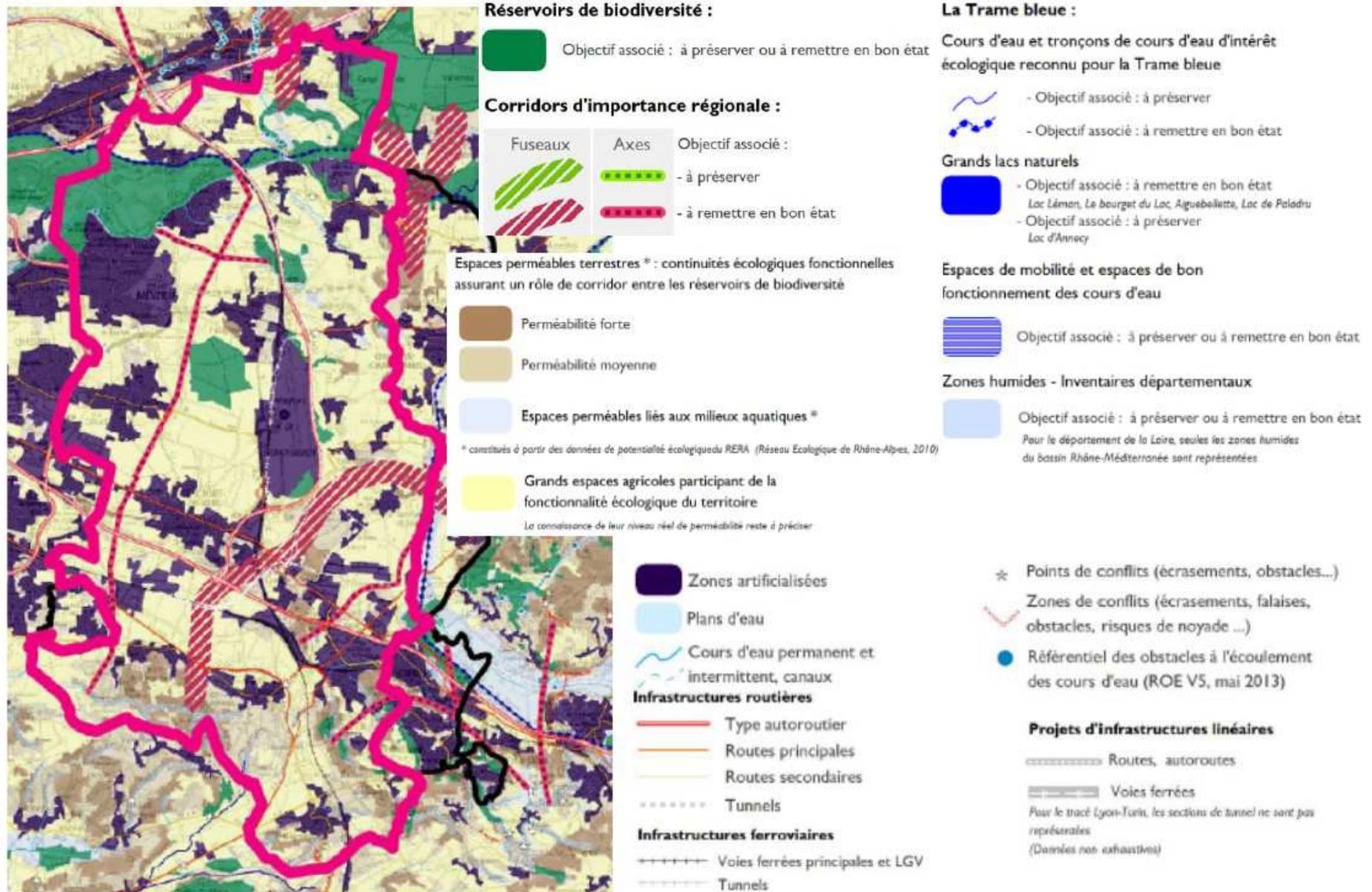
Le territoire d'étude, d'après les travaux d'élaboration du schéma régional de cohérence écologique participe à la **grande continuité régionale Nord-Sud joignant la Bresse au massif du Vercors, en passant par la Dombes, l'Isle Crémieu et le Nord Isère**. Il en constitue un maillon clé. À ce titre, plusieurs corridors d'importance

régionale y sont recensés, concernés par l'objectif de remise en bon état, notamment du fait de la présence d'infrastructures impactant les franchissements de la faune. Au Sud de la plate-forme, un fuseau (regroupement de plusieurs corridors proches, traduisant un principe de connexion globale) à remettre en bon état traverse le territoire sur un axe Est- Sud Ouest, du secteur de l'Isle Crémieu à la vallée de l'Ozon.

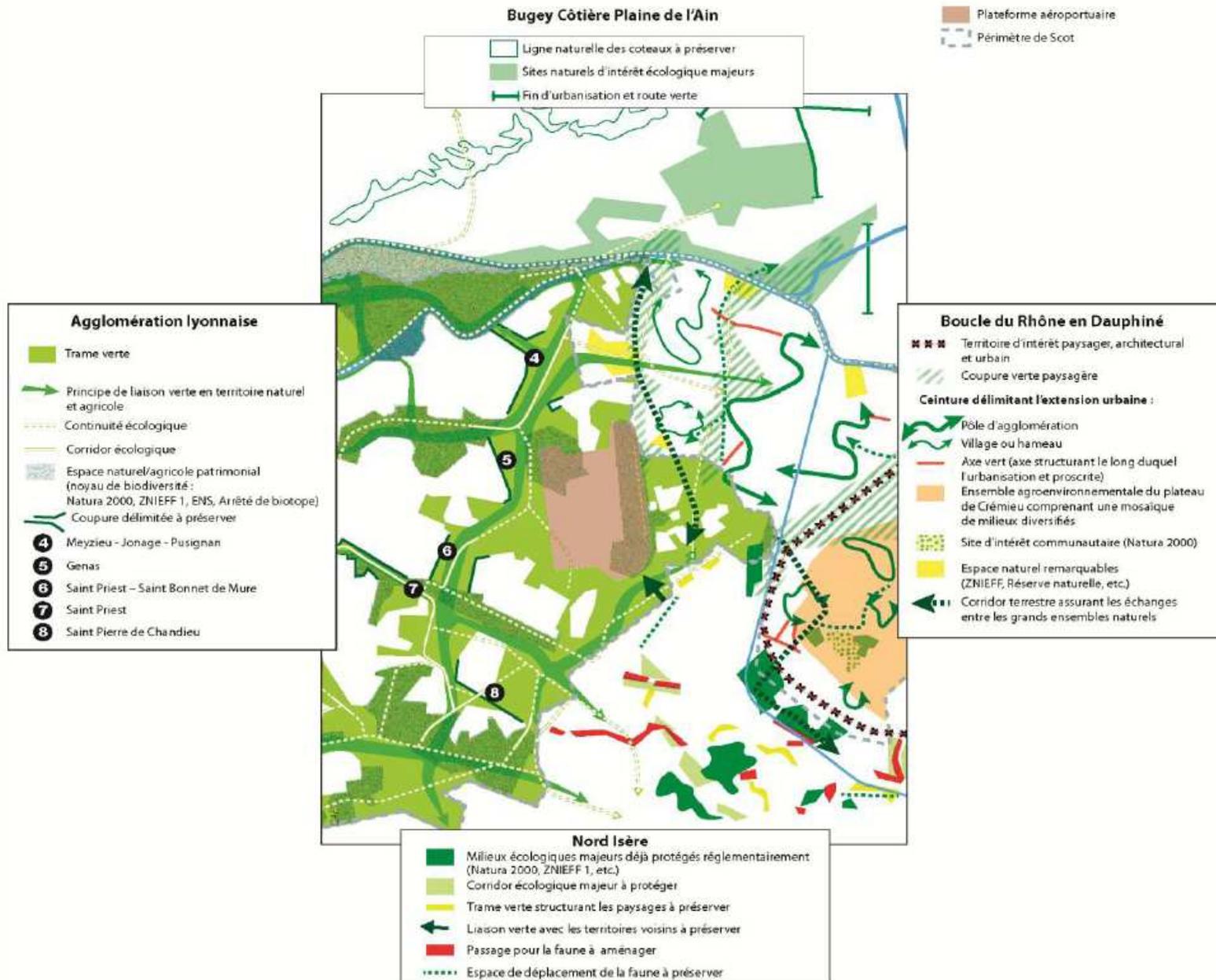
Les cours d'eau et vallées alluviales sont reconnus d'intérêt écologique pour la trame bleue mais nécessitent une remise en état. La vallée de la Bourbre de l'Est lyonnais aux Terres froides d'une part, la plaine du Rhône à l'amont de Lyon d'autre part sont **des secteurs d'intervention prioritaires identifiés sur le territoire par le SRCE** c'est-à-dire que sur ces secteurs le lancement d'actions de remise en bon état des continuités écologiques apparaît prioritaire, en compléments des outils existants (SAGE, contrats de rivière, outils de protection et gestion des espaces, SCOT).

Les projets d'aménagement et de développement durables des **4 SCOT en interface** sur le territoire d'étude ont pour objectif commun la valorisation d'une « **armature verte et bleue** ». Chacun des SCOT fixe des orientations pour protéger les grands espaces naturels et agricoles et les corridors écologiques. Si les orientations générales sont communes, la traduction dans l'espace des surfaces boisées ou agricoles, des liaisons vertes, des corridors écologiques sont identifiés dans chaque SCOT selon un vocabulaire et des représentations graphiques à chaque fois singulières : le SCOT de l'agglomération lyonnaise reprend l'armature de la DTA, Boucle du Rhône en Dauphiné met en avant la dimension paysagère, Nord-Isère définit la plaine de Bourbre-Catelan, comme un espace stratégique et Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain délimite précisément les espaces à préserver.

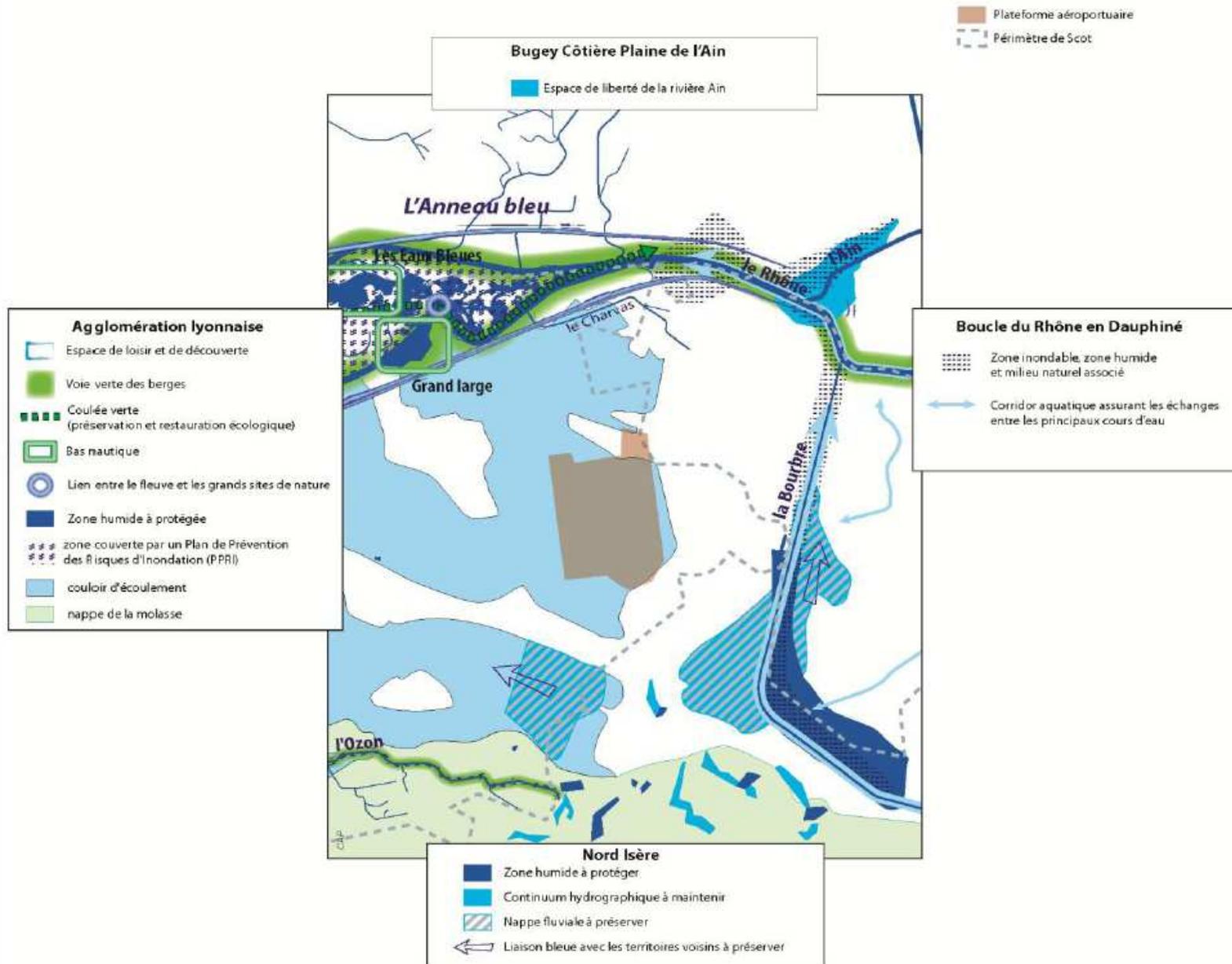
Un effort de hiérarchisation est à mener pour donner de la lisibilité et une valeur opérationnelle aux mesures de préservation et de valorisation de l'armature verte. La DTA 2007 apporte dans ce contexte un cadre commun en obligeant la préservation de la couronne verte d'agglomération, des liaisons et coupures vertes, des cœurs verts et corridors d'eau.



RECOLLEMENT DES QUATRE SCOT DE L'EIM LYON-SAINT EXUPÉRY RÉSEAU VERT



RECOLLEMENT DES QUATRE SCOT DE L'EIM LYON-SAINT EXUPÉRY RÉSEAU BLEU



- Un territoire soumis à la pression de l'urbanisation

Sur les 20 communes de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, les espaces artificialisés ont cru de près de **850 ha entre 2000 et 2010** (source : *Spot Thema, agence d'urbanisme de Lyon*). Les trois quarts de cette artificialisation sont à imputer au développement économique et aux infrastructures de transports (notamment autoroute A432 sur cette période), selon un rythme moyen de l'ordre de 60 ha par an. Le développement résidentiel a représenté une consommation de l'ordre de 25 ha par an sur cette décennie.

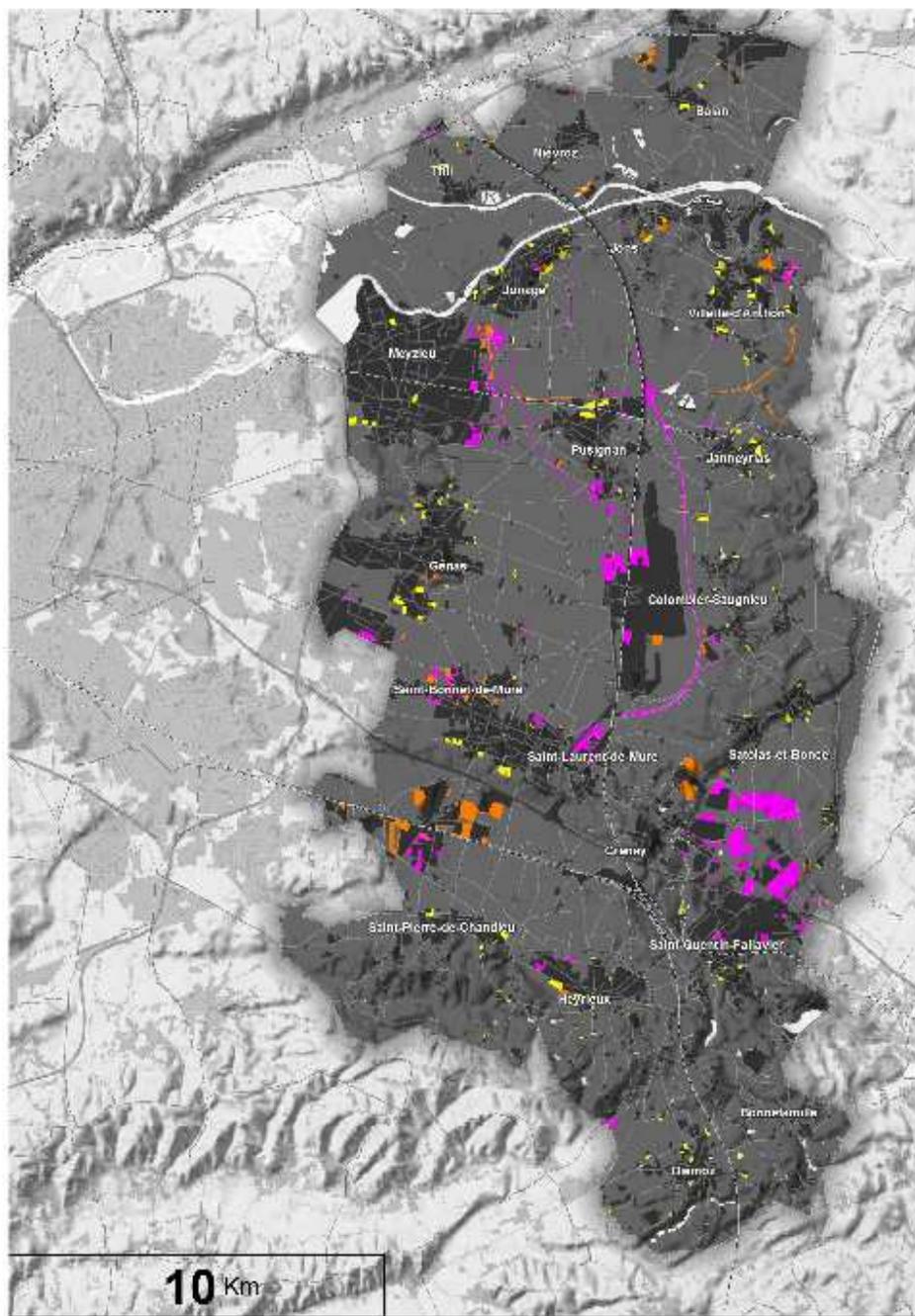
- L'urbanisation et les infrastructures, principales pressions exercées sur les continuités

Les enjeux et pressions exercés sur les continuités écologiques résultent de la combinaison du développement de l'urbanisation, du passage des infrastructures linéaires de transport - existantes (A43) et en projet (LGV Lyon-Turin) - et des obstacles à l'écoulement des eaux au sein du lit du Rhône et de la Bourbre (aménagement du lit).

Pour la trame bleue, l'enjeu tient particulièrement au maintien et/ou à la restauration des continuités aquatiques et à la préservation de son espace de bon fonctionnement. Les cours d'eau doivent faire l'objet d'un classement afin d'identifier ceux où la construction d'un nouvel obstacle à la continuité est interdite (liste 1), et ceux où les ouvrages existants doivent être aménagés pour restaurer cette continuité (liste 2), un cours d'eau pouvant être concernés par les deux listes. Aucun des cours d'eau du territoire n'est en liste 1 (sauf la Véga qui s'étend en majorité hors du territoire).

Sont classés en liste 2 :

- La Bourbre de l'Hien au Rhône ;
- Le Rhône naturel (hors canaux de dérivation et contre canaux) de l'aval immédiat du barrage de Champagneux (aménagement de Brégner-Cordon) jusqu'à l'amont immédiat de Pierre-Bénite.



Saint Exupéry

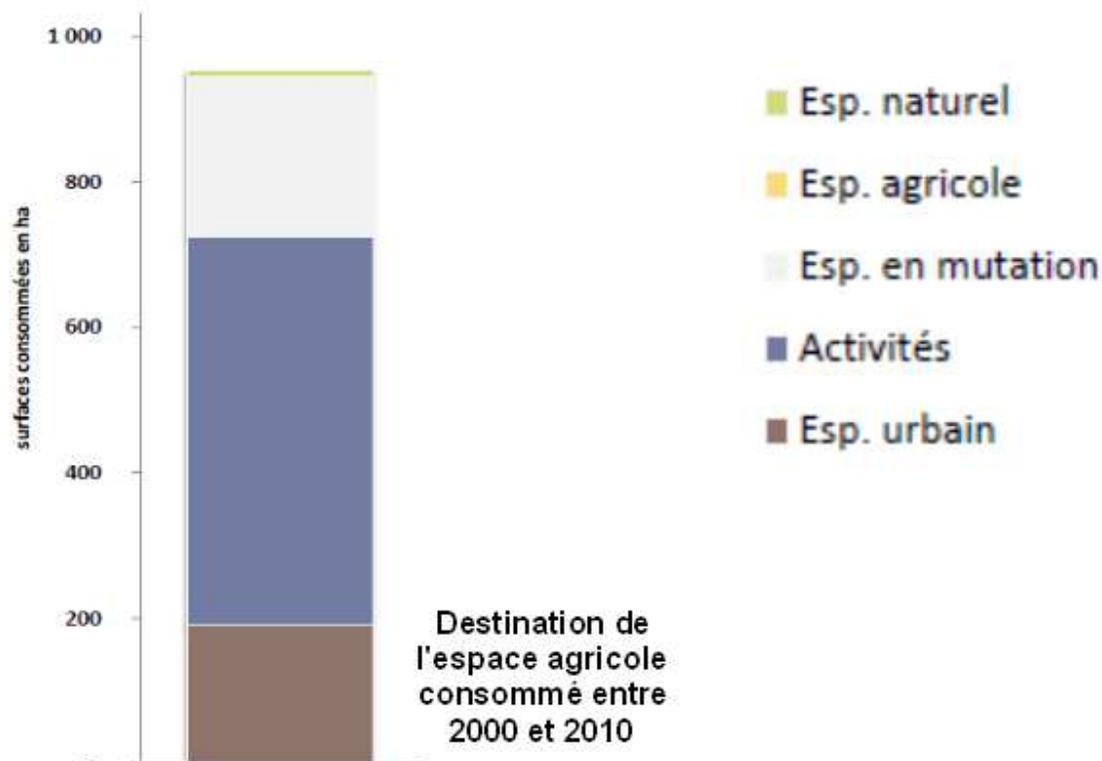
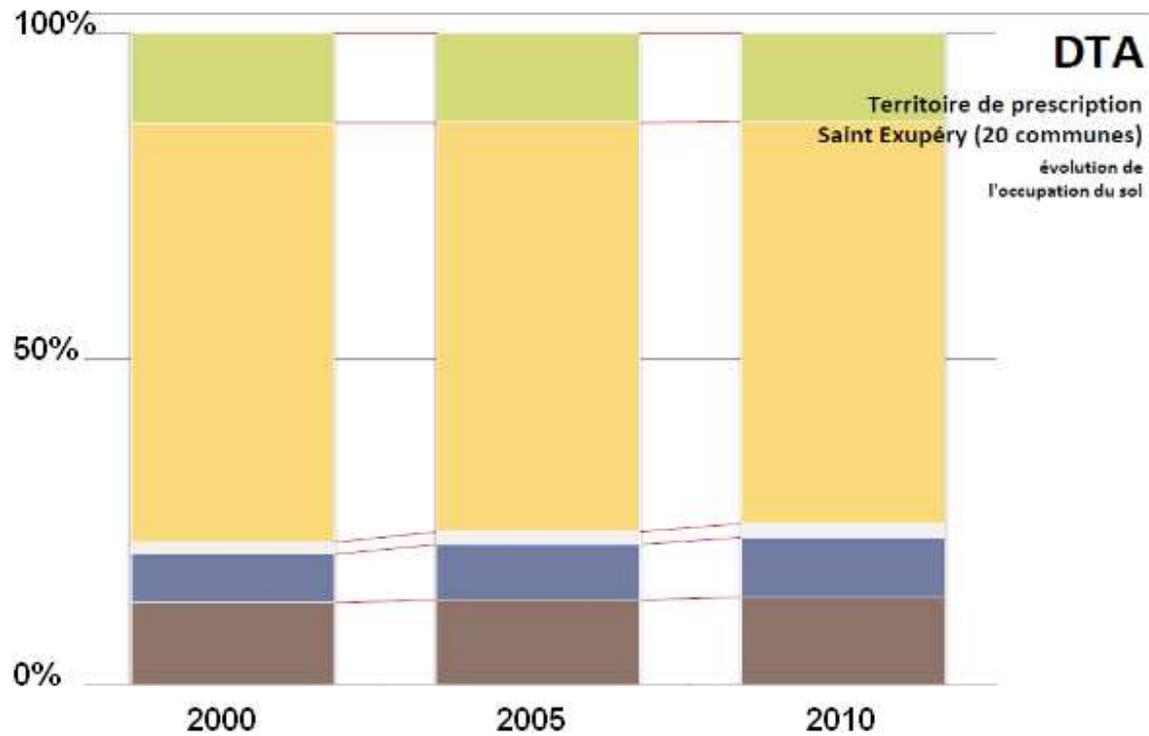
Evolution de l'occupation du sol 2000 - 2010

Occupation du sol en 2000

- tache urbaine
- zones agricoles et naturelles
- zones en eau

Evolution 2000 2010

- Esp. urbain
- Activités
- Esp. en mutation



Des politiques en cours de mise en œuvre pour protéger et gérer les espaces naturels ou agricoles, valoriser et restaurer les continuités

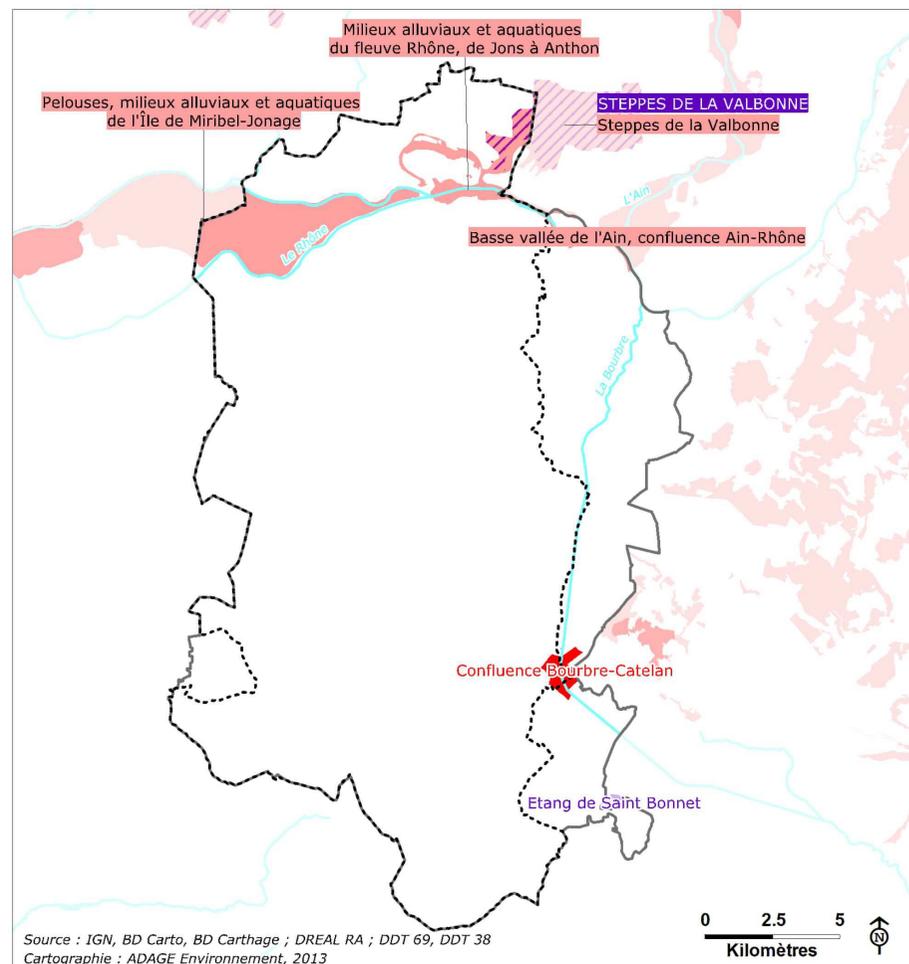
- La mise en place d'outils de protection et de gestion des milieux naturels

Les protections réglementaires strictes sont peu développées : un arrêté préfectoral de protection de biotope sur le secteur «Confluence Bourbre-Catelan» et une petite réserve naturelle régionale qui concerne l'étang de Saint-Bonnet-de-Mure au Sud du territoire (Villefontaine).

La préservation des espaces remarquables s'appuie également sur des politiques de gestion, portant sur des sites en partie distincts des sites protégés. À cet égard le réseau de sites Natura 2000, réseau européen de sites écologiques, vise à la préservation de la diversité biologique et la valorisation du patrimoine naturel des territoires par la mise en place d'une gestion concertée à l'échelle de chacun des sites. Concentrés au Nord du territoire d'étude, on dénombre **3 sites d'intérêt communautaire** (SIC relevant de la directive « Habitats ») et 1 zone spéciale de conservation (ZPS relevant de la directive « Oiseaux »). 1 autre ZPS est à l'étude sur l'île de Miribel-Jonage.

Le SIC « **Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage** » est en partie situé sur le territoire. Le site possède 4 habitats prioritaires (cladiaies, prairies sèches, pelouses sèches, forêts alluviales résiduelles) et abrite 12 espèces citées en annexe 2 de la directive Habitats : 3 insectes (agrion de mercure, lucane cerf-volant, cuivré des marais), 6 poissons (lamproie de planer, chabot, apron, toxostome, bouvière, blageon) et 3 mammifères (castor d'Europe, vespertilion à oreilles échancrées, grand rhinolophe). Le document d'objectifs (DOCOB) a été approuvé en octobre 2009. La priorité est donnée à la restauration et à la gestion des habitats et des pelouses sèches en particulier, ainsi qu'à la restauration du système fluvial (gestion des nappes phréatiques et du canal de Miribel).

Mesures de protection des sites naturels



Le SIC « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon » s'étend sur 384 ha, 3 départements et 5 communes ; Balan, Niévroz, St-Maurice-de-Gourdans (01), Villette-d'Anthon (38) et Jons (Rhône). Les forêts alluviales, les pelouses sèches et les milieux humides ouverts forment le principal intérêt du site (7 habitats figurant à l'annexe 1) qui accueille 9 espèces figurant à l'annexe 2 de la directive Habitats dont le castor d'Europe. Son DOCOB a été adopté en 2011. Il porte sur la préservation des milieux aquatiques liés aux anciennes divagations du fleuve (alimentation en eau en quantité suffisante et de qualité, circulation de l'eau dans les îlots), le maintien des forêts

alluviales, la restauration des habitats des pelouses sèches, l'encadrement de la fréquentation (notamment motorisée) du site.

Les steppes du **camp militaire de la Valbonne** s'étendent en majorité à l'extérieur du territoire. Le site relève à la fois de la directive Habitats et de la directive Oiseaux. Le DOCOB, approuvé en novembre 2008, porte sur les deux directives. Les habitats sont reconnus d'intérêt à l'échelle européenne (pelouses sèches à graminées dominantes dit Mesobromion et pelouses très sèches à végétation plus rase et clairsemée) et 8 espèces figurent à l'annexe 2 de la directive. Les objectifs portent principalement sur des zones hors du territoire d'étude. Sur le territoire d'étude, l'objectif de gestion principal porte sur le développement de conditions favorables à la reproduction d'oiseaux patrimoniaux.

Le SIC de la **confluence Ain-Rhône** qui s'étend en grande majorité au Nord-Est du territoire en amont, porte sur les 50 derniers kilomètres de la rivière et le vaste delta à sa confluence avec le Rhône, un des derniers deltas naturels d'Europe. Sa richesse biologique est exceptionnelle : lamproie de planer, chabot, blageon, lucane cerf-volant, agrion de mercure, castor, loutre...

Enfin le SIC de **l'Isle Crémieu**, situé immédiatement à l'Est du territoire, compte au moins 23 habitats d'intérêt communautaire, dont 7 prioritaires, et 34 espèces de l'annexe 2 de la directive Habitats, dont 13 espèces d'invertébrés et 12 espèces de mammifères. Ce réseau de petits plans d'eau et de zones humides associées héberge notamment la population de tortue Cistude la plus importante de la région Rhône-Alpes, ainsi que le triton crêté ou encore la loutre d'Europe.

- *La mise en place d'outils de protection et de gestion des espaces agricoles*

Le développement de l'urbanisation et des infrastructures de transport (autoroutes, TGV,...) présente, pour les espaces agricoles comme pour les espaces naturels, des pressions importantes. Pour y répondre, des politiques de protection sont en cours de mise en œuvre.

Une politique de **protection des espaces agricoles et naturels périurbains** (PENAP / PAEN) a été engagée depuis 2007 par le Département du Rhône et lancée dans le département de l'Isère, pour préserver les espaces agricoles de l'urbanisation et maintenir la ceinture verte autour des agglomérations. Dans les périmètres de protection définis, le Département exerce sa compétence de protection des espaces agricoles et naturels périurbains. Ces périmètres ne peuvent être modifiés sans décret interministériel. Un programme d'actions est associé aux périmètres de protection.

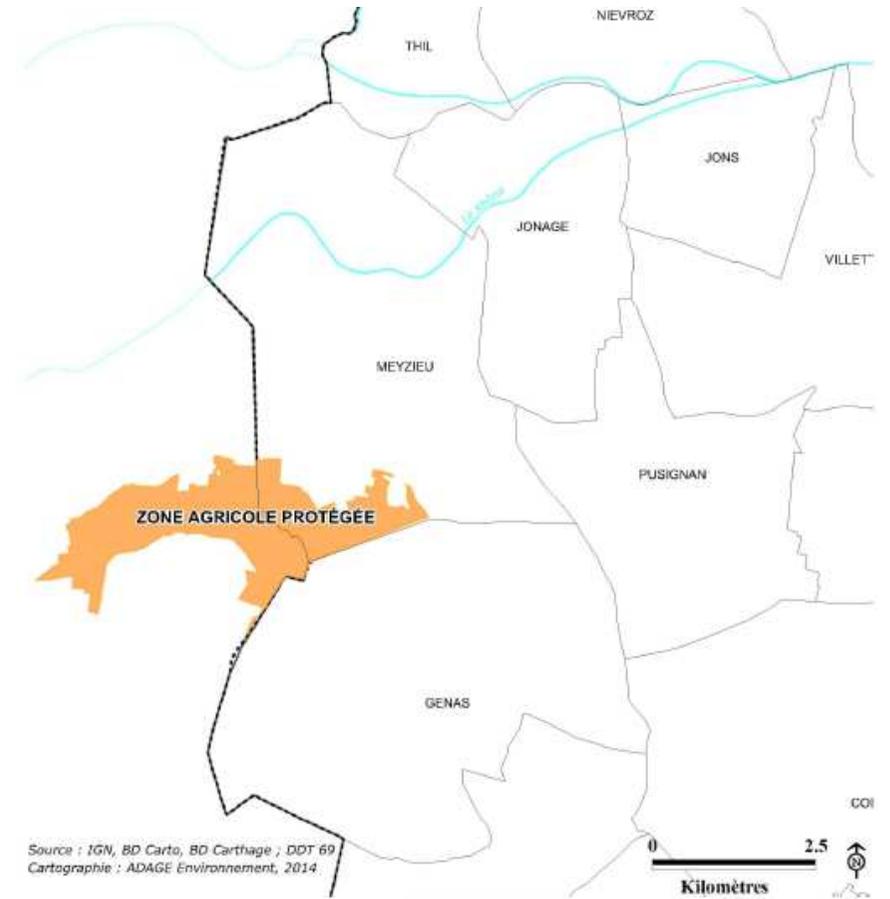
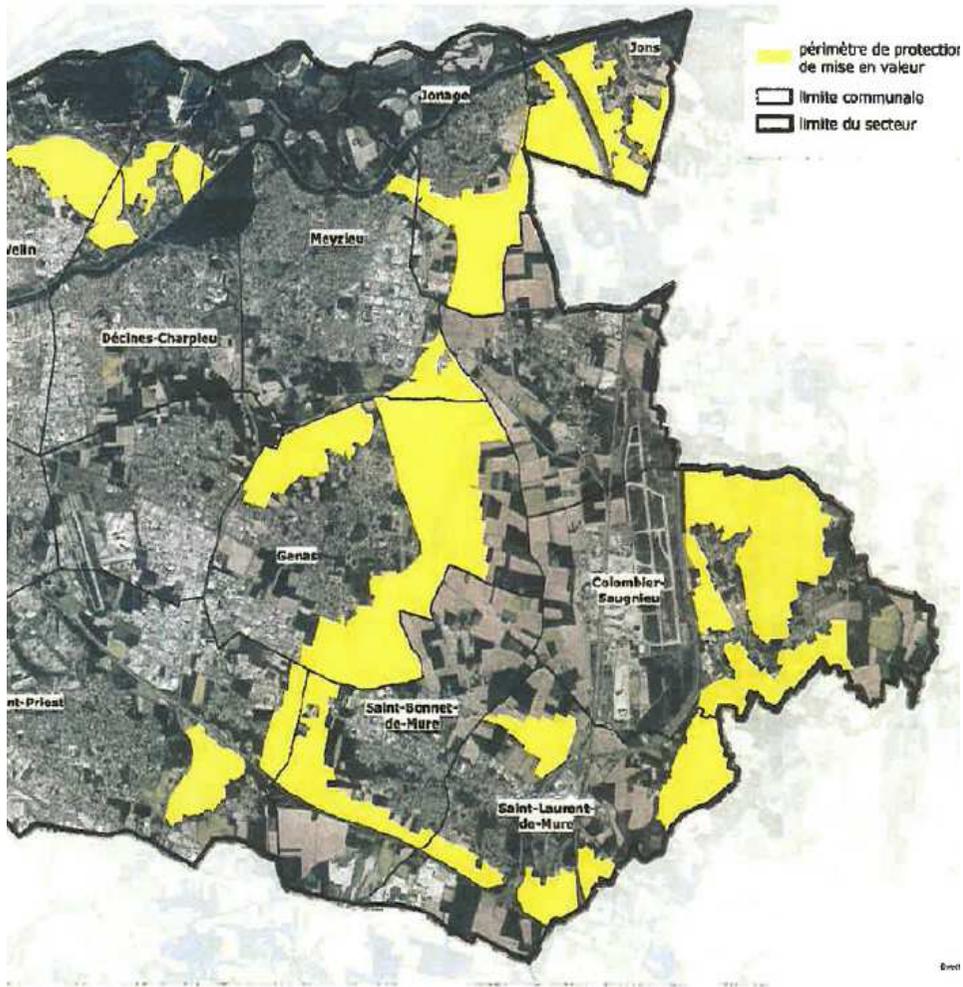
Des terrains peuvent être acquis à l'amiable par le Département dans le cadre des périmètres de protection, droit de préemption qu'il exerce par l'intermédiaire de la SAFER.

7 communes du territoire sont concernées par le périmètre de protection dit « plaine de l'Est lyonnais », constitué majoritairement de terres labourables et de quelques secteurs boisés, dont ceux de la côte de Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure et Genas. Son programme d'actions est organisé autour de trois grands axes :

- créer les conditions favorables au maintien d'une agriculture périurbaine viable et pérenne (préservation du foncier, actions en faveur de l'installation de jeunes agriculteurs...)
- gérer et améliorer les liens entre l'urbain, le périurbain et le rural (assurer la continuité des espaces agricoles, organiser la fréquentation du public, aménager les abords de fermes dédiés à la vente...)
- participer à la qualité environnementale des espaces agricoles et naturels et des ressources (plantation de haies, développement de mesures agri-environnementales...)

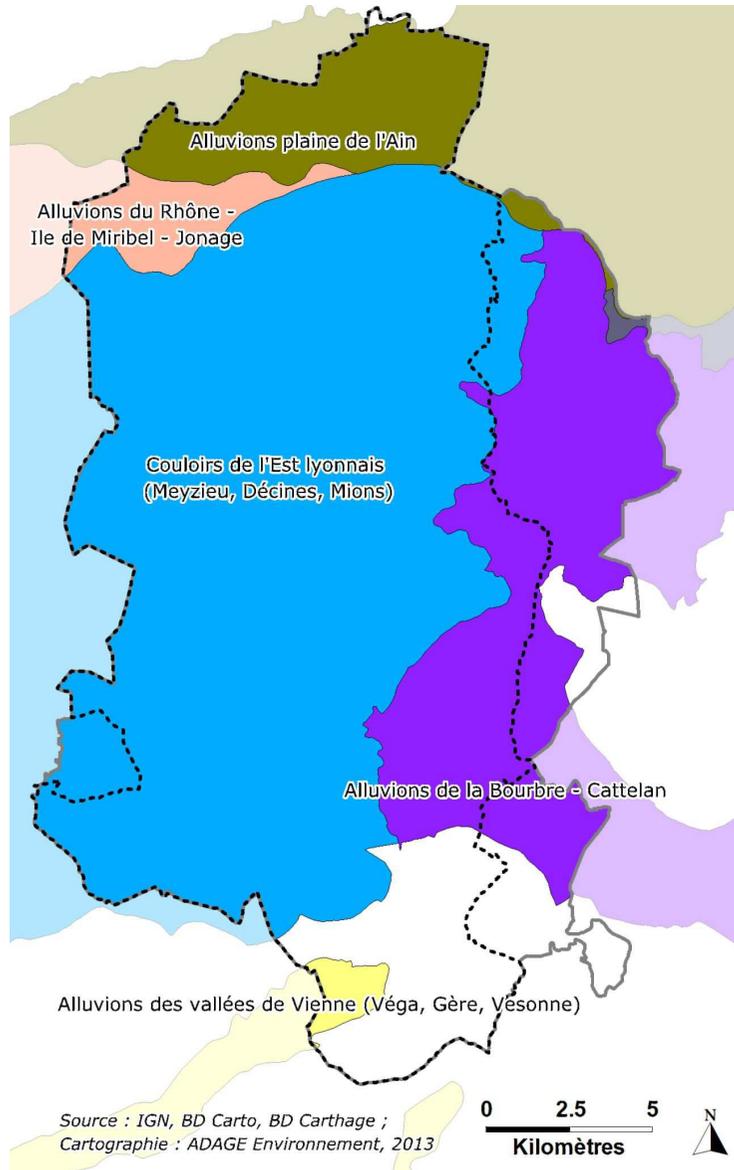
À l'extrême Ouest du territoire d'étude, une Zone Agricole Protégée (ZAP) a été approuvée en juillet 2013 pour préserver la plaine du Biez qui représente pour l'agglomération lyonnaise un espace agricole, naturel et paysager stratégique et porte l'activité de plus d'une trentaine d'agriculteurs cultivant des productions agricoles variées malgré une forte dominante céréalière. Tout changement d'affectation du sol est désormais soumis à l'avis de la Chambre d'agriculture et de la Commission départementale d'orientation de l'agriculture.

*Protection et gestion des espaces agricoles
(délibération CG69 du 14 février 2014)*

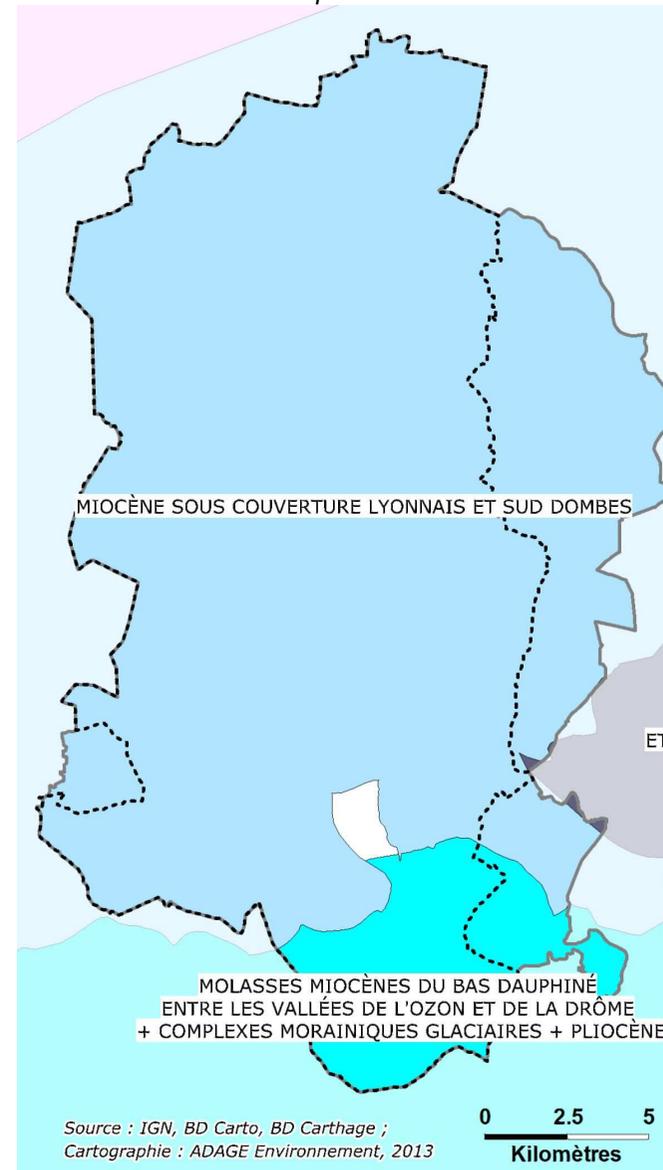


ZAP de la Plaine du Biézine

Masses d'eau souterraine affleurantes



Masse d'eau souterraine profondes



À l'amont des couloirs de la nappe de l'Est lyonnais, le territoire est stratégique pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération lyonnaise. En effet, la nappe de l'Est lyonnais est très vulnérable à toute pollution qui pourrait affecter directement les captages situés dans les couloirs ou se diffuser jusqu'à la nappe du Rhône qui assure l'alimentation en eau potable du Grand Lyon. L'Est lyonnais ne présente pas de possibilité d'extension significative pour les prélèvements d'eau. Sans la réalimentation induite par la Molasse, les prélèvements dans les couloirs fluvio-glaciaires induiraient une surexploitation de l'aquifère d'après le diagnostic du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Est Lyonnais.

Le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) Rhône-Méditerranée a défini des milieux aquatiques à forte valeur patrimoniale parmi lesquels figurent la nappe de l'Est lyonnais et la nappe alluviale du Rhône.

Le SDAGE a également défini des ressources stratégiques pour l'alimentation en eau potable actuelle ou future des populations. L'ensemble des masses d'eau souterraines du territoire, affleurantes et profondes, sont concernées.

- À l'Est, des nappes souterraines permettant l'alimentation en eau potable de la Ville Nouvelle et des agglomérations du Nord de l'Isère

Les **aquifères de l'Est du territoire** sont entre autres sollicités pour l'alimentation en eau potable des communes est du territoire, de l'Isle d'Asbeau et des agglomérations voisines (Bourgoin-Jallieu, Saint-Jean-de-Bournay, la Tour-du-Pin,...).

Les **alluvions fluvio-glaciaires de la Bourbre et du Catelan** constituent un aquifère de dimension réduite mais de très forte productivité. La quasi-absence de couverture superficielle en fait un aquifère de très forte vulnérabilité. Ses réserves en eau sont renouvelées par drainage, infiltration et par l'aquifère semi-captif de la Molasse sous-jacente.

Au Sud, **la Molasse du Bas-Dauphiné** est une nappe très étendue

(limitée à l'est par les massifs du Vercors et de la Chartreuse) qui présente une ressource globalement très importante mais avec des débits d'exploitation variables et parfois modestes. Les réserves d'eau de cet aquifère sont renouvelées par l'infiltration des pluies et par drainage. De profondeur variable, parfois affleurante, elle est sensible à toute pollution. Comme pour la Molasse sous couverture Lyonnais dont elle est la continuité, ses propriétés en font un aquifère de substitution de premier ordre.

À l'extrême Sud, les alluvions des vallées de la Vienne regroupent deux couloirs fluvio-glaciaires, le couloir de la Véga (ici) et le couloir de la Gère-Vésonne (hors territoire, plus au Sud). Les nappes sont à faible profondeur et les possibilités de prélèvements sont élevées. Les aquifères, peu profonds et en contact avec les rivières, sont sensibles à toute dégradation des eaux de surface. Ils correspondent aux têtes de nappe des réseaux alimentant l'agglomération viennoise.

Le SDAGE a défini ces masses d'eau comme étant à forte valeur patrimoniale d'une part et stratégiques pour l'alimentation en eau potable d'autre part.

- Une boucle hydrographique formée par la basse-vallée de la Bourbre et le Rhône amont, du Sud-Est au Nord-Est du territoire

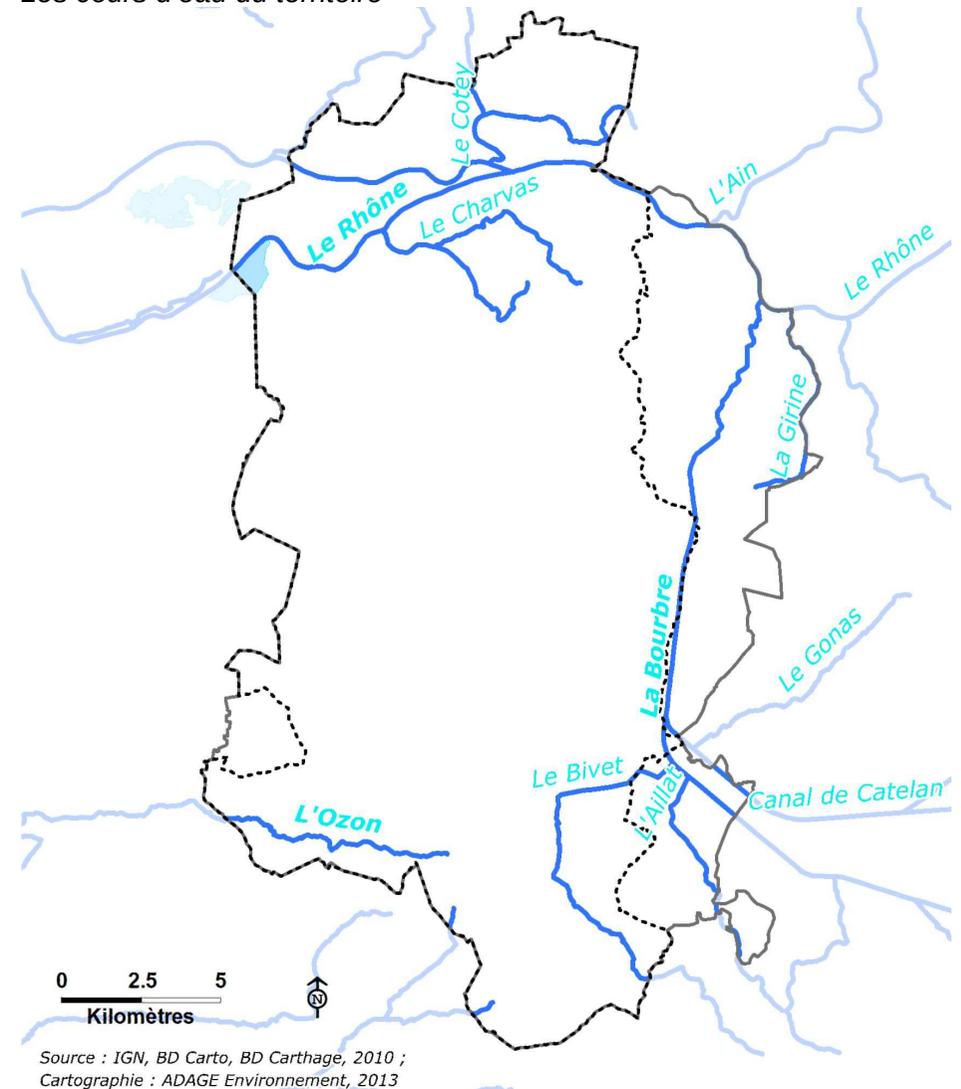
La Bourbre et le Rhône forment du Sud-Est au Nord-Ouest **une boucle hydrographique qui enserme la plaine**. La Bourbre a pris sa source une quarantaine de kilomètres au Sud-Est du territoire (à Burcin en Isère). Elle reçoit sur le territoire 2 petits affluents en rive gauche (l'Aillat et le Bivet) et un autre en rive droite (le canal de Catelan). Rivière de plaine peu encaissée, elle a été fortement aménagée, d'abord en vue de l'utilisation de la force de l'eau, puis pour la mise en valeur agricole des terres. Elle est canalisée à partir de l'Isle d'Abeau jusqu'à l'aval de Pont de Chéruy.

Le Rhône à l'amont de Lyon a lui aussi été fortement modifié, pour les besoins de la navigation d'abord (construction du canal de Miribel au

XIX^{ème} siècle qui a mis un terme aux migrations du fleuve), pour la production hydroélectrique ensuite (canal de dérivation de Jonage). Les deux canaux délimitent l'île de Miribel-Jonage à la richesse naturelle importante. La dérivation du barrage de Jons répartit les débits entre les deux canaux.

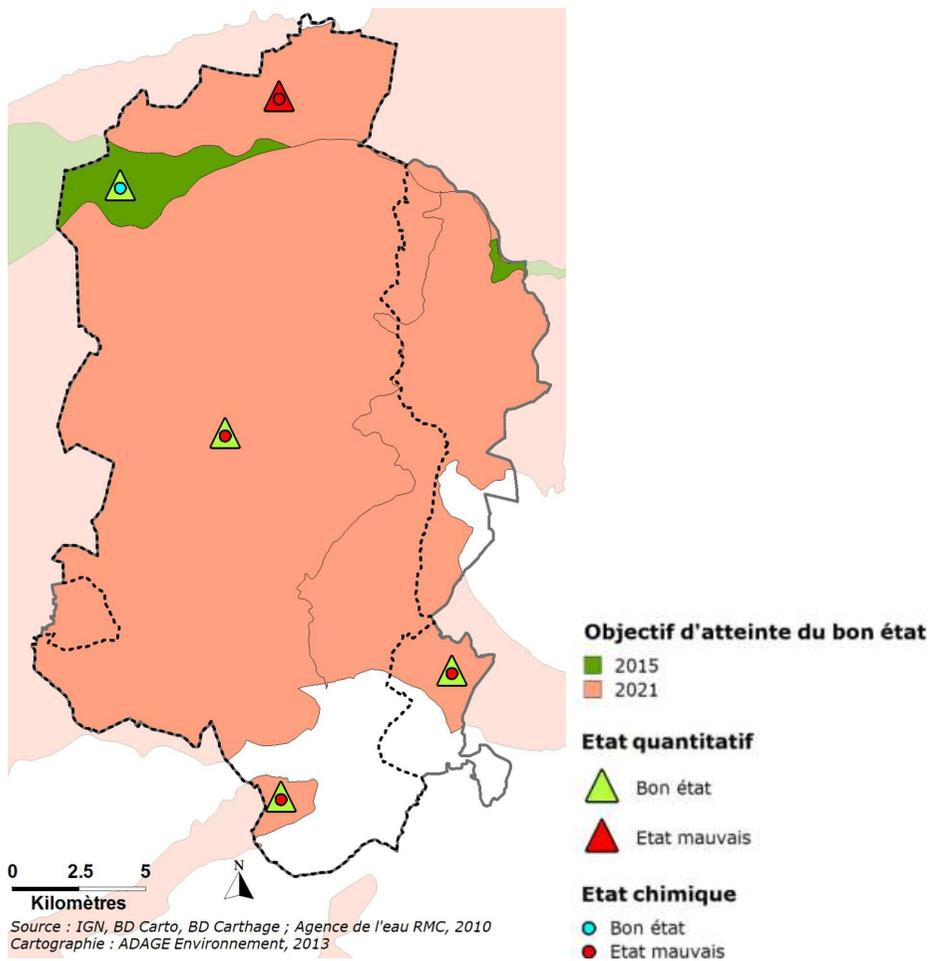
Les eaux superficielles sont absentes de la plaine de l'Est lyonnais, à l'exception de l'Ozon qui y prend sa source à Heyrieux. Cette absence s'explique par la forte perméabilité des matériaux des couloirs de l'Est lyonnais. L'Ozon est d'ailleurs un exutoire de cette nappe.

Les cours d'eau du territoire

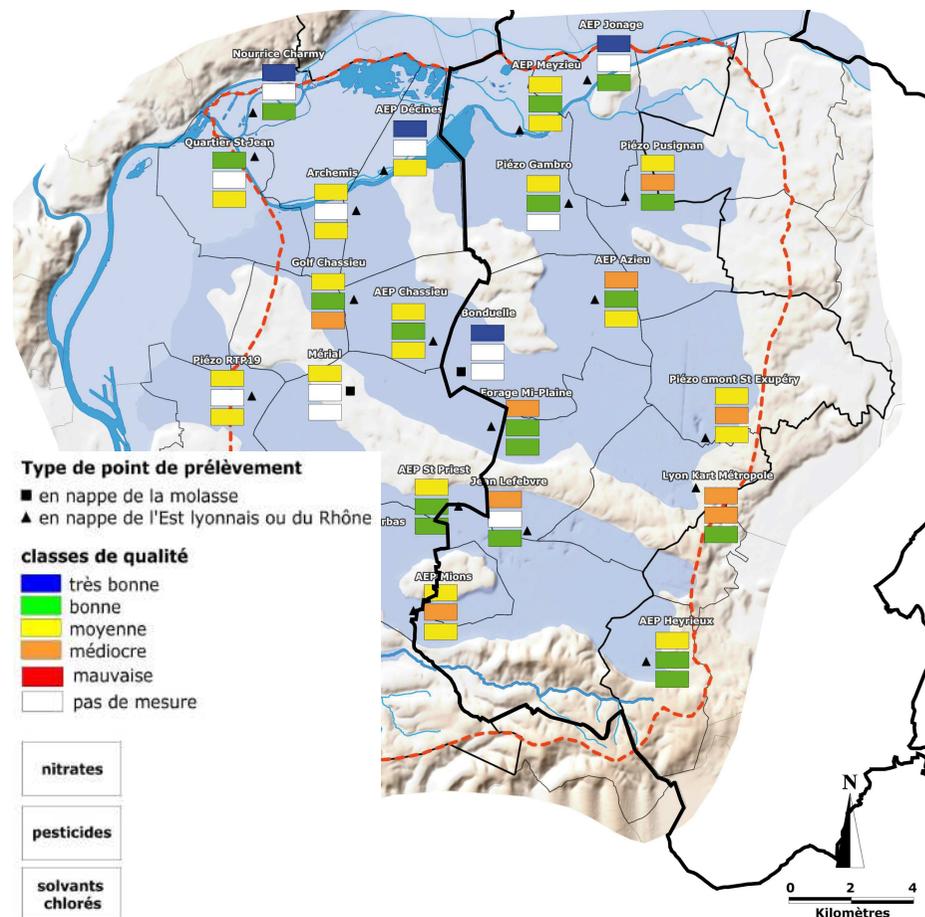


Des ressources en eau très vulnérables, soumises aux pressions agricoles et industrielles

- Un mauvais état chimique des masses d'eau souterraines affleurantes et un report de leur objectif d'atteinte du bon état



Qualité des masses d'eau souterraines du SAGE Est lyonnais en 2012



L'état chimique est jugé mauvais sur presque toutes les masses d'eau souterraines affleurantes du territoire. Les pollutions en cause sont principalement d'origine agricole et industrielle. En effet, les trop fortes concentrations en nitrates et pesticides, et en solvants chlorés pour les couloirs de l'Est lyonnais, sont à l'origine d'un report de l'objectif d'atteinte du bon état en 2021. Seules les alluvions du Rhône présentent un bon état quantitatif et chimique et ont un objectif d'atteinte du bon état en 2015. Les alluvions de la plaine de l'Ain forment la seule masse d'eau souterraine du territoire à présenter un état quantitatif mauvais.

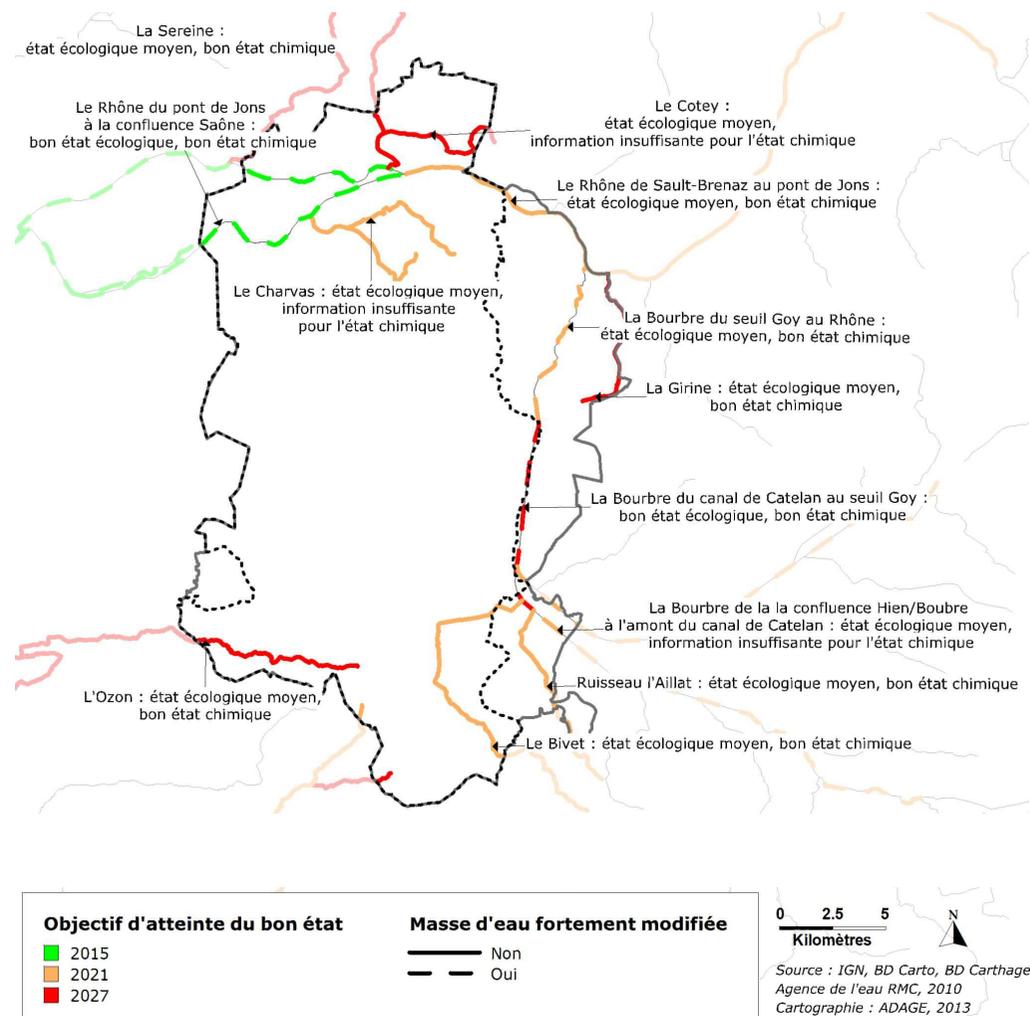
Concernant les **masses d'eau souterraines profondes, elles sont relativement bien préservées**. Cependant, les Molasses miocènes du Bas-Dauphiné au Sud du territoire présentent un état chimique mauvais. Les nitrates et pesticides sont à l'origine d'un report de l'objectif d'atteinte du bon état en 2021.

L'ensemble du territoire est classé en **zone vulnérable nitrates**, imposant l'application de mesures spécifiques pour limiter les pollutions diffuses d'origine agricole pouvant compromettre l'alimentation en eau potable (gestion et suivi des épandages, limitation des quantités d'azote épandues, capacité de stockage des effluents d'élevage adaptée, bandes enherbées le long des cours d'eau, couverture hivernale des sols...).

- Un mauvais état chimique et écologique de la majorité des masses d'eau superficielles et un report de leur objectif d'atteinte du bon état

Seul le Rhône, à l'aval de la dérivation de Jons, présente un état écologique et chimique bon, et un objectif d'atteinte du bon état en 2015. Tous les autres cours d'eau et tronçons de cours d'eau présentent un état écologique moyen et un état chimique variable (voir carte). Les altérations morphologiques d'une part, les pollutions ponctuelles et diffuses d'autre part (nitrates, pesticides, hydrocarbures aliphatiques polycycliques) sont à l'origine d'un report de l'objectif d'atteinte du bon état, en 2021 voire en 2027. Le bassin versant de la Bourbre est classé en zone sensible à l'eutrophisation (phosphore) par arrêté préfectoral du 9 février 2010.

État et objectif d'atteinte du bon état des masses d'eau souterraines



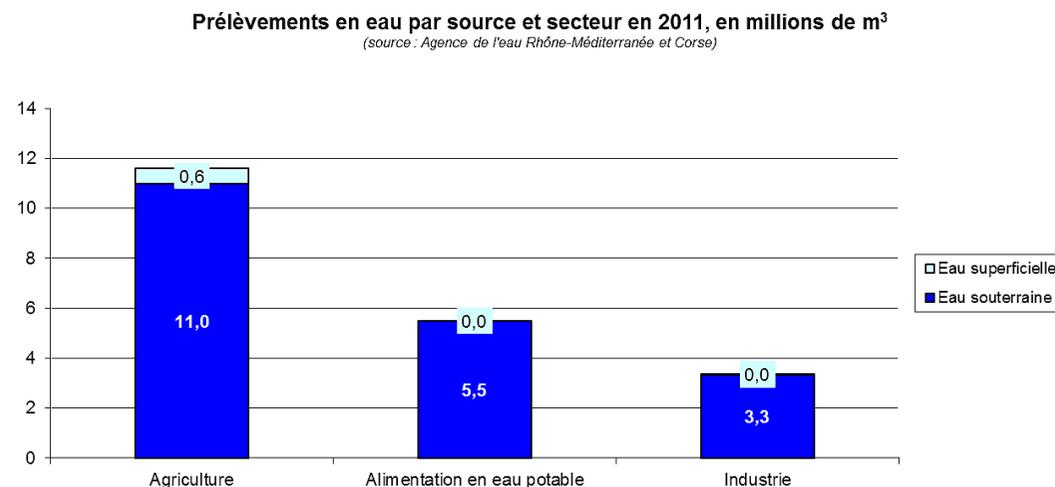
Motifs du report de l'objectif d'atteinte du bon état des cours d'eau
(source : Agence de l'eau)

Nom du cours d'eau	Motifs du report
La Bourbre de la confluence Hien/Bourbre à l'amont du canal de Catelan	Pesticides, matières azotées, substances dangereuses
La Bourbre du canal de Catelan au seuil Goy (fin des "marais de Bourgoin")	Pesticides, substances dangereuses, morphologie, substances prioritaires (HAP seuls)
La Bourbre du seuil Goy au Rhône	Pesticides, substances dangereuses, substances prioritaires
Ruisseau de Bivet	Nutriments et/ou pesticides, morphologie
Ruisseau l'Aillat	Nutriments et/ou pesticides, morphologie
Canal de Catelan	Pesticides, morphologie
Ruisseau la Girine	Nutriments et/ou pesticides, morphologie
Ruisseau l'Ozon	Nutriments et/ou pesticides, morphologie, substances prioritaires
Le Rhône de Sault-Brenaz au pont de Jons	Substances prioritaires
Ruisseau le Cotey	Nutriments et/ou pesticides, morphologie
Ruisseau de Charvas	Nutriments et/ou pesticides, morphologie

Des études et actions sont menées dans le cadre des deux SAGE pour réduire les pollutions d'origines agricoles et industrielles. Dans le cadre du SAGE Est lyonnais, un inventaire des substances dangereuses rejetées par les industriels a été mené en 2011 et un guide de bonnes pratiques a été élaboré à destination des professionnels. Un plan de réduction des pollutions agricoles est en cours de mise en œuvre. Dans le cadre du SAGE de la Bourbre et du contrat de rivière attenant, la réduction des pollutions d'origine agricoles et non-agricoles est un objectif fort qui fait l'objet de plusieurs actions : sensibilisation des acteurs publics et privés, définition d'un projet agro-environnemental sur les bassins d'alimentation de captages prioritaires d'une part, sur les zones humides stratégiques d'autre part, expérimentations sur les pratiques agricoles...

De multiples usages, une ressource en eau souterraine très sollicitée

- Des prélèvements qui se font quasi-exclusivement dans les eaux souterraines



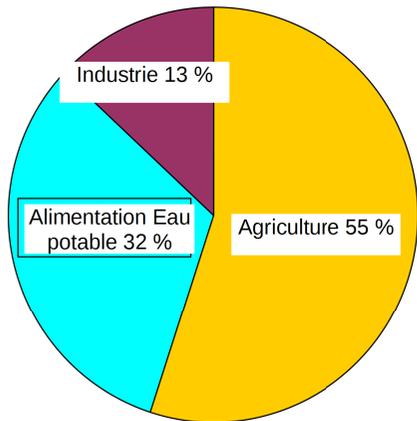
Près de **20 millions de m³** ont été prélevés dans les eaux souterraines du territoire d'étude en 2011 soit la quasi-totalité des prélèvements réalisés. Seul le secteur agricole prélève dans les eaux superficielles, pour un volume qui n'est connu qu'en partie (0,6 millions de m³ en 2011 contre 13 dans les eaux souterraines).

Dans le cadre du SAGE Est lyonnais, **un plan de gestion dynamique de la nappe de l'Est lyonnais** est en cours d'élaboration. Il consiste à définir et appliquer une politique d'exploitation quantitative de la nappe visant un équilibre entre prélèvement et réalimentation. Par ailleurs le bilan hydraulique mené sur la Molasse en 2009 a conduit le SAGE à instauré un véritable principe de précaution quant à son exploitation. Tout nouveau prélèvement est ainsi réservé au strict usage d'alimentation en eau potable collective publique. Enfin, pour essayer d'améliorer la connaissance sur les forages domestique, une méthodologie de recensement a été mise en œuvre entre 2008 et

2009. On estime à environ 2 400 le nombre d'ouvrages dans le fluvio-glaciaire pour un volume prélevé de 240 000 m³ par an.

Sur le bassin versant de la Bourbre, les actions du contrat de rivière concernant la gestion quantitative de la ressource portent sur la mise en place d'un réseau de suivi et des études sur les débits d'étiage ainsi que des actions relatives à la sécurisation de l'alimentation en eau potable sur le territoire de la CAPI (communauté d'agglomération Portes de l'Isère).

- L'alimentation en eau potable, un usage prioritaire en conflit avec les prélèvements agricoles et industriels



Prélèvements par secteurs, 2011
(source: agence de l'eau)

La majorité des prélèvements sont destinés à l'agriculture d'après les données Agence de l'eau 2011. La dépendance de l'agriculture aux systèmes d'irrigation de la plaine de l'Est explique l'importance des prélèvements du secteur sur le territoire, réalisés en grande partie dans les couloirs fluvio-glaciaires de la nappe de l'Est lyonnais et du couloir de Meyzieu en particulier. L'irrigation agricole est pour l'essentiel gérée de façon collective : le SMHAR (syndicat mixte d'hydraulique agricole du Rhône), via ses puits et son réseau,

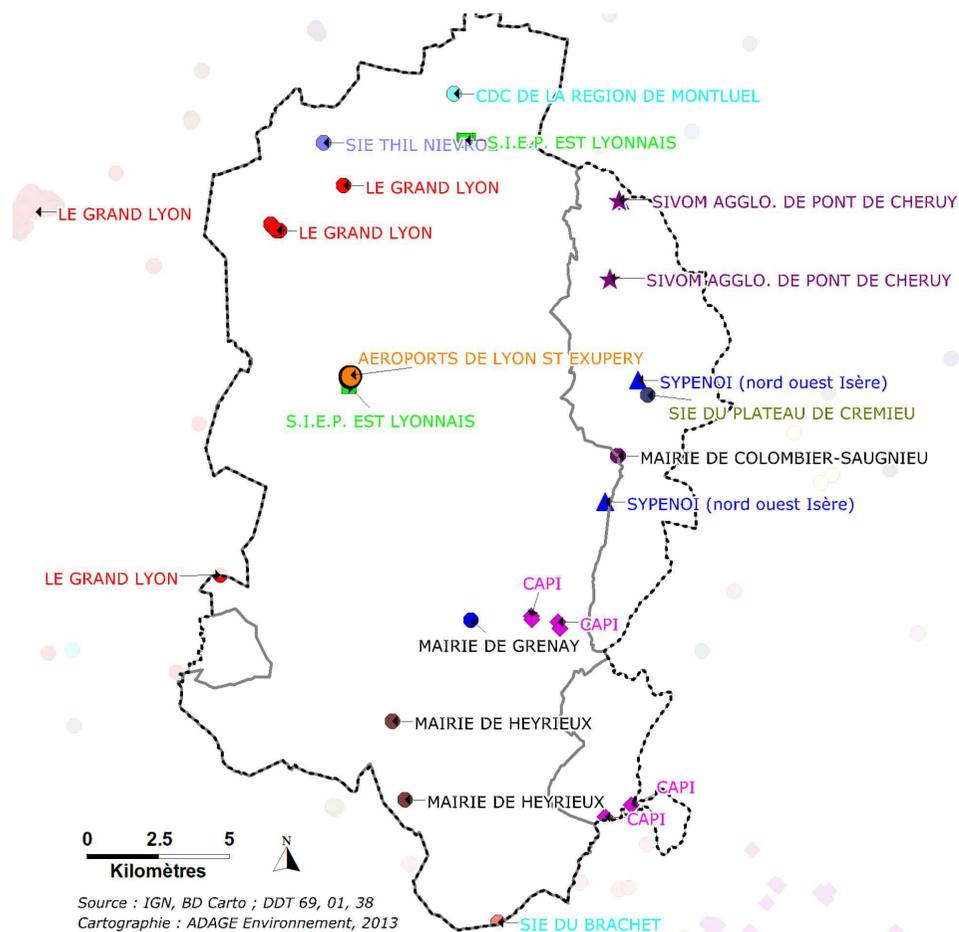
alimente les agriculteurs irrigants regroupés en ASA (associations syndicales autorisées pour l'irrigation). Compte tenu de la forte pression des prélèvements agricole sur la nappe de l'Est et des conflits d'usages potentiels avec l'alimentation en eau potable, il est envisagé d'apporter l'eau du Rhône pour une partie de l'irrigation agricole, de façon à libérer la ressource en nappe.

Un tiers des prélèvements sont destinés à l'alimentation en eau potable. Ils sont exclusivement réalisés dans les eaux souterraines. Les principaux syndicats pour l'alimentation en eau potable du territoire sont le Grand Lyon, le syndicat intercommunal Est lyonnais, la

communauté d'agglomération Portes de l'Isère, le SIVOM du Pont-de-Chéruy et le syndicat de production des eaux du nord Ouest Isère (voir carte ci-dessous).

Quantitativement, aucun problème majeur n'est observé au niveau de la ressource. Néanmoins, ces prélèvements sont susceptibles de conduire à une surexploitation saisonnière dans l'hypothèse d'un étiage sévère et d'une concomitance des irrigations. D'après les études conduites sur la nappe de l'Est lyonnais (dans le cadre de l'élaboration de son plan de gestion), les bilans hydriques apparaissent stables sur les couloirs de Meyzieu et de Décines, mais déficitaires sur celui d'Heyrieux qui est celui qui support les prélèvements les plus importants (captage des Quatre Chênes situés sur Saint-Priest, hors territoire).

Organisation des prélèvements pour l'alimentation en eau potable



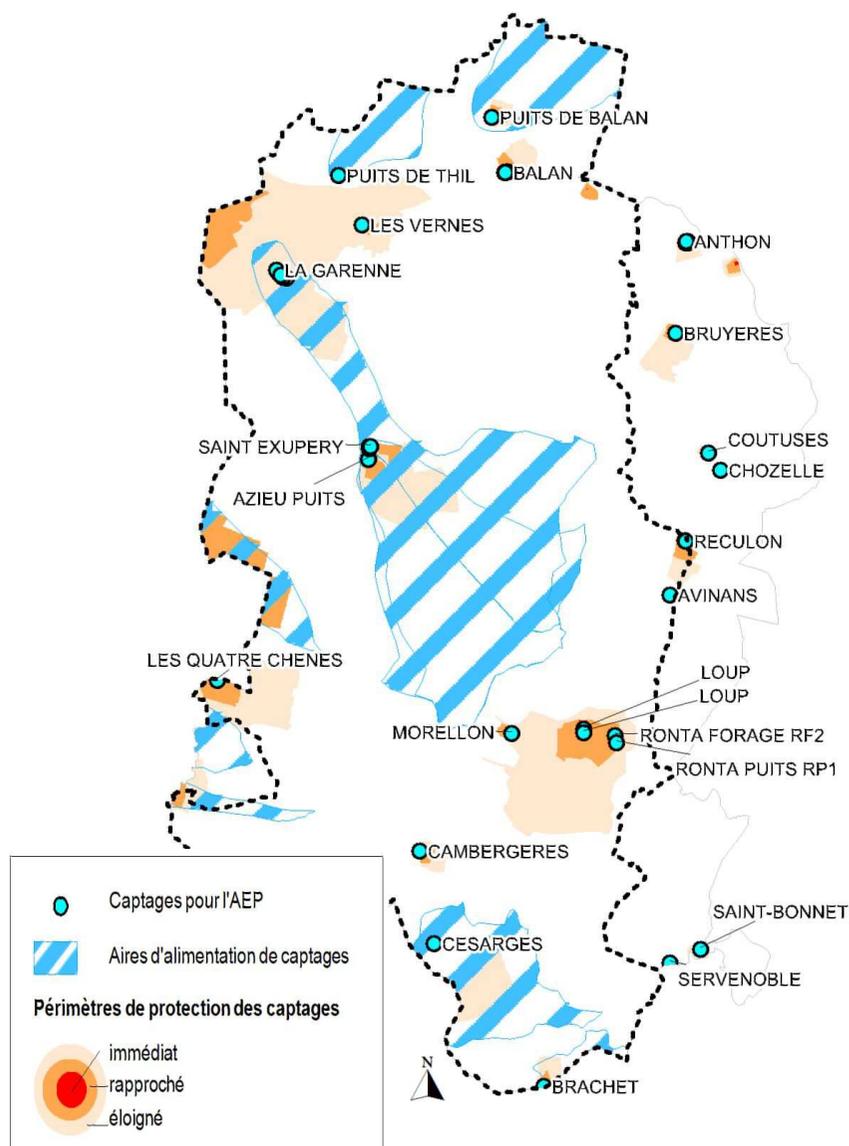
- Un renforcement en cours de la protection des ressources stratégiques pour l'alimentation en eau potable

La dégradation des ressources en eau par les pollutions accidentelles ou diffuses peut affecter l'approvisionnement en eau potable. Les périmètres de protection constituent des espaces réservés réglementairement autour des captages utilisés pour l'alimentation en eau potable. Les constructions, ouvrages, travaux et activités (artisanales, agricoles et industrielles) y sont réglementés et peuvent y être interdits.

Tous les captages du territoire ne bénéficient pas aujourd'hui de **périmètres de protection avec déclaration d'utilité publique (DUP)** (voir carte). Parmi les objectifs des SAGE figure notamment l'actualisation de ces périmètres et leur maîtrise foncière.

Au-delà de la mise en œuvre des périmètres de protection qui assurent une protection de la ressource en eau face à des pollutions accidentelles, **des actions sont menées sur les aires d'alimentation de captages dits prioritaires**, afin de garantir une préservation de la qualité de la ressource vis-à-vis des pollutions diffuses à une échelle beaucoup plus large.

Organisation des prélèvements pour l'alimentation en eau potable



La démarche « **captages prioritaires** » a pour but d'obtenir une qualité des eaux brutes suffisante pour limiter ou éviter tout traitement des pollutions diffuses avant la distribution de l'eau. Ces captages sont identifiés par le SDAGE, certains faisant également partis des captages identifiés au niveau national dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Sur le territoire sont concernés au titre du Grenelle et du SDAGE, les captages du puits de Balan, de Saint-Exupéry et Azieu à Genas, de Brachet à Diemoz. Les captages de La Garenne à Meyzieu, Reculon à Colombier-Saugnieu sont concernés au titre du seul SDAGE. Pour ces captages, un dispositif de « zone soumise à contraintes environnementales », comprenant la délimitation par arrêté préfectoral de la zone la plus vulnérable de l'aire d'alimentation de captage et un plan d'actions doit être mis en place. L'échéance est 2012 pour les captages Grenelle, 2015 pour les autres.

- Une possible augmentation des pressions et conflits sur la ressource en eau, liés aux effets du changement climatique

Les différentes projections sur les impacts du changement climatique indiquent :

- une hausse généralisée des températures ;
- une baisse des précipitations estivales ;
- une réduction du couvert neigeux ;
- une augmentation du nombre de jours caniculaires ;
- des sécheresses plus fréquentes et plus intenses.

Une raréfaction de la ressource en eau et un déséquilibre croissant entre ressource et demande en eau est à attendre sur le bassin Rhône-Méditerranée et Corse. Avec une baisse généralisée des débits moyens à long terme, la gestion quantitative par l'augmentation de l'offre (stockage, ressources de substitution) ne sera plus viable. Le déficit de ressources et de précipitations devrait en effet toucher tous les territoires, même ceux dont la ressource est aujourd'hui considérée comme abondante, y compris sur le Rhône.

L'augmentation de la sévérité et de la longueur des étiages pose de façon plus aiguë la question de la saisonnalité de la demande. La demande estivale pourrait encore s'accroître (pour l'irrigation et le

refroidissement par exemple), posant un problème supplémentaire d'adéquation entre besoins et ressources disponibles.

Dans le cadre des études conduites sur la nappe de l'Est lyonnais (pour l'élaboration du plan de gestion), des simulations ont été effectuées quant à l'impact du changement climatique. L'enchaînement d'années à faible recharge (inférieure de 150 mm à la moyenne et correspondant à celle de l'année 2005) sur une période de 8 ans entraîne une diminution générale du niveau piézométrique pouvant atteindre plusieurs mètres. Les couloirs de Meyzieu et Décines évoluent de manière identiques et semblent les plus vulnérables avec en particulier le secteur du marais de Charvas dont le niveau chute de 2,8 m en moyenne. Sur le couloir d'Heyrieux, le secteur du Bois du Chêne apparaît comme le plus sensible.

Le lien entre la quantité et la qualité de l'eau est renforcé. La question des rejets polluants dans les cours d'eau se posera avec acuité face à des débits d'étiage fortement diminués et à l'augmentation des températures de l'eau. Le problème devrait se poser en termes de capacité de dilution des contaminants et de recrudescence des phénomènes d'eutrophisation. Le bon état des eaux et la préservation des stockages naturels (zones humides, recharge de nappe,...) s'imposent comme un pré-requis indispensable pour faire face aux impacts du changement climatique.

L'assainissement des eaux usées et pluviales, de possibles pressions sur la qualité des eaux, prises en compte par les acteurs locaux

- *L'ensemble du territoire raccordé à un réseau d'assainissement collectif ; des performances en voie d'amélioration*

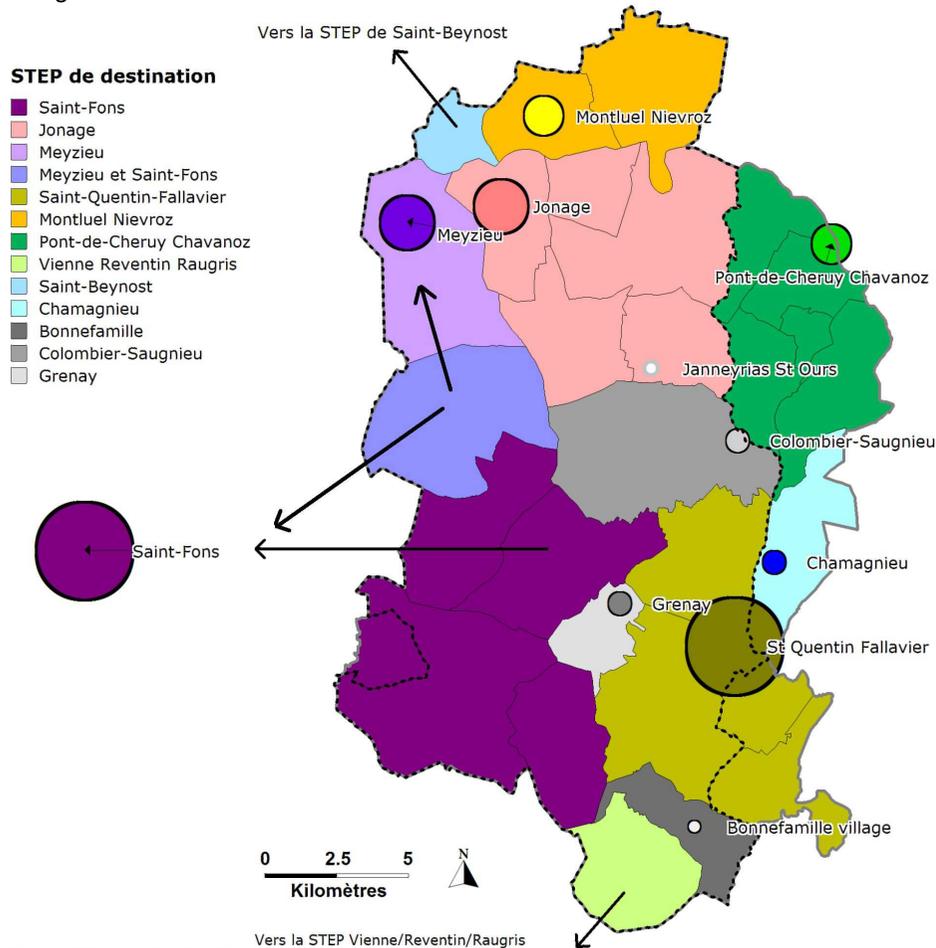
Toutes les communes du territoire sont raccordées à un réseau d'assainissement collectif.

Le territoire compte 7 stations d'épuration (STEP) pour le traitement des eaux usées du territoire (voir carte ci-contre) et d'une partie des territoires voisins. Leur capacité est variable, allant de moins de 100 équivalent-habitants (EH) pour la STEP de Janneyrias à plus de 80 000 EH pour celle de Saint-Quentin-Fallavier qui est la plus importante du territoire.

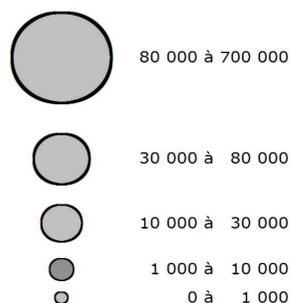
Les eaux usées de certaines communes sont traitées en-dehors du territoire, dans les STEP de :

- Saint-Fons (700 000 EH) à une vingtaine de kilomètres à l'Ouest du territoire ;
- Saint-Beynost (10 600 EH) à 6km au nord de la commune de Thil ;
- Vienne/Reventin/Raugris (65 000 EH), à 30 km au nord-Ouest de Diémoz.

Organisation de l'assainissement



Capacité nominale des STEP (en EH)



La compétence assainissement est assurée par la communauté urbaine de Lyon, la communauté d'agglomération Portes de l'Isère, la communauté de communes du canton de Montluel ou les communes (voir tableau).

Si la commune de Colombier-Saugnieu possède sa propre STEP, les eaux usées de l'aéroport sont traitées sur la STEP de Jonage.

Les stations d'épuration (source : Ministère en charge de l'écologie, ROSEAU, 2013)

Nom de la station (et commune)	Capacité nominale (EH)	Débit de réf. (m3/j)	Maîtrise d'ouvrage	Milieu récepteur	Conformité performance en 2011	Conformité équipement en 2011	Destination des boues en 2011
Meyzieu	33 333	6 000	Communauté urbaine de Lyon	Rhône – canal de Jonage	Non. Abatement en DB05 non-atteint.	Oui	Incinération
Saint-Fons	983 333	554 000	Communauté urbaine de Lyon	Rhône	Oui	Oui	Incinération
La Feyssine à Villeurbanne	300 000	91 000	Communauté urbaine de Lyon	Feyssine	Oui	Oui	Incinération
Jonage	42 667	9 900	Communauté urbaine de Lyon	Rhône	Oui	Oui	Incinération
Montluel à Niévroz	16 200	3 000	Communauté de communes du canton de Montluel	Rhône	Oui	Oui	Épandage
Colombier-Saugnieu	3 000	450	Colombier-Saugnieu	Bourbre	Oui	Oui	Épandage
Janneyrias Saint-Ours	83	15	Janneyrias	Sol (bassin versant du Rhône)	Oui	Oui	Absence de données

Grenay	1 533	255	Grenay	Sol (bassin d'infiltration de 1 050m ² , bassin versant de la Bourbre)	Oui	Oui	Absence de données
Villefontaine/ Saint-Quentin-Fallavier à Saint-Quentin-Fallavier	81 833	29 540	Communauté d'agglomération Portes de l'Isère	Bourbre	Oui	Oui	Compostage
Bonnefamille village	800	120	Bonnefamille	Sol du bassin versant de la Bourbre	Oui	Oui	Absence de données

Un gros effort de **mise à niveau des stations d'épuration a été entrepris**. Le diagnostic du SAGE de l'Est lyonnais faisait état ou prévoyait une saturation des stations de Meyzieu, Jonage voire Saint-Fons. 8 ans après, l'augmentation de la capacité de la station de Jonage de 8 000 à plus de 42 000 équivalents-habitants (EH) et la création de la nouvelle station La Feysine à Villeurbanne d'une capacité de 300 000 EH (utilisée par le Grand Lyon mais pas par les communes du territoire) ont permis de réguler ces surcharges et d'équilibrer la capacité épuratoire du territoire. Cette amélioration et la mise aux normes récente des stations – en particulier au regard de la directive européenne de 1991 relative aux eaux résiduaires urbaines – explique que l'ensemble des stations du territoire soient jugées conformes en équipement (en 2011).

En termes de performance, seule la station de Meyzieu n'est pas jugée conforme. La demande biochimique en oxygène sur cinq jours (DB05), qui permet d'estimer la charge brute de pollution organique, est supérieure aux valeurs réglementaires. Cette situation n'est pas spécifique à l'année 2011 mais récurrente. Les effluents de la zone industrielle de Meyzieu sont en cause. Des travaux ont été engagés pour une mise en conformité.

La majorité des schémas directeurs d'assainissement sont à réaliser ou en cours. Seul le SIVU Marsa dont la majorité du périmètre de compétence s'étend à l'est du territoire dispose d'un schéma directeur d'assainissement depuis 2010. Celui de la CAPI est en cours de réalisation dans le cadre du contrat de rivière de la Bourbre. Des diagnostics sont par ailleurs en cours dans le cadre des SAGE du territoire.

- La mise en place progressive de services publics locaux pour l'assainissement non-collectif

Sur la communauté urbaine de Lyon, l'assainissement non-collectif représente environ 4 % de l'assainissement total. Sur le bassin de la Bourbre, il en représente 25%. L'assainissement autonome peut être une source de pollution de la nappe phréatique lorsqu'il est défectueux et mal entretenu.

Des services publics locaux d'assainissement non-collectifs (SPANC) sont mis en place sur le territoire : Grand Lyon, CAPI, Miribel et Plateau. Ils sont chargés de conseiller et d'accompagner les particuliers dans la mise en place et la mise en conformité de leur installation d'assainissement non collectif et de contrôler ces installations.

- Une gestion des eaux pluviales par infiltration, des actions de connaissance et communication en cours de mise en œuvre

En raison de la configuration de la plaine de l'Est Lyonnais (absence d'exutoire de surface, forte perméabilité des sols, présence de pôles urbains, d'industriels, d'infrastructures), la pratique d'infiltration des eaux pluviales dans les sols est très répandue. Les ouvrages d'infiltration présentent des avantages non négligeables comme la réduction des volumes et débits de ruissellement ou la recharge de la nappe. Mais en l'absence de pré-traitement ou de contrôle elle peut aussi favoriser la migration des pollutions vers la nappe (recueil des eaux des zones industrielles, des surfaces imperméabilisées...).

Le SAGE de l'Est lyonnais a dénombré sur son territoire 150 bassins d'infiltration dont environ un tiers sont jugés à risque potentiel pour la nappe.

Sur l'ensemble du territoire du SCOT Nord Isère, la surcharge des réseaux liés au mauvais dimensionnement des réseaux unitaires ou à l'inversion des branchements du séparatif sont source de dysfonctionnements.

Un cahier des bonnes pratiques de l'assainissement pluvial est en phase de réalisation dans le cadre du SAGE de l'Est lyonnais. La communauté urbaine a pour sa part élaboré en 2008 un guide pratique de gestion des eaux pluviales à destination des particuliers.

- 2 SAGE pour une gestion globale des ressources en eau

2 schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) sont en cours de mise en œuvre sur le territoire. Ils déclinent, à l'échelle d'un bassin versant ou d'un système aquifère les grandes orientations définies par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée.

Le SAGE de l'Est lyonnais, approuvé en juillet 2009, correspond au système aquifère fluvio-glaciaire de la nappe du même nom (bassin versant de l'Ozon compris) et à la partie rhodanienne de l'île de Miribel-Jonage soit une superficie de 400 km² et 31 communes qui s'étendent plus à l'Ouest du territoire. L'aéroport Lyon Saint-Exupéry constitue la limite orientale du périmètre du SAGE. Le SAGE de l'Est lyonnais affirme 6 orientations générales qui s'articulent autour d'une orientation majeure, la protection de la ressource en eau potable, due au statut de réserve patrimoniale de la nappe de l'Est lyonnais. 3 autres orientations concourent à cette finalité :

- reconquérir et préserver la qualité des eaux ;
- adopter une gestion quantitative durable de la ressource en eau ;
- bien gérer les milieux aquatiques superficiels (zones humides et cours d'eau) ;

Ainsi que 2 orientations transversales :

- sensibiliser les acteurs de l'eau (directs ou indirects) du territoire ;
- mettre en œuvre le SAGE et le conduire de façon durable.

Ces orientations sont déclinées en une vingtaine d'objectifs et plus de 70 actions, certaines d'entre elles ayant valeur de prescription réglementaire.

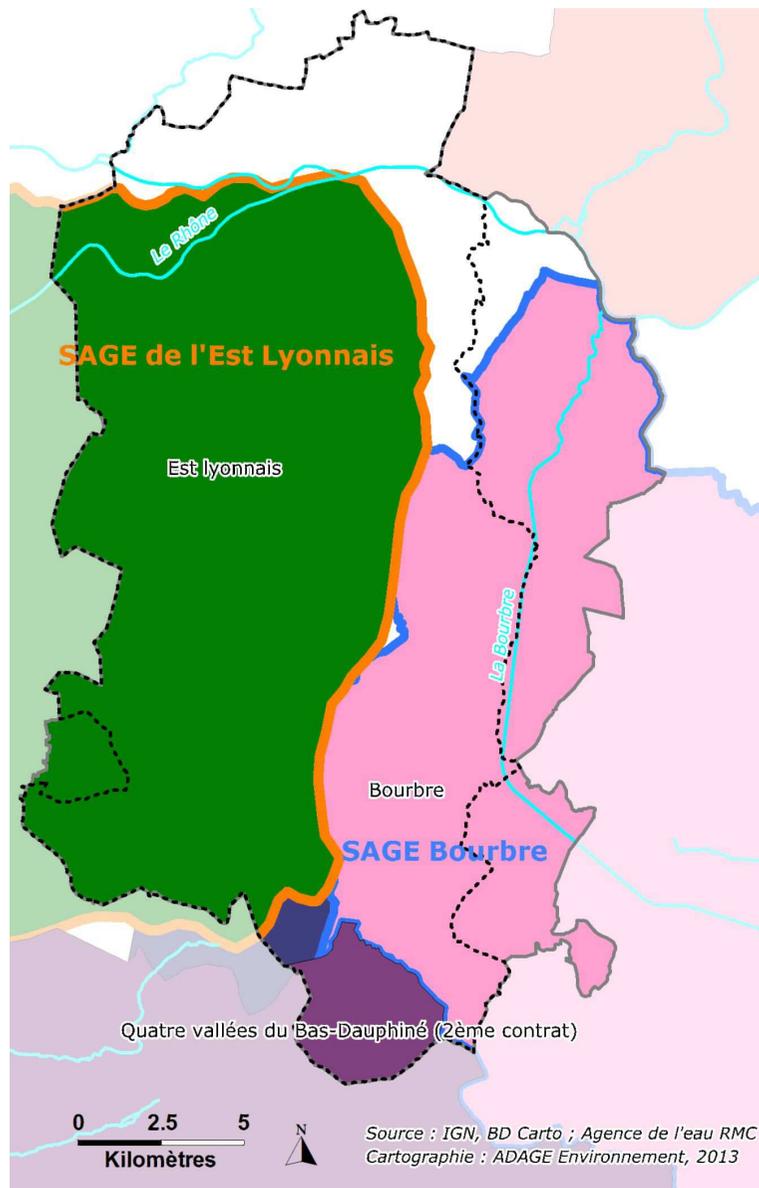
Le SAGE de la Bourbre, approuvé en août 2008, correspond à une unité mixte (bassin versant de la Bourbre et aire d'alimentation souterraine de la nappe du Catelan) et s'étend sur 850 km² et 87 communes de l'Isère et 1 du Rhône. Il fixe 5 objectifs généraux :

- maintenir durablement l'adéquation entre la ressource en eau souterraine et les besoins ;
- préserver et restaurer les zones humides ;
- mutualiser la maîtrise du risque (aléas, enjeux et secours) pour améliorer la sécurité et faire face aux besoins d'urbanisation ;
- progresser sur toutes les pressions portant atteinte au bon état écologique des cours d'eau ;
- clarifier le contexte institutionnel (qui fait quoi) pour une gestion globale et cohérente de la ressource en eau.

Les préconisations sont déclinées en 6 volets : connaître, ensemble, partager la ressource, maîtriser les risques, protéger la ressource, préserver et valoriser les espaces utiles.

Des projets de gestion concertée ont vu le jour sous la forme de contrats de milieu. Ce sont des outils de mise en œuvre des SAGE. Sur l'Est lyonnais, le contrat est en cours d'élaboration. Le contrat de la Bourbre est signé et porte sur une période de 6 ans (juin 2010-juin 2016). Le contrat de rivière des Quatre vallées, au Sud du territoire, est achevé. Un second est en cours d'élaboration.

SAGE et contrats de rivière



Les ressources en matériaux

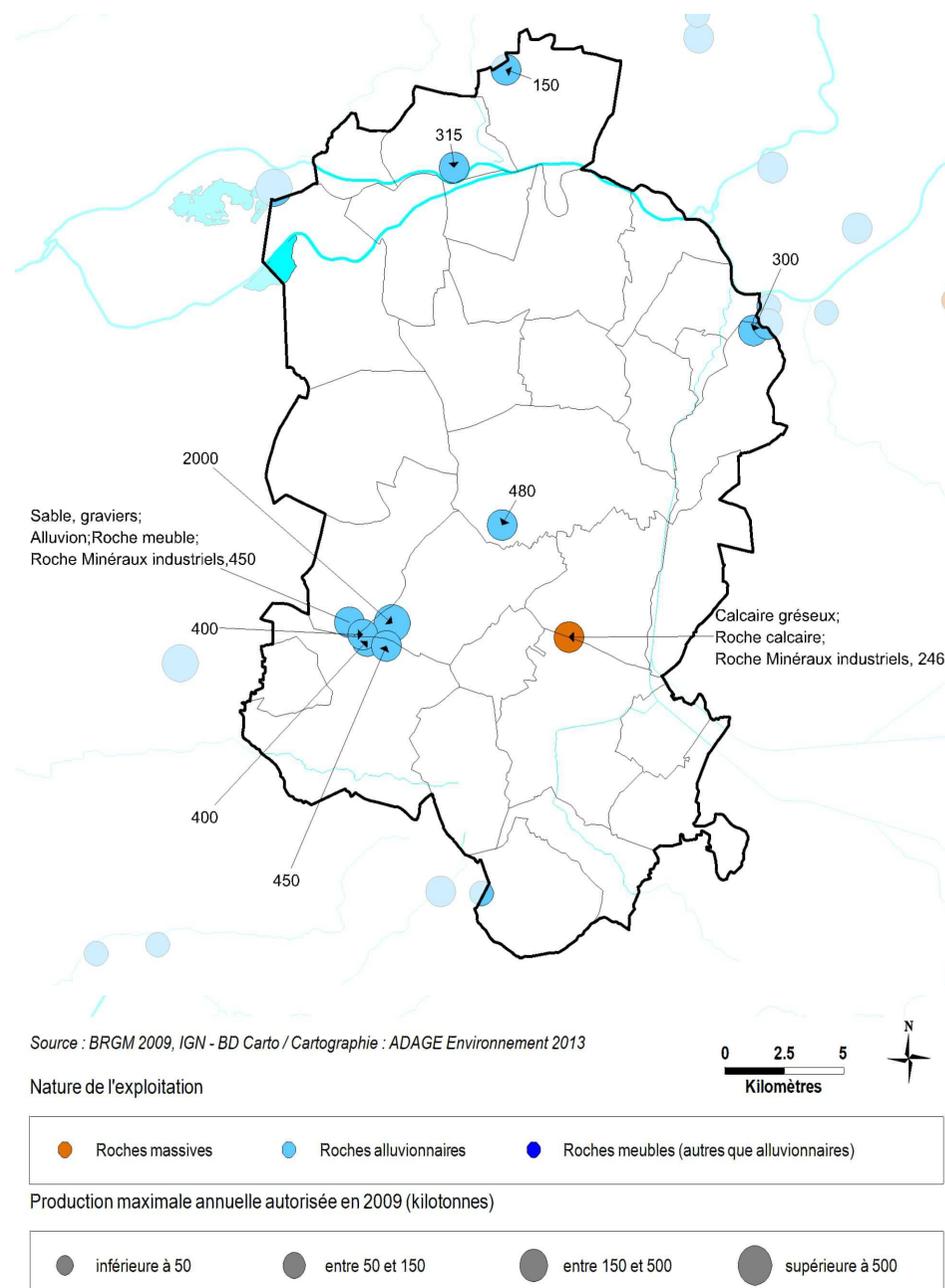
Un gisement alluvionnaire important...

La nature géologique du territoire d'étude offre **une grande richesse en matériaux**, qui se décline en un gisement de sable et graviers d'origine alluvionnaire important. Sur le territoire, une dizaine de sites sont en activité en 2014, pour un volume autorisé de 3,9 millions de tonnes par an. La plaine d'Heyrieux concentre l'essentiel de cette production. A l'échelle de l'aire urbaine, environ 75 carrières exploitent un volume maximal de 17,7 millions de tonnes en 2014.

En 2008, le Rhône et l'Ain ont chacun produit près de 8 millions de tonnes de matériaux (hors recyclage), soit 17% de la production régionale. L'Isère a produit environ 9,5 millions de tonnes de matériaux (hors recyclage), soit près du quart de la production régionale. Les départements du Rhône et de l'Isère se trouvaient dans une situation d'équilibre entre besoins en matériaux et production et celui de l'Ain dans une situation excédentaire.

Regroupant avec la plaine d'Heyrieux les principales exploitations alluvionnaires de la région, le territoire est stratégique pour l'approvisionnement en matériaux de l'aire urbaine de Lyon. Celle-ci est excédentaire jusqu'en 2027, en l'état des autorisations administratives accordées jusqu'en février 2014.

(ci-contre) Les carrières du territoire



...dont l'exploitation est à concilier avec des enjeux environnementaux importants et une urbanisation à proximité

- *Une ressource non-renouvelable et de possibles pressions sur l'environnement*

L'exploitation des matériaux de carrières peut :

- générer des nuisances et des pollutions diverses ayant des impacts sur les eaux superficielles et les eaux souterraines, notamment lors de l'exploitation des matériaux alluvionnaires ;
- modifier les espaces de liberté des cours d'eau et le libre écoulement des crues avec par exemple un risque de capture des rivières ou un risque d'érosion régressive (abaissement du niveau du lit) et/ou progressive (sape d'ouvrages hydrauliques et de ponts de blocage du débit solide) ;
- porter atteinte à la qualité des milieux biologiques et des paysages.
- être source de nuisances sonores et d'émissions de polluants, gaz à effet de serre et poussières.

La ressource en eau en particulier est un enjeu important sur le territoire (voir plus bas sur le cas particulier de la plaine de l'Heyrieux).

- *Le cadrage régional des carrières, 11 orientations pour une gestion durable des granulats et matériaux*

Le cadrage régional des carrières a été approuvé en 2013 dans un contexte où les schémas départementaux arrivaient à échéance. Pour une gestion durable des granulats et matériaux de carrières, le cadrage fixe 11 orientations portant sur :

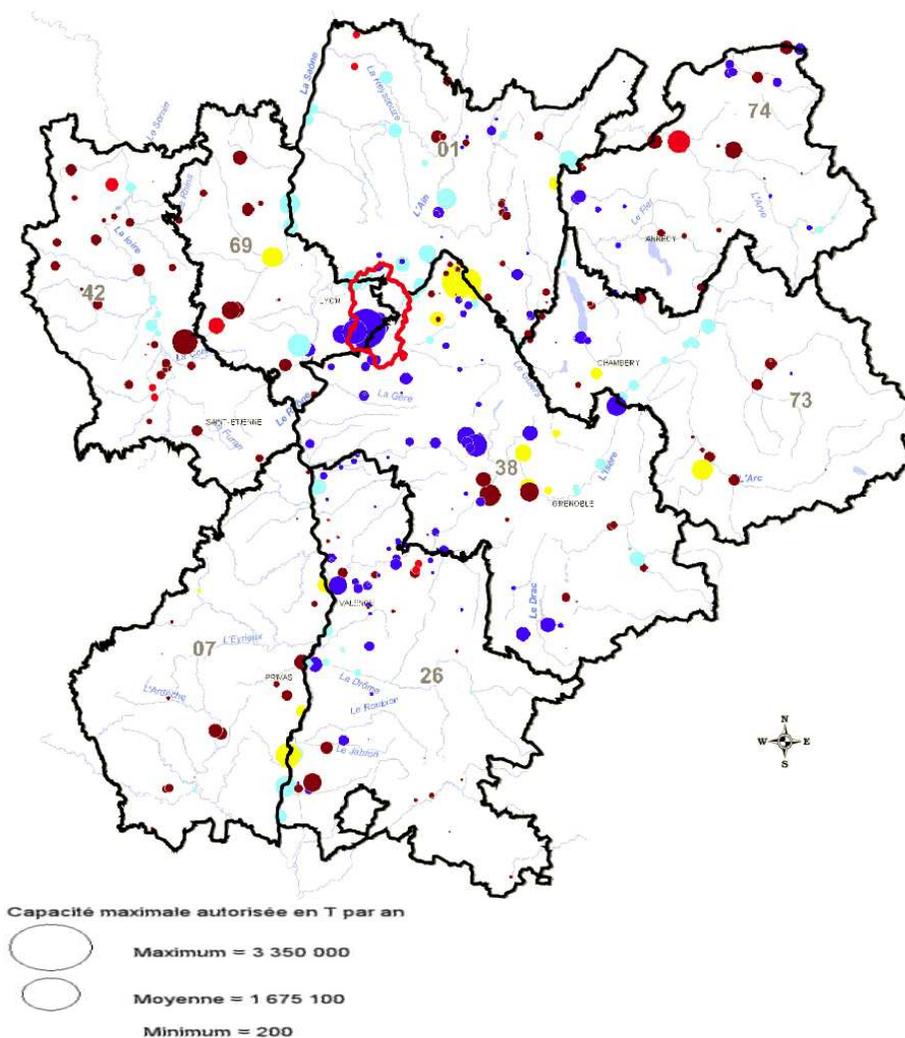
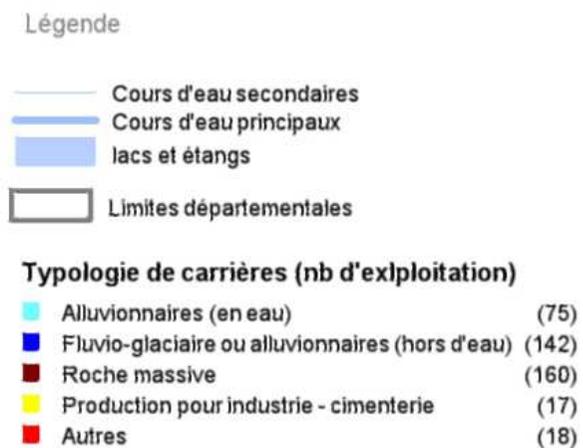
- les besoins régionaux à satisfaire et le confortement de l'activité (garantie de l'approvisionnement des grands bassins régionaux, préservation des capacités d'exploitation des gisements existants et des gisements exploitables d'intérêt régional ou national),

- la prise en compte des enjeux attachés à l'environnement, au cadre de vie, et à l'activité agricole (garantie du principe de proximité et développement des modes de transport alternatifs à la route, emploi maximal des matériaux recyclés, mise en place des conditions pour limiter les impacts sur les milieux naturels, plus particulièrement sur les milieux alluvionnaires, et sur l'activité agricole),
- le réaménagement des sites dans le respect de la vocation des territoires.

Fruit d'un travail de concertation entre l'État, l'union nationale des industries de carrières et matériaux (UNICEM), les chambres d'agriculture, les associations de protection de la nature et les Départements, le cadrage fixe des orientations phares comme la réduction de 50% de la capacité maximale autorisée des carrières en eau à l'horizon 2023 avec la nécessité de trouver des substituts (roche massive, recyclage) ou encore le principe d'un accord cadre entre l'UNICEM et la profession agricole qui précisera les principes d'exploitation des carrières, de leur remise en état et des éventuellement des modes de compensation pour des pertes d'usage.

Le cas de la plaine de l'Heyrieux

État initial de la capacité maximale autorisée de granulats dans les carrières au 31/12/12



Accompagnant le cadrage régional des carrières, l'état initial de la capacité maximale autorisée de granulats montre l'importance stratégique des exploitations de la plaine de l'Heyrieux, principales exploitations autorisées en matériaux alluvionnaires de la région.

Comme pour tout secteur d'exploitation, les potentiels impacts sont multiples (voir plus haut). Les principaux enjeux sont ici :

- les ressources en eau souterraines en termes qualitatifs et quantitatifs. La nappe souterraine est d'intérêt patrimonial et stratégique pour l'alimentation en eau potable du territoire et de l'agglomération lyonnaise. De plus, la zone d'exploitation est à l'amont des captages en eau potable des Quatre Chênes de Saint-Priest (hors territoire).
- La biodiversité, car si le secteur ne comporte pas d'habitats remarquables, il présente des enjeux liés aux amphibiens d'une part, à l'avifaune d'autre part.
- Les nuisances sonores induites par le trafic routier dus aux transports des matériaux.
- Les paysages d'une plaine agricole ouverte mais dont la qualité est déjà entamée par les multiples infrastructures de transport et l'extension urbaine.

En raison du caractère stratégique de la zone et de la multiplicité des demandes d'exploitation (ou d'extension) sur la plaine d'Heyrieux, les services de l'Etat ont mené une analyse de l'ensemble du secteur permettant de définir une estimation des ressources en matériaux sur la zone, de proposer une extraction coordonnée du gisement (y compris dans l'optique d'un réaménagement pour une réutilisation future des sols) et d'avoir un avis hydrogéologique global sur la zone. Ainsi des mesures d'évitement, de réduction ou curatives sont prises pour chaque exploitation.

III/ Prévention et gestion des risques et de la santé

Polluants atmosphériques et niveau d'exposition de la population

La qualité de l'air est un enjeu de santé publique qu'il est essentiel de prendre en compte dans l'aménagement des territoires. Au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise il s'agit d'une question particulièrement importante en raison de la multitude des sources de pollution et de la densité de population potentiellement exposée. La qualité de l'air à l'intérieur des lieux d'habitation ou de travail est également un enjeu important : elle est influencée par l'air extérieur mais aussi par les matériaux de construction et nos modes de vie.

Des relations établies entre qualité de l'air et santé...

- *Des connaissances épidémiologiques pour la qualité de l'air extérieur*

Les polluants atmosphériques ont des impacts sur la santé entraînant notamment des maladies cardiovasculaires, respiratoires et des cancers. Les études épidémiologiques menées depuis les années 90 ont mis en évidence des relations statistiques entre des indicateurs d'exposition aux polluants atmosphériques (concentrations en particules en suspension, autres polluants...) et la survenue d'événements sanitaires en excès dans la population (nombre de décès prématurés, d'hospitalisation, de cas d'asthmes...).

L'impact sur la santé est davantage lié à la pollution de tous les jours et à son cumul dans le temps qu'aux pics observés quelques jours par an. En effet, les études menées par l'Institut de veille sanitaire (INVS), au niveau national (programme de surveillance air et santé), mais aussi plus spécifiquement sur l'agglomération lyonnaise, ont montré qu'une réduction des niveaux de fond de la pollution, notamment particulaire, en agissant sur l'exposition chronique de la population permettrait des

gains en termes de santé plus importants qu'en agissant simplement sur les pics de pollutions.

- *L'exposition de la population à la pollution de l'air intérieur*

L'air intérieur des habitations et autres lieux de vie est contaminé non seulement par les polluants de l'air extérieur, mais aussi par des substances provenant du bâtiment lui-même, le cumul pouvant aboutir à un niveau de pollution supérieur à celui enregistré à l'extérieur, et pouvant engendrer malaises, asthme et allergies. Devenue un sujet essentiel aux plans national et international, la qualité de l'air intérieur fait l'objet d'une surveillance croissante, désormais imposée par la réglementation, notamment dans les lieux accueillant du public et plus spécialement les écoles.

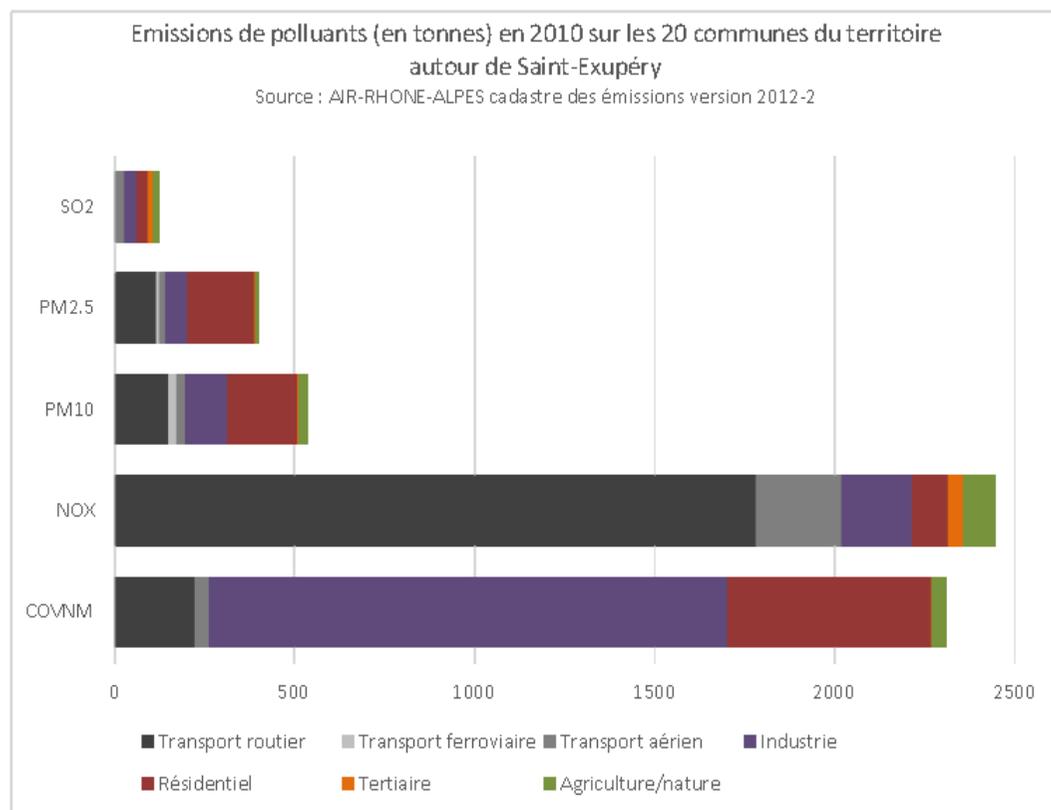
Des émissions d'origines diverses, un profil typique du périurbain

Les polluants émis dans l'atmosphère proviennent de la circulation routière, du trafic aérien, du chauffage, de l'industrie, de l'incinération des déchets, etc, dans des proportions variées selon les polluants et les territoires. Ainsi les oxydes d'azote (dont le dioxyde d'azote – NO₂) sont émis majoritairement par les transports, le dioxyde de soufre (SO₂) est un polluant d'origine industrielle mais aussi émis par le chauffage, les particules (particules fines PM10 – diamètre inférieur à 10 µm -, et très fines PM2,5 – diamètre inférieur à 2,5 µm) et les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) ont des origines multiples (chauffage dans les bâtiments résidentiels et tertiaires, transports, industrie).

Compte tenu de l'importance des infrastructures (routes et aéroport) sur le territoire d'étude, les transports ont un poids important dans les émissions, en particulier pour les oxydes d'azote (83% des émissions). L'industrie est majoritaire dans les émissions de COVNM. Les émissions du chauffage des bâtiments résidentiels et tertiaires représentent également une source d'émissions de particules, de composés organiques, d'oxydes d'azote et dioxyde de soufre et à ne

pas négliger. Il y a relativement peu de très gros émetteurs industriels sur le territoire, seuls quelques établissements doivent toutefois déclarer leurs rejets compte-tenu de leur importance.

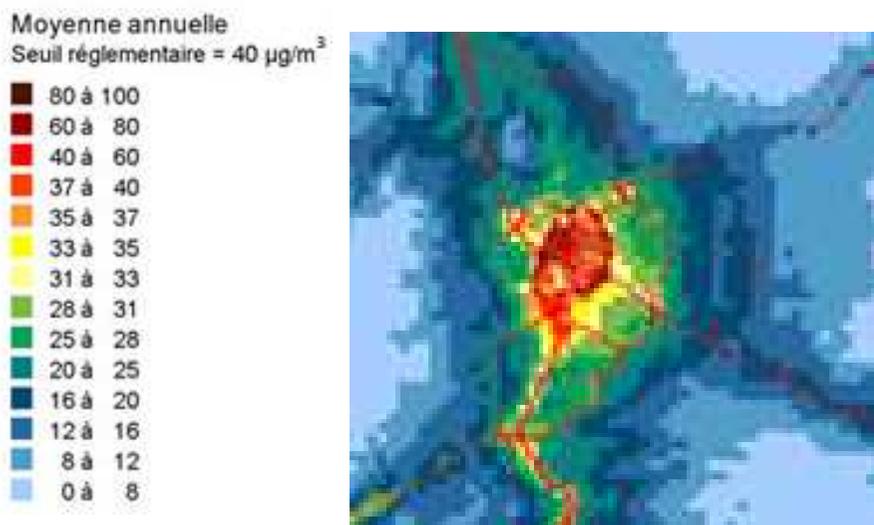
Deux stations de mesure permanente du réseau régional de surveillance de la qualité de l'air sont implantées sur le territoire, l'une à Genas, l'autre à Pusignan au nord de l'aéroport. Elles sont représentatives de situations périurbaines et, avec les travaux de modélisation effectués par Air Rhône-Alpes, permettent de caractériser la qualité de l'air du territoire.



Des concentrations en dioxyde d'azote plus élevées aux abords des grands axes de circulation

On observe un **gradient décroissant de pollution par le dioxyde d'azote du cœur de l'agglomération vers l'Est**. La valeur limite est respectée sur les 2 stations de mesure et sur l'essentiel du territoire. Selon la modélisation effectuée, les concentrations dépassent cependant cette valeur le long des grands axes de transport routier (A432, A42 et A43). On relèvera par ailleurs que pour l'ensemble des oxydes d'azote le niveau critique pour la protection de la végétation est dépassé à Genas.

Modélisation de la concentration en NO₂ sur l'agglomération lyonnaise
(source Air Rhône- Alpes – cartographie année 2011)



Niveaux de pollution mesurés à Genas et Pusignan au regard des objectifs réglementaires (source Air Rhône- Alpes)

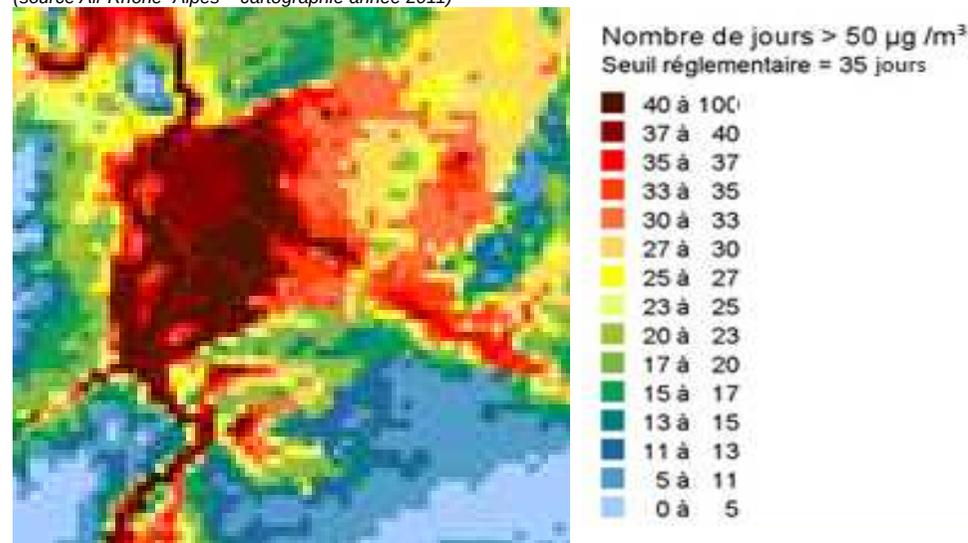
Polluant	Dioxyde d'azote - NO ₂ (moyenne annuelle en µg/m ³)		Oxydes d'azote – NOx moyenne annuelle (en équivalent NO ₂)	
	valeur limite = 40		niveau critique protection de la végétation = 30 µg/m ³	
Station	Genas	Pusignan	Genas	Pusignan
2007	35	19	72	25
2008	33	18	67	26
2009	33	17	65	25
2010	33	16	56	21
2011	31	17	60	25
2012	30	15	63	20

- Des seuils réglementaires qui ne sont pas toujours respectés pour les particules

La pollution par les particules est un enjeu de santé publique majeure pour de nombreuses agglomérations et la France est en contentieux avec l'Europe pour non respect des valeurs limites sur les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10). On observe un gradient d'Est en Ouest comme pour le dioxyde d'azote et la valeur limite en moyenne annuelle est respectée. En revanche celle exprimé par le nombre de jours dépassant le seuil de 50 µg/m³ (seuil nécessitant le déclenchement de la procédure d'information de la population) ne l'est pas en 2011 à Genas et plus généralement sur une partie du territoire d'après la modélisation d'Air Rhône-Alpes.

Modélisation de la concentration en PM10 sur l'agglomération lyonnaise

(source Air Rhône-Alpes – cartographie année 2011)



Niveaux de pollution mesurés à Genas et Pusignan au regard des objectifs réglementaires (source Air Rhône-Alpes)

Polluant	Particules de diamètre inférieur à 10 µ - PM10 (moyenne annuelle)		Particules de diamètre inférieur à 10 µ - PM10 (nbre jours où moyenne journalière > 50 µg/m ³)	
	Genas	Pusignan	Genas	Pusignan
Valeur à respecter	valeur limite = 40 objectif de qualité = 30		valeur limite = 35	
Station	Genas	Pusignan	Genas	Pusignan
2007	29	27	31	26
2008	25	24	23	18
2009	25	24	17	15
2010	28	25	24	16
2011	27	25	37	27
2012	24	20	15	5

Des concentrations plus élevées s'observent également **le long des axes routiers**, mais cela est moins marqué que pour le NO₂. Des objectifs exigeants ont été récemment introduits au niveau européen et national pour les particules très fines (de diamètre inférieur à 2,5 µm). Elles ne sont pas mesurées sur le territoire. A l'échelle de l'agglomération, mais aussi de la région, si les valeurs limites à ne pas

dépasser (25 µg/m³ en 2015) sont respectées, en revanche l'objectif de qualité à plus long terme (10 µg/m³) est systématiquement dépassé.

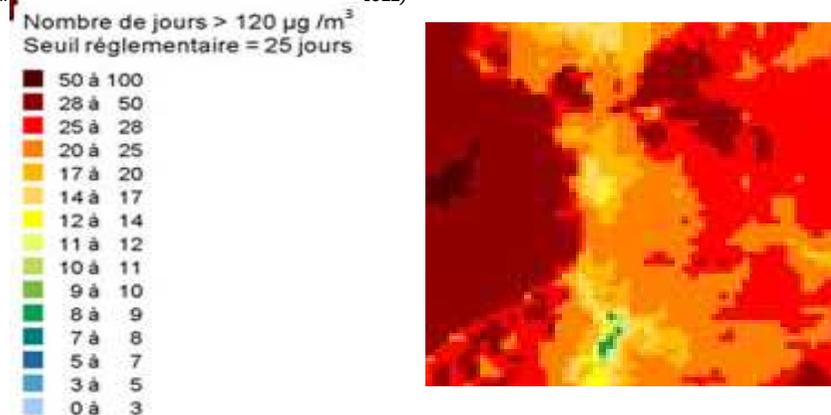
- Une pollution à l'ozone plus marquée à l'Est du territoire

L'ozone est un polluant dit secondaire qui se forme à partir des émissions de précurseurs que sont les oxydes d'azote et les composés organiques volatiles non méthaniques sous l'action du rayonnement solaire. Le gradient de concentration depuis le cœur d'agglomération est inversé par rapport aux autres polluants, notamment car dans le cœur urbain l'ozone a tendance à se recomposer avec les oxydes d'azote. Des dépassements de seuils réglementaires sont ainsi observés à Pusignan. Les concentrations sont toutefois moins élevées dans l'Est lyonnais que dans l'Ouest.

Niveaux de pollution mesurés à Genas et Pusignan au regard des objectifs réglementaires (source Air Rhône-Alpes)

Polluant	Ozone (nombre de jours où le max journalier de la moyenne sur 8h dépasse 120 µg/m ³)	
Valeur à respecter	valeur cible protection de la santé = 25	
Station	Genas	Pusignan
2007	14	19
2008	15	27
2009	8	25
2010	11	28
2011	14	28
2012	22	23

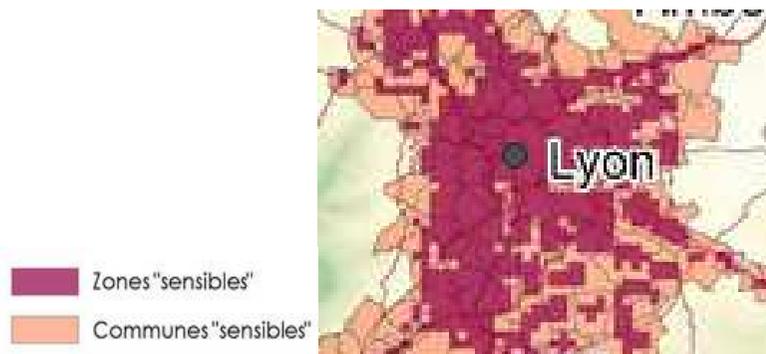
Modélisation de la concentration en ozone sur l'agglomération lyonnaise
(source Air Rhône-Alpes – cartographie année 2011)



- Une partie du territoire en zone sensible pour la qualité de l'air

En application de la réglementation les zones qui sont ou risquent d'être soumises à des dépassements de valeurs limites réglementaires et, du fait de la présence de récepteurs vulnérables (population et écosystèmes), sont dites « sensibles » à la qualité de l'air. Ce sont des zones où les actions en faveur de la qualité de l'air doivent être jugées préférables à des actions portant sur le climat en cas d'effets antagonistes.

Compte tenu de l'importance des enjeux, une telle zone sensible a été définie pour la région lyonnaise. Elle concerne 16 communes du territoire d'étude dans sa partie Ouest et le long des autoroutes A42 et A43.



Un impact géographiquement limité de la plate-forme aéroportuaire sur qualité de l'air

Le territoire est concerné par les émissions de polluants liées à la plate-forme aéroportuaire : trafic aérien, logistique terrestre liée à la plate-forme, centrale thermique, trafic routier de desserte... Les polluants caractéristiques de ces émissions sont les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone et les composés organiques volatils. En ce qui concerne le trafic aérien proprement dit ce sont les phases de décollage et de montée qui sont responsables de l'essentiel des émissions (les quantités de NOx émises par un avion qui décolle sont équivalentes à environ 30 voitures ou 4 camions parcourant chacun 100 kilomètres). Le monoxyde de carbone et les composés organiques volatils sont émis principalement lors du roulage au sol.

Globalement, sur le territoire des 20 communes autour de Saint-Exupéry, les émissions du trafic aérien représentent 10% des émissions de NOx (30% pour la commune de Colombier-Saugnieu la plus concernée), 21% des émissions de SO₂.

L'impact des émissions sur la qualité de l'air des communes riveraines a été étudié à plusieurs reprises⁹. La station de mesure fixe de la commune de Pusignan situé à environ 1,5 km de l'extrémité nord des pistes permet de mesurer les niveaux de polluants auxquels les habitants les plus proches de la plate-forme sont exposés. Les données collectées montrent que la qualité de l'air est caractéristique d'un environnement périurbain et n'indique pas d'influence marquée de l'aéroport.

Afin de compléter la caractérisation de la qualité de l'air aux abords de la plate-forme aéroportuaire, Air Rhône-Alpes a réalisé, en 2002-2003 puis 2009-2010, des campagnes de mesures de la qualité de l'air. Elles ont montré que les activités aéroportuaires avaient un impact indéniable mais géographiquement limité sur la qualité de l'air (mesurable au niveau des terminaux, de la voie d'accès ou de la centrale thermique). En outre, ces mesures ont également permis de

⁹ Source : Impact de l'aéroport Saint-Exupéry sur la qualité de l'air – Développement d'un outil de modélisation – Air Rhône-Alpes – Diffusion avril 2013

mettre en évidence que la qualité de l'air de la zone de l'aéroport subit des influences diverses : les activités de l'aéroport (avions, aérogare, centrale thermique), mais aussi trafic routier (A43, A432, D517e), l'agglomération lyonnaise ou encore des sources industrielles locales. L'influence exacte de l'aéroport reste donc difficilement quantifiable. Pour pallier cette difficulté des travaux ont été conduits afin de mieux intégrer les activités aéroportuaires dans les outils de modélisation.

Des politiques publiques renouvelées

- *Des documents de planification à l'échelle régionale ou locale*

Le **schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)** (instauré par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement), est en cours d'élaboration conjointement par l'État et la Région. Il fixe les grandes orientations stratégiques du territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique. Ses orientations en matière de qualité de l'air doivent en particulier être déclinées dans les plans de protection de l'atmosphère (PPA). Il identifie les zones dites sensibles à la qualité de l'air (voir plus haut).

Un **plan de protection de l'atmosphère (PPA)**, instauré par la réglementation pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, a été révisé et approuvé en février 2014. Il a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites, et de définir les modalités de la procédure d'alerte. Il doit être compatible avec le SRCAE. Son périmètre, élargi par rapport au plan de 2008, intègre une partie du secteur d'étude (son extension vers l'est reprend la limite du SCOT de l'agglomération lyonnaise). Le PPA définit des mesures dans les domaines de l'industrie, du résidentiel et du transport, visant par exemple à inciter les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacements d'entreprises/administration, à réduire les vitesses sur certains axes, à

réduire les émissions de particules liées au chauffage bois, à réduire les valeurs limites d'émissions pour certaines chaudières, à caractériser les émissions de poussières de carrières, centrales de traitement des déchets du BTP... Il définit aussi les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme, comme par exemple limiter l'urbanisation (en particulier des établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite...) à proximité des grands axes routiers.

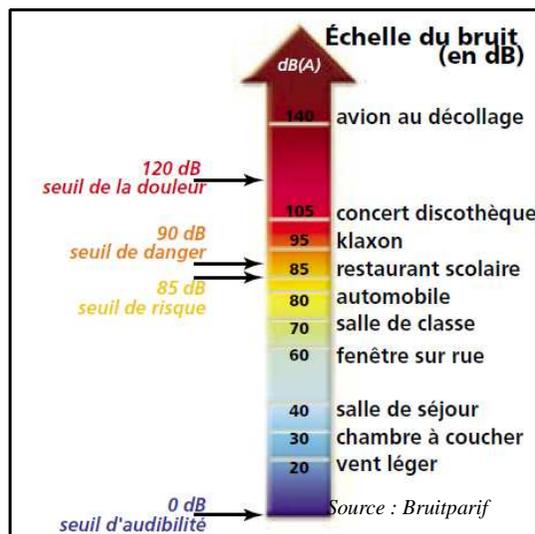
L'élaboration d'un **plan de déplacements urbains (PDU)** est obligatoire dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996. Le territoire d'étude appartient pour une petite partie (Nord-Ouest) au périmètre du PDU de l'agglomération lyonnaise.

- *Des actions spécifiques à la plate-forme aéroportuaire*

Outre les améliorations technologiques sur les avions qui comme pour les véhicules terrestres contribuent à réduire les émissions, des actions sont également engagées au niveau de la plate-forme. Cela concerne notamment la mise en place d'une alimentation électrique de substitution aux auxiliaires de puissance des avions (qui sont alimentés au kérosène et fournissent de l'électricité aux avions pendant les escales lorsque les moteurs sont éteints), la gestion des flottes de véhicules et divers engins au sol.

Nuisances sonores et niveau d'exposition de la population

Les risques sanitaires liés au bruit, des effets auditifs et extra-auditifs



La nocivité du bruit dépend de sa source, du contexte et de facteurs individuels. Ainsi, un bruit à caractère soudain et imprévisible – le décollage ou l'atterrissage d'un avion par exemple – est plus nocif qu'un bruit continu de même énergie.

Les effets sur l'appareil auditif sont nombreux : baisse du seuil de l'audition, surdité, hyperacousie – perception

des sons à un niveau supérieur à la normale, acouphènes – bruit subjectif entendu en continu sans sollicitation sonore. Au-delà de 120 décibels (dB), les tympans peuvent subir des lésions importantes. L'organisation mondiale de la santé considère 55 dB(A) comme un seuil de gêne.

Le bruit est un enjeu de santé publique, en raison de ses effets sur les organes auditifs, parfois irréversibles, mais aussi en raison de ses effets sur l'état psychologique et le sommeil, ce qui peut avoir des répercussions sur le comportement et ou la tension artérielle. Ces effets extra-auditifs du bruit sont aujourd'hui à l'étude.

Des nuisances sonores importantes sur une grande majorité du territoire

- De multiples infrastructures de transport, sources de nuisances sonores, devant faire l'objet d'une cartographie stratégique du bruit

La directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et sa transposition en droit français prévoient :

- La réalisation de cartes de bruit stratégiques aux abords des grandes infrastructures de transport ainsi que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, concernant toutes les sources de bruit (infrastructures de transport mais aussi activités industrielles notamment), avec des échéances différentes selon l'importance du trafic pour les infrastructures de transport, et selon la population pour les agglomérations.
- L'élaboration, à la suite de ces cartes, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) visant à prévenir et réduire les niveaux de bruit dans les zones bruyantes et à préserver les zones dites « calmes ».

L'application de cette directive se fait en deux phases :

- Une première phase concerne les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les routes empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules par jour), les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de trains par an (164 trains par jour) et les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an, les cartes de bruit devaient être publiées au plus tard en juin 2007, les plans de prévention au plus tard en juillet 2008.
- Une seconde phase concerne les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les routes empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an (8200 véhicules par jour) et les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de trains par an (82 trains par jour). L'échéance se situe en juin 2012 pour les cartes de bruit et en juillet 2013 pour les plans de prévention.

Les cartes stratégiques du bruit de la 1ère échéance ont été réalisées. Sur le territoire d'étude, sont concernées :

- l'A43, la RD306, la RD318, la RD433 et l'aéroport dans le Rhône,
- l'A42 dans l'Ain,
- la RD 1006 en Isère.

3 communes du territoire (Meyzieu, Jonage et Genas) sont incluses dans le périmètre de la cartographie de l'agglomération de Lyon (> 250 000 habitants, au sens de l'INSEE).

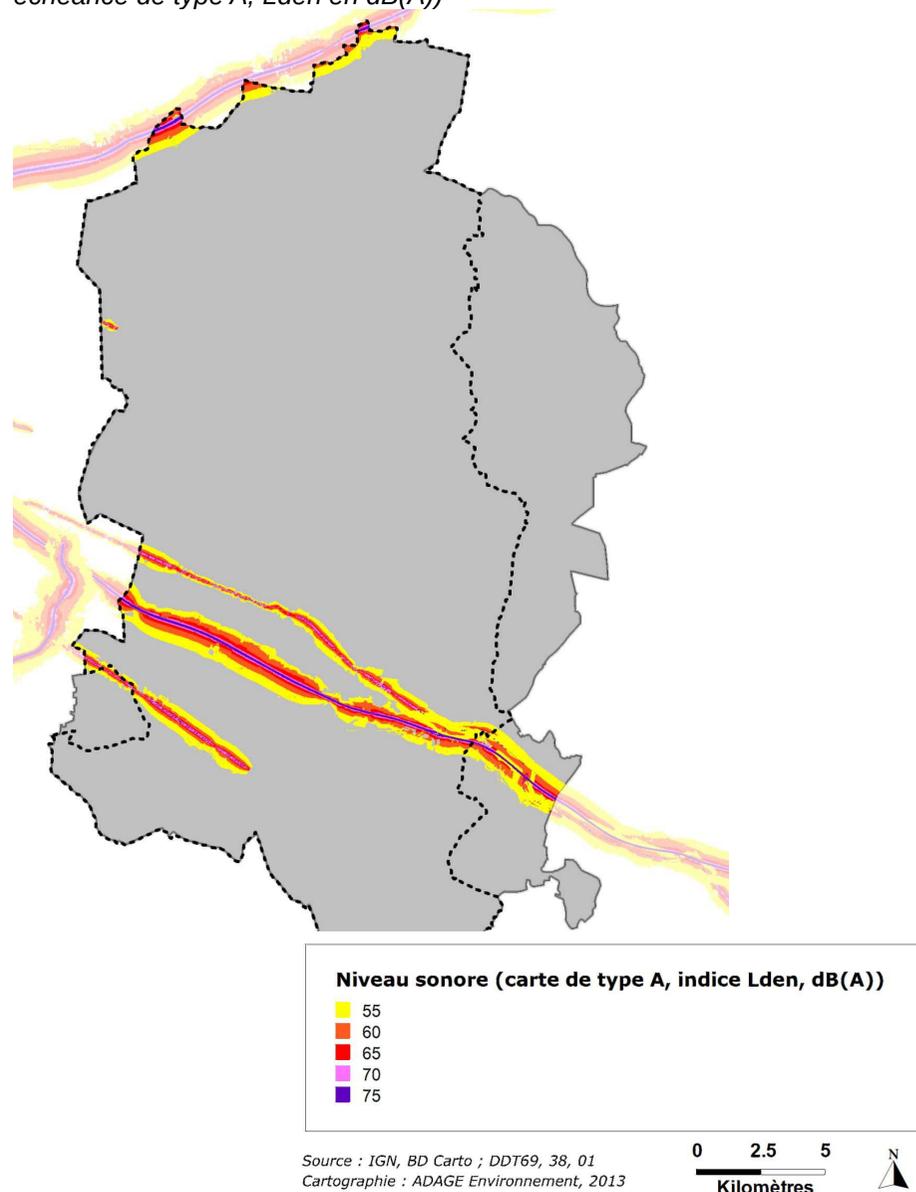
Pour la 2nde échéance, les cartographies du bruit sont validées ou en cours d'élaboration et concerneront notamment l'A432, la RD519 et les lignes ferroviaires comme la ligne Lyon-Marseille ou Lyon-Grenoble.

- Une connaissance en cours sur le bruit des infrastructures terrestres

Pour l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), 55 dB(A) est un seuil de gêne sérieuse pendant la journée. La carte stratégique du bruit de type A présentent les zones exposées à plus de 55 décibels en Lden (jour soir nuit) et les zones exposées à plus de 50 décibels en Ln (nuit). Sur l'ensemble du territoire, seules les données Lden ont pu être exploitées. Sont concernées : l'A42 (dans l'Ain), l'A43, la RN6, la RD518 (dans le Rhône).

Le Lden (day/evening/night soit jour/soirée/nuit) et le Ln (Ln_{night} ou Ln_{nuit}) sont des indicateurs du niveau sonore pendant le jour (de 6h à 18h), le soir (de 18h à 22h) et la nuit (de 22h à 6h). Ils sont exprimés en dB(A) et correspondent à des moyennes sur les périodes de temps concernées. Ils sont utilisés pour l'élaboration des cartes stratégiques du bruit. Le Lden porte sur 24h, avec une pondération de l'intensité sonore selon la période de la journée. Les niveaux moyens de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) par rapport au niveau de jour, le bruit étant ressenti comme plus gênant dans ces périodes.

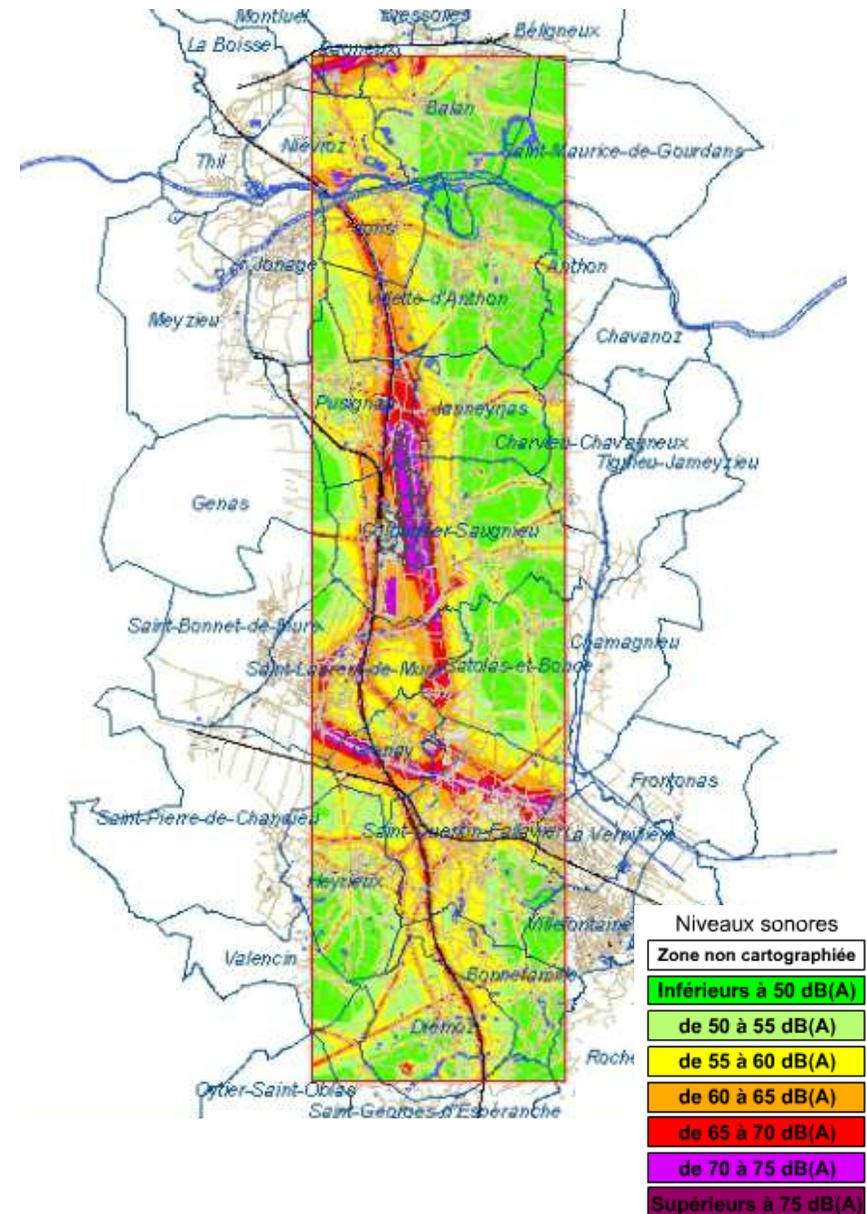
Cartographie stratégique du bruit pour les infrastructures routières (carte 1^{ère} échéance de type A, Lden en dB(A))



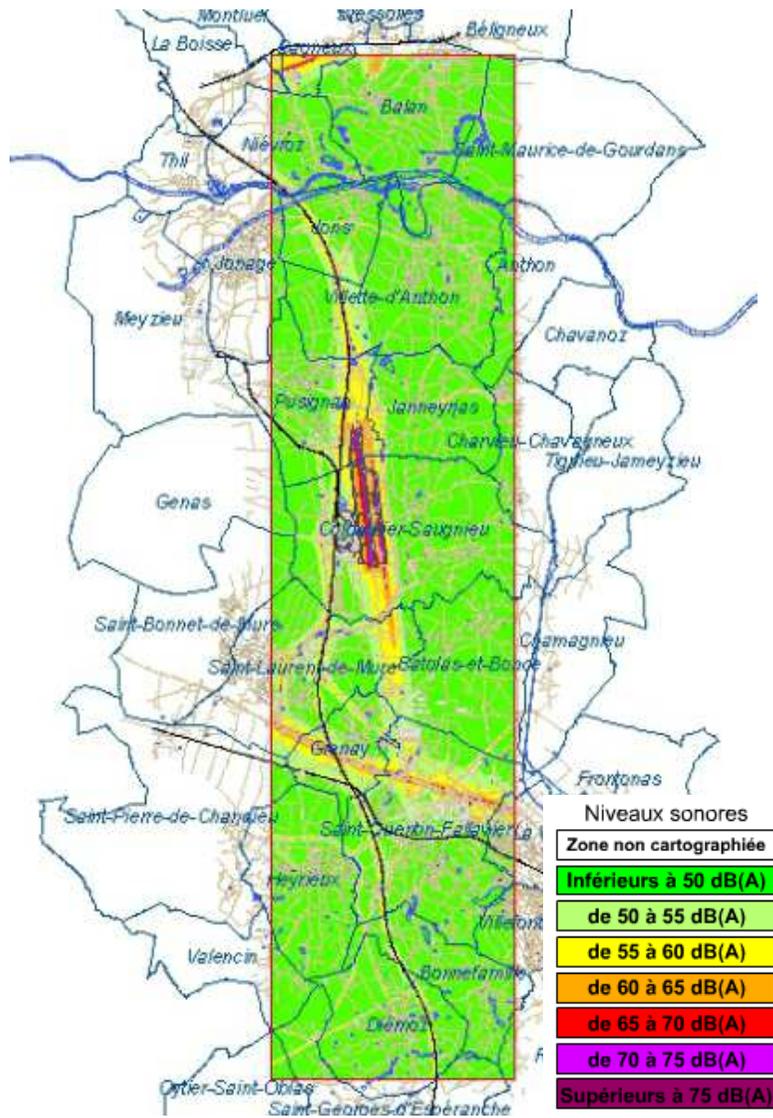
- Plus de 30 000 personnes et 70 établissements sensibles exposés à une ou plusieurs sources de bruit aux abords de la plate-forme aéroportuaire

En complément des cartographies stratégiques du bruit, l'aéroport a réalisé un travail prenant en compte le cumul des expositions à plusieurs sources de bruit sur un périmètre de 17 communes. Près de 32 000 personnes et 70 établissements d'enseignement ou de santé sont soumis à des niveaux sonores supérieurs à 55 dB(A) selon l'indicateur Lden, provenant d'une ou plusieurs sources de bruit. Avec l'indicateur Ln, l'estimation est de 3 100 personnes et 3 établissements supérieurs à 50 dB(A).

Multiexposition aux nuisances sonores, indicateur LdeN, en dB(A)



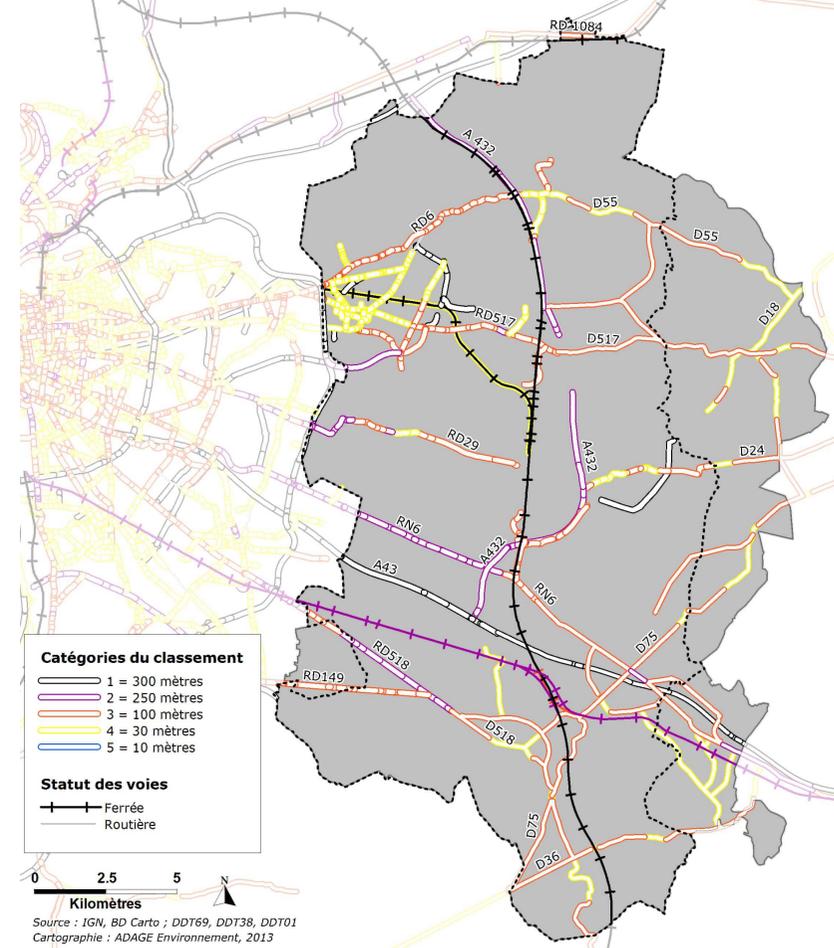
Multiexposition aux nuisances sonores, indicateur Ln à droite, en dB(A)
 (source : <http://www.lyonaeroports.com/multiexposition/carte.htm>)



Des politiques de lutte contre le bruit : limiter les émissions, ne pas exposer plus de population

- Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre pour une prise en compte dans l'aménagement

Classement sonore des infrastructures de transport terrestre



Les infrastructures de transport terrestre font l'objet d'un classement sonore pour déterminer les secteurs potentiellement affectés par le bruit. Ce classement constitue un dispositif réglementaire préventif : dans les secteurs dits « affectés par le bruit », les futurs bâtiments sensibles au bruit doivent présenter une isolation acoustique renforcée. Ce classement est annexé aux PLU.

Les exigences d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation sont définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure, de la distance entre le bâtiment et l'infrastructure et d'un terme correctif lié à la présence d'obstacles entre le bâtiment et l'infrastructure.

La réglementation impose par ailleurs aux maîtres d'ouvrage de nouveaux projets d'infrastructures routières et ferroviaires de protéger l'ensemble des bâtiments préexistants en cas de dépassement des seuils réglementaires.

- Les plans de prévention du bruit dans l'environnement : agir contre les points noirs du bruit et préserver les zones de calme

Les cartes de bruit stratégiques conduisent à l'adoption de plans d'actions (plans de prévention du bruit dans l'environnement - PPBE). Les zones où le bruit dépasse les valeurs limites (ou points noirs) doivent faire l'objet de mesures de résorption et les zones de calme doivent être préservées. Les autorités compétentes pour l'élaboration des PPBE sont les communes et les intercommunalités ayant pris la compétence bruit ainsi que les gestionnaires d'infrastructures (Etat, Départements, RFF, Aéroports de Lyon).

Dans le Rhône, le PPBE de l'Etat a été approuvé le 30 mars 2012. Le Grand Lyon a mis en place un PPBE en 210. En Isère, le PPBE de l'Etat a été approuvé le 7 mars 2011. Il prévoit notamment le traitement (isolation des façades) de 3 points noirs du bruit à Saint-Quentin-Fallavier par la société AREA, gestionnaire de cette portion de l'A43. Le PPBE du Département a été arrêté le 20 février 2013. Aucune zone de bruit critique ou point noir du bruit n'y est recensé ni mesure spécifique à venir sur le territoire d'étude. Dans l'Ain, le PPBE de l'Etat a été approuvé en juillet 2013.

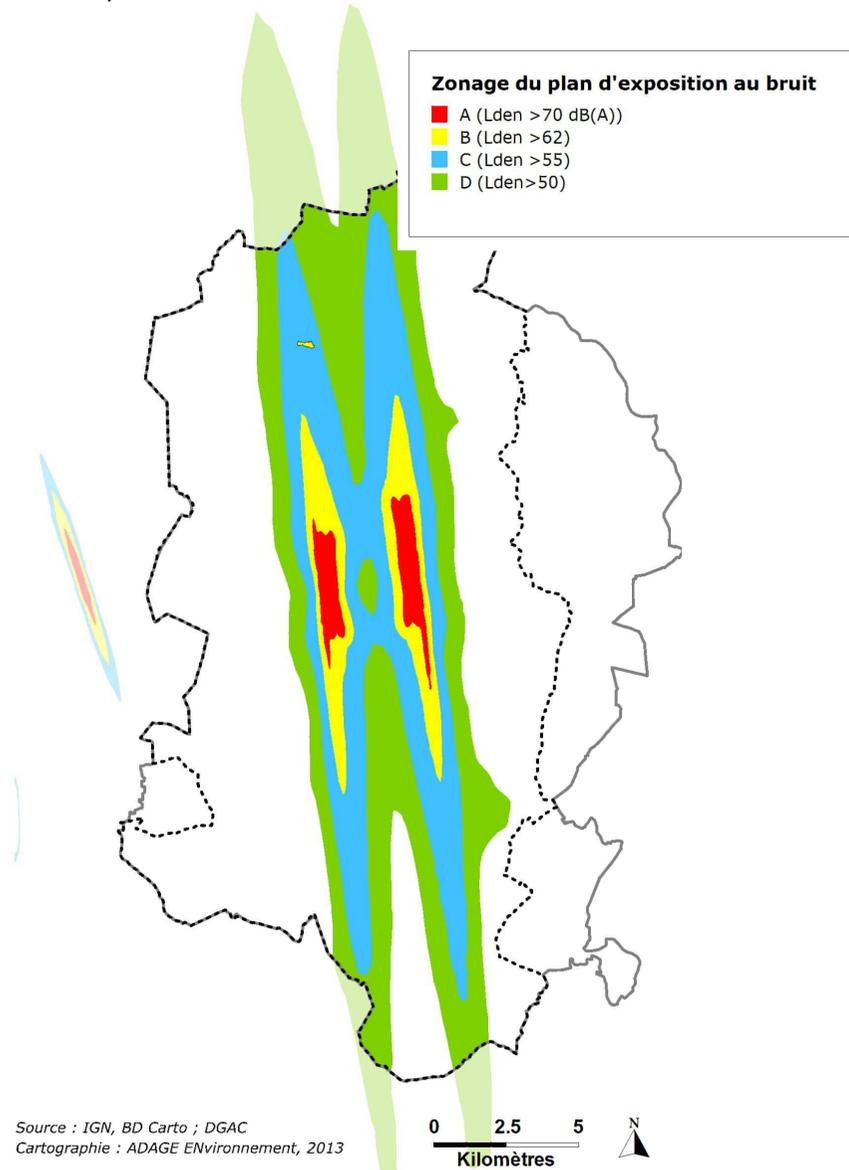
Le PPBE de l'aéroport est en cours d'élaboration. Les mesures présentées dans le projet portent sur :

- la prévention (maîtrise et suivi de l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport, information sur l'exposition et la multiexposition),
- la lutte contre le bruit (sensibilisation des pilotes, amélioration de la performance environnementale de la navigation, redevance d'atterrissage,...)
- l'insonorisation des logements.
- Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport : limiter l'urbanisation dans les zones exposées

Sur une superficie de 186 km², le plan d'exposition au bruit (PEB) est un instrument destiné à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport. Quatre zones (A, B, C et D) sont définies, liées à des niveaux d'intensité sonore croissants. Les prescriptions sont différentes selon les zones (voir ci-contre). 30 communes sont impactées par ce document, approuvé en 2005 puis complété en 2008 et 2009.

Pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Un tel périmètre a été défini sur la commune de Jonage.

Plan d'exposition au bruit



Contraintes réglementaires liées aux 4 zones du PEB (source : PEB)

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Construction nouvelle à usage d'habitation				
Logement nécessaire à l'activité aéronautique ou lié à celle-ci	Autorisé *			
Logement de fonction nécessaire aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisé * (si secteur déjà urbanisé)	Autorisé * * Sous réserve d'une isolation acoustique et le cas échéant, de l'information des futurs occupants		
Construction directement liée ou nécessaire à l'activité agricole				
Construction individuelle non groupée			Autorisé *(si secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si faible accroissement du nombre d'habitants exposé aux nuisances)	
Autre type de construction à usage d'habitation (lotissement, immeuble, etc.)	Non autorisé		Autorisé *(si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, si pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, si normes d'isolations phoniques respectées et coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur)	Autorisé *
Equipements publics ou collectifs				
Création ou extension	Autorisé * (si nécessaire à l'activité aéronautique ou indispensable aux populations existantes)		Autorisé *	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, extension mesurée ou reconstruction des bâtiments existants	Non autorisé		Autorisé *(sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, si pas d'augmentation de population soumise aux nuisances sonores)	Autorisé *
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain				

- La DTA : des prescriptions visant à limiter le développement de l'habitat dans 20 communes autour de l'aéroport

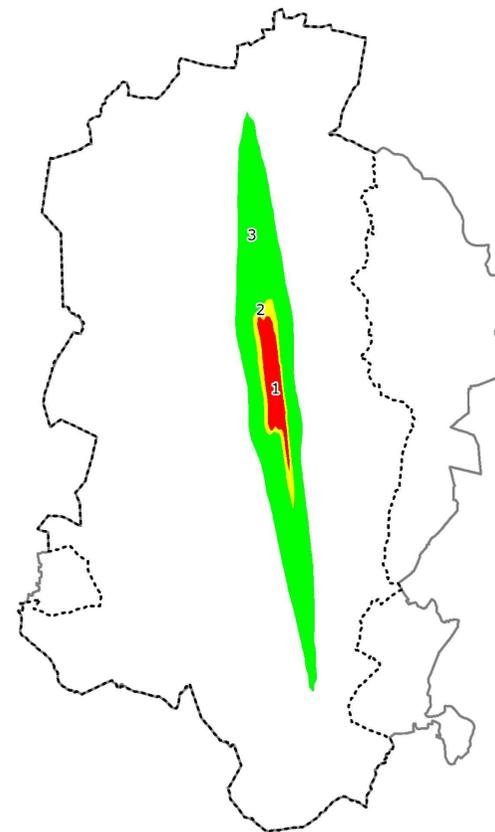
Autour de la plate-forme, l'espace interdépartemental Saint-Exupéry est défini comme « territoire spécifique » par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2007, du fait de son caractère stratégique, de son potentiel de développement et de la situation particulière de ce secteur, à la rencontre de quatre schémas de cohérence territoriale et dans la continuité du projet d'intérêt général (approuvé en 1999 et prorogé jusqu'à l'approbation de la DTA; document caduc depuis 2009).

Au delà de la préservation des populations face aux nuisances sonores, la maîtrise de l'urbanisation est vue comme une condition majeure pour préserver les capacités de développement futures de l'aéroport.

Le plan de gêne sonore (PGS) détermine des zones ouvrant droit à une aide pour le financement des travaux d'insonorisation des logements (assurée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) versée par les compagnies aériennes). Il présente 3 types de zones :

- la zone 1 dite de très forte nuisance comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
- la zone 2 dite de forte nuisance, entre la courbe d'indice Lden 70 et Lden 65 ou 62
- la zone 3 dite de nuisance modérée inclut entre la limite extérieure de la zone 2 et Lden 55

Plan de gêne sonore



Source : IGN, BD Cartho ; DGAC
Cartographie : ADAGE ENVIRONNEMENT, 2013



- Sur l'aéroport, des améliorations techniques et des aménagements pour réduire le bruit émis à la source

Plusieurs procédures de limitations des nuisances ont été ou sont en train d'être mises en place comme l'interdiction pour les avions les plus bruyants de voler entre 22h et 6h depuis 2006 ou encore l'interdiction depuis 2002 des approches à vue. Des procédures de navigation spécifiques sont mises en œuvre. A titre d'exemple, les avions doivent

au décollage s'élever le plus rapidement possible, permettant de réduire le nombre d'habitants survolés à basse altitude. En période nocturne les descentes en continu permettent de supprimer les paliers particulièrement générateurs de bruit. L'amélioration technique des moteurs devraient également progressivement réduire le bruit émis à la source.

L'information des riverains et le développement de la connaissance

- 2 observatoires du bruit : ODESA et Acoucité

L'observatoire de l'environnement sonore de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry (ODESA) a été créé en décembre 2004. Il fait suite aux engagements pris par l'aéroport Lyon-Saint Exupéry dans le cadre de sa politique de concertation avec les élus locaux, les associations riveraines et l'Etat. Il a pour objectif général d'être un centre de ressources sur le bruit, de développer et diffuser des études en lien avec le bruit des aéronefs et d'assurer le suivi scientifique des collectes d'informations sur le bruit réalisées par le système CONSTAS (Contrôle des nuisances sonores et des trajectoires de l'Aéroport Lyon-Saint Exupéry). Ce réseau de surveillance du bruit et des trajectoires qui existe depuis 2001 regroupe 7 stations de mesures dont une mobile. Il permet d'évaluer l'impact des mesures de réduction des nuisances mises en œuvre par l'aéroport.

Acoucité est une association loi 1901 créée en 1996 à l'initiative de la communauté urbaine de Lyon. Elle tient le rôle d'observatoire de l'environnement sonore urbain sur un périmètre de compétence qui est celui « Grand Lyon » mais aussi de publication et diffusion de la connaissance (information, conseils aux élus, expertises...).

- Des instances de consultation des riverains

L'aéroport est doté d'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE), comme exigé par la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Cette commission réunit autour du Préfet des représentants des associations de riverains ou de protection de l'environnement, des professionnels aéronautiques et des collectivités. Elle est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle émet des recommandations et peut également rédiger des documents qui formalisent des engagements en vue de la maîtrise des nuisances. Elle se réunit deux fois par an.

Des associations de riverains se sont mises en place sur le territoire. Le Comité des Riverains de l'Aéroport Saint Exupéry (CORIAS) regroupe plusieurs associations et a pour but d'après ses statuts "l'information, la défense et la représentation des riverains face aux atteintes à leur sécurité, leur santé, leur environnement, leur cadre de vie, l'écologie, leur capital foncier ; d'où que viennent ces atteintes - aviation, route, rail, etc." L'Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport de Lyon-Satolas (ACENAS) a pour sa part été créée en 1997.

Déchets des ménages et des entreprises

Une compétence collectée en majorité déléguée, un traitement des déchets assuré par un seul syndicat pour plus de 80% des communes

Le syndicat mixte du Nord-Dauphiné est en charge de la collecte des ordures ménagères et assimilées de la moitié des communes du territoire. Ce syndicat s'étend plus à l'Est. À cheval sur 2 départements (le Rhône et l'Isère), il regroupe 5 intercommunalités soit 192 000 habitants sur 822.6 km². Le syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM) Pont-de-Chérury est en charge de la collecte des ordures ménagères et assimilées de la communauté de communes Porte dauphinoise de Lyon Satolas et de la commune de Tignieu-Jameyzieu qui n'est attachée à aucune EPCI. Les 3 autres intercommunalités du territoire assurent en régie la collecte des ordures ménagères et assimilées de leurs habitants.

Le syndicat mixte de traitement des ordures ménagères (SITOM) Nord Isère assure le traitement des déchets de 24 des 29 communes du territoire d'étude et fédère en tout 9 regroupements intercommunaux dans le Rhône, l'Ain, l'Isère et la Savoie soit plus de 360 000 habitants. La communauté urbaine de Lyon est en charge du traitement des déchets des deux communes du territoire appartenant à la communauté urbaine de Lyon (1,3 million d'habitants). Le syndicat mixte ORGANOM assure cette compétence pour les 3 communes de l'Ain et, hors territoire, pour 193 autres communes regroupant plus de 300 000 habitants.

L'ensemble des syndicats de traitement des déchets exerçant leurs compétences sur le territoire d'étude ont signé en 2007 une charte de coopération dite COVADE (coopération pour la valorisation des déchets). Cette coopération pourrait à terme devenir un syndicat de gestion des déchets regroupant le SITOM Nord Isère, la communauté urbaine de Lyon, ORGANOM et un autre syndicat extérieur au territoire, dans l'objectif d'une mutualisation des équipements.

Organisation de la collecte et du traitement des ordures et déchets ménagers et assimilés

EPCI/communes	Organisme en charge de la collecte	Organisme charge traitement en du
CC de l'Est lyonnais	Syndicat mixte du Nord-Dauphiné	SITOM Nord Isère
CC des collines du Nord Dauphiné		
CA Portes de l'Isère		
CC de l'Isle Crémieu		
Commune Tignieu-Jameyzieu		
CC Porte dauphinoise Lyon Satolas	SIVOM Pont de Chérury	
CU de Lyon	Grand Lyon	Grand Lyon
CC canton de Montluel	CC canton de Montluel	ORGANOM
CC Miribel et Plateau	CC Miribel et Plateau	

Des déchets incinérés et stockés sur ou à proximité du territoire

- Une grande proximité des installations de traitement et de stockage

Le territoire accueille :

- deux installations de stockage des déchets non-dangereux à Satolas-et-Bonce et Colombier-Saugnieu. Le stockage est l'opération d'élimination ultime des déchets. Il concerne la fraction des déchets qui ne peut pas être valorisée par réemploi ou recyclage dans les conditions techniques et économiques du moment.
- Une installation de stockage des déchets inertes à Genas. Les déchets inertes sont ceux qui, comme la pierre, les déblais, gravats et matériaux de terrassement, ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante en cas de stockage.
- Une plate-forme de compostage à Anthon (hors territoire de prescription)
- 3 centres de tri à Saint-Pierre-de-Chandieu, Meyzieu et Colombier-Saugnieu.

Les usines d'incinération des déchets les plus proches sont localisées à Rillieux-la-Pape à environ 15 km à l'Ouest du territoire, à Lyon à une

vingtaine de kilomètres à l'Ouest et à Bourgoin-Jallieu à une quinzaine de kilomètres au Sud-Est du territoire d'étude. Le transport des déchets et les nuisances qui lui sont attachées (bruit, émissions de gaz à effet de serre...) sont limités par cette accessibilité des installations de traitement et de stockage.

- Une élimination des déchets largement basée sur l'incinération

Les déchets pris en charge par le SITOM Nord Isère et n'ayant pas fait l'objet d'une valorisation matière ou organique sont envoyés à l'usine d'incinération de Bourgoin-Jallieu, d'une capacité de 176 000 tonnes par an. Les déchets ultimes sont stockés dans les installations de stockage des déchets non-dangereux de Satolas-et-Bonce et Colombier-Saugnieu.

Les déchets pris en charge par le « Grand Lyon » et n'ayant pas fait l'objet d'une valorisation matière (recyclage) sont incinérés à Lyon ou Rillieux-la-Pape, les usines ayant une capacité respective de 270 000 tonnes et 180 000 tonnes par an. L'installation de stockage de déchets non-dangereux de Rillieux-la-Pape n'accueille plus de déchets depuis fin 2004 et la capacité de stockage de la communauté urbaine de Lyon s'en trouve limitée. Pour répondre entre autres à cet enjeu et aux obligations réglementaires imposées par les lois Grenelle, la communauté urbaine a élaboré en 2007 un plan d'action stratégique en matière de gestion des déchets. Il porte sur la période 2007-2017 et devrait permettre de réduire les volumes d'incinération et de stockage par l'amélioration de la valorisation matière et la prévention de la production de déchets.

Ceux pris en charge par ORGANOM qui n'ont pas été valorisés sont stockés à Viriat dans l'Ain, à environ 70km de la limite nord du territoire. L'installation est saturée depuis 2009. Le site est actuellement en reconversion pour permettre la création d'ici 2014 d'une unité de valorisation bio-énergétique des déchets qui comprendra un tri mécano-biologique et un processus de méthanisation et compostage. Les ordures ménagères collectées sont pour l'instant envoyées dans les 2 usines d'incinération de Bourgoin-Jallieu et Villefranche-sur-Saône (à 40km au nord-Ouest du territoire).

Un gisement de déchets ménagers inférieur à la moyenne régionale et une valorisation des déchets en amélioration

- Des gisements d'ordures ménagères et assimilées inférieurs aux productions nationale et régionale

Gisement des ordures ménagères et assimilées (SINDRA 2008-2011 ; INSEE, Population DGF 2008-2011)

Année	CC Canton de Montluel	CC Miribel et Plateau	Grand Lyon	SIVOM Pont de Chéruy	Syndicat mixte du Nord Dauphiné
2007	288	337	364	338	351
2008	282	330	322	319	330
2009	273	318	313	324	323
2010	267	298	310	318	318
2011	271	300	309	313	316
Evol. 2007-2011	-6%	-11%	-15%	-7%	-10%

Les gisements moyens annuels d'ordures ménagères et assimilées collectées varient en 2011 entre 271 kg.hab. et 316 kg. /hab. soit des ratios inférieurs aux moyennes régionale (368 kg./hab.) et nationale (374 kg./hab.).

La loi Grenelle 1 porte un objectif de réduction des ordures ménagères et assimilées collectées de -7% en 5 ans (2009 étant l'année de référence). Pour réduire la quantité de d'ordures collectées en mélange, des programmes de promotion du compostage ont progressivement été mis en place et se poursuivent sur l'ensemble du territoire. En parallèle, ORGANOM et la communauté urbaine de Lyon ont chacun mis en place un plan de prévention local des déchets.

- Des objectifs nationaux de valorisation matière et organique globalement atteints sauf pour deux collectivités

Gisement des déchets ménagers et assimilés (SINDRA 2009 ; INSEE 2007)

Année	EPCI	Taux de valorisation matière	Evol val. Mat. 2008-2011	Taux de valorisation énergétique	Evol val. Energ. 2008-2011
2008	C.C. CANTON DE MONTLUEL	39,6%	7,2 points	34,9%	-3,8 points
2009		40,5%		55,0%	
2010		43,1%		39,1%	
2011		46,8%		31,2%	
2008	C.C. DE MIRIBEL ET DU PLATEAU	38,2%	1,8 pt	37,6%	15,7 pts
2009		37,9%		58,2%	
2010		42,1%		54,5%	
2011		40,0%		53,3%	
2008	C.U. LYON	25,1%	3,2 pts	67,5%	-6,4 pts
2009		28,6%		64,8%	
2010		27,6%		66,4%	
2011		28,4%		61,1%	
2008	SIVOM DE L'AGGLOMERATION DE PONT DE CHERUY	37,7%	3,6 pts	49,6%	- 5,7 pts
2009		40,1%		47,2%	
2010		39,6%		45,8%	
2011		41,3%		43,9%	
2008	SYNDICAT MIXTE DU NORD DAUPHINE	33,9%	1,7 pt	52,2%	-2,3 pts
2009		35,0%		51,2%	
2010		34,7%		51,4%	
2011		35,7%		49,9%	

Selon les EPCI, entre 28% et 47% des déchets ménagers et assimilés font l'objet d'une valorisation matière en 2011. Seul le la communauté urbaine de Lyon n'atteint pas l'objectif fixé par la loi Grenelle 1 de 35% des déchets ménagers et assimilés (DMA) collectés soumis à une valorisation matière ou organique (compostage) à l'échéance 2012.

L'objectif fixé pour 2015 est d'une valorisation matière ou organique de 45% des DMA.

La part des déchets valorisés énergétiquement varie entre 31% et 61% en 2011. L'énergie ainsi produite alimente des réseaux de chaleur.

Des gisements de déchets des entreprises mal connus

Les déchets des entreprises peuvent être des déchets banals, assimilables aux déchets des ménages et collectés en partie avec ces derniers ou des déchets dangereux. Si pour les déchets des ménages, la collecte par le service public donne des chiffres relativement précis et exhaustifs des gisements, il n'en est pas de même pour les déchets industriels et commerciaux qu'ils gèrent individuellement. Les déchets non dangereux produits par les entreprises (hors BTP) constituent pourtant un gisement d'une importance équivalente à celui des ordures ménagères.

Des plans de prévention et gestion des déchets en cours d'élaboration

Les plans départementaux de prévention et de gestion des déchets non-dangereux (approuvé en avril 2014 dans le Rhône, en révision dans les autres départements) relèvent désormais de la compétence des Départements, tout comme les plans de prévention et de gestion des déchets du bâtiment. Ils remplacent, suite au Grenelle de l'environnement, les plans départementaux d'élimination des déchets ménagers.

Le plan régional d'élimination des déchets dangereux a été approuvé en 2010 et définit les grandes orientations régionales en matière de collecte et traitement des déchets dangereux.

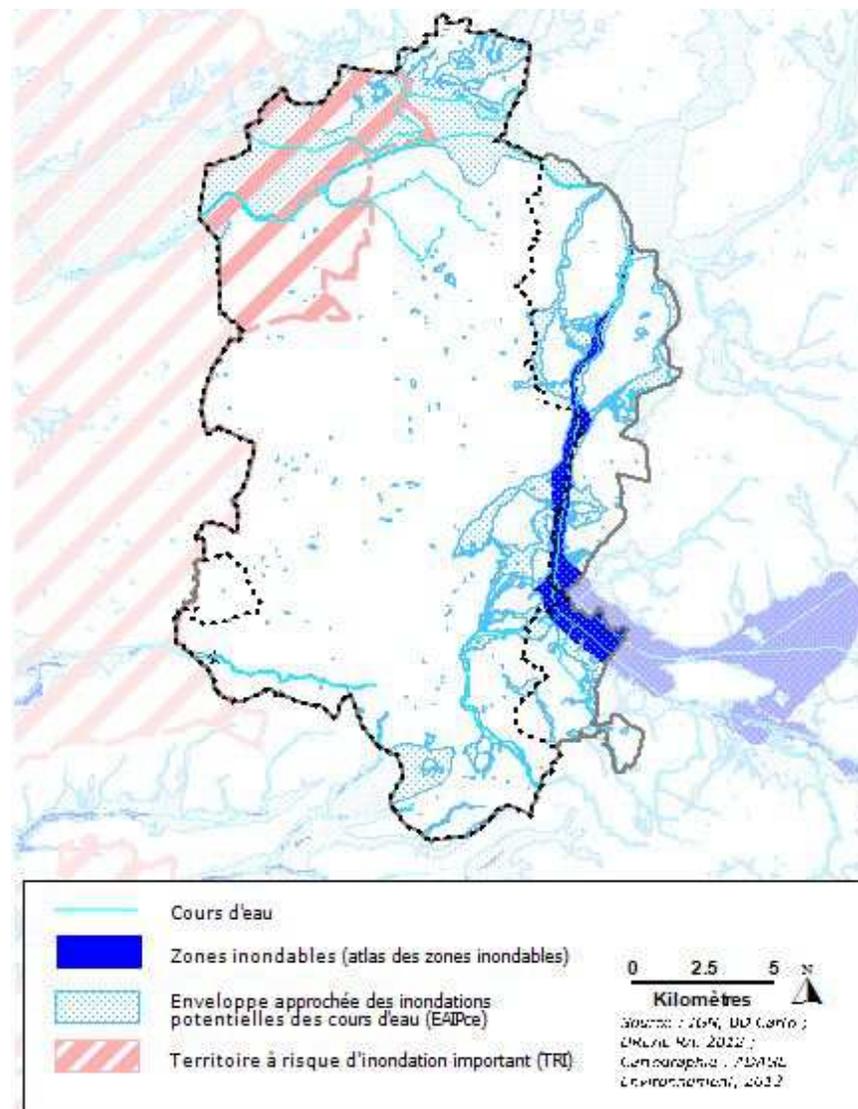
Risques Naturels

L'inondation, principal type de risque naturel sur le territoire

- Un risque lié aux débordements des cours d'eau ; l'importance stratégique des champs d'expansion des crues pour protéger les agglomérations à l'aval

Environ 17% de la surface du territoire est située dans une « **enveloppe approchée d'inondations potentielles** » (EAIP) liées à **des débordements de cours d'eau**. Les enveloppes approchées d'inondation potentielles, construites dans le cadre de l'application de la directive Inondations, représentent l'emprise potentielle des débordements de tous les cours d'eau, y compris les plus petits. Les ruissellements ne sont pas pris en compte. Les principaux cours d'eau concernés sont, d'amont en aval, la Bourbre et le Rhône, nourris par les crues de leurs affluents.

La vallée de la Bourbre se caractérise par des crues très étalées et longues. Si au Sud-Est les espaces agricoles et zones humides présentent une vulnérabilité faible, l'enjeu est plus important en milieu urbain où la densité de population est plus élevée (Tignieu-Jamezieu/Pont-de-Chérury). Les débits de crues de la Bourbre sont partiellement amortis lors de la traversée des marais et espaces agricoles au Sud-Est du territoire qui jouent un rôle d'expansion des crues. Le rôle de la Bourbre sur les crues du Rhône reste négligeable, notamment en comparaison avec l'Ain dont la confluence est très proche.



Les zones à enjeux en termes d'inondation

Le Rhône subit les influences de l'Ain dont le rôle dans les crues du Rhône amont est important : cet affluent peut à lui seul former la crue du Rhône ou entretenir voire amplifier celle-ci. À noter qu'en aval du territoire, la conjonction de crues centennales de l'Ain et de la Saône crée une crue centennale du Rhône. Sur le territoire, la vulnérabilité est faible sur l'île de Miribel-Jonage, zone naturelle qui joue un rôle d'expansion des crues en amont de l'agglomération lyonnaise, mais plus importante sur les 3 communes de l'Ain au Nord du territoire où les crues du Rhône se conjuguent aux crues de plaine du Cotey. Ce sont dans ces communes que le nombre d'habitants dans les EAIP est le plus important.

Au Sud du territoire, la Véga peut subir des crues torrentielles rapides pouvant avoir un impact sur quelques communes du territoire. Sur l'Ozon, l'aléa est globalement faible mais la préservation des zones d'expansion de crues est un enjeu pour les communes à l'aval du territoire dont les rives sont fortement urbanisées.

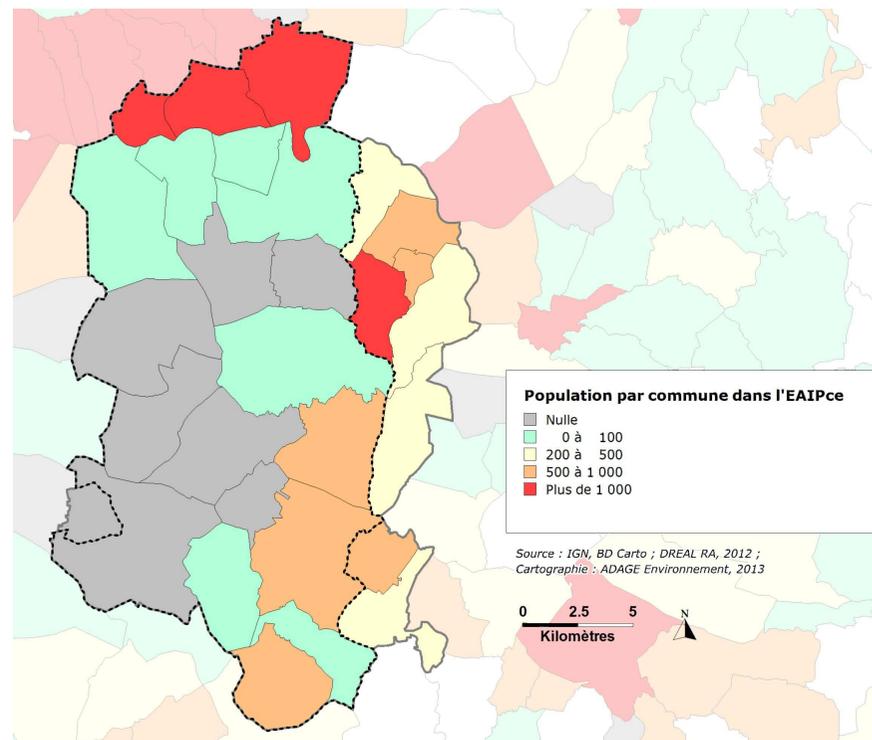
Les **zones d'expansion des crues sont primordiales** dans la gestion en amont du risque inondation, la protection du territoire et des territoires en aval, en particulier de l'agglomération lyonnaise.

Il s'agit de secteurs inondables peu ou pas urbanisés et peu aménagés, où un volume de crue important peut être stocké et qui jouent donc un rôle essentiel dans la réduction de l'aléa. Les SAGE et le Plan Rhône dans son volet «Inondations» visent notamment à préserver ces plaines inondables. 13 zones majeures d'expansion des crues ont été inventoriées sur l'ensemble du bassin rhodanien de par l'importance de leur rôle dans l'écrêtement des crues du fleuve et 2 sont localisées sur le territoire : La Loyette/confluence de l'Ain, le parc de Miribel-Jonage.

A l'échelle plus locale, la confluence Bourbre-Catelan peut-être ajoutée à cette liste, tout comme les zones humides de l'Ozon.

Un schéma d'aménagement global portant sur la réduction de l'aléa et la maîtrise de la vulnérabilité sur le bassin de la Bourbre a été validé en octobre 2013. Il consiste en la mise en place de protection rapprochée d'espaces à enjeux comme Pont-de-Cheruy, complétée par la création

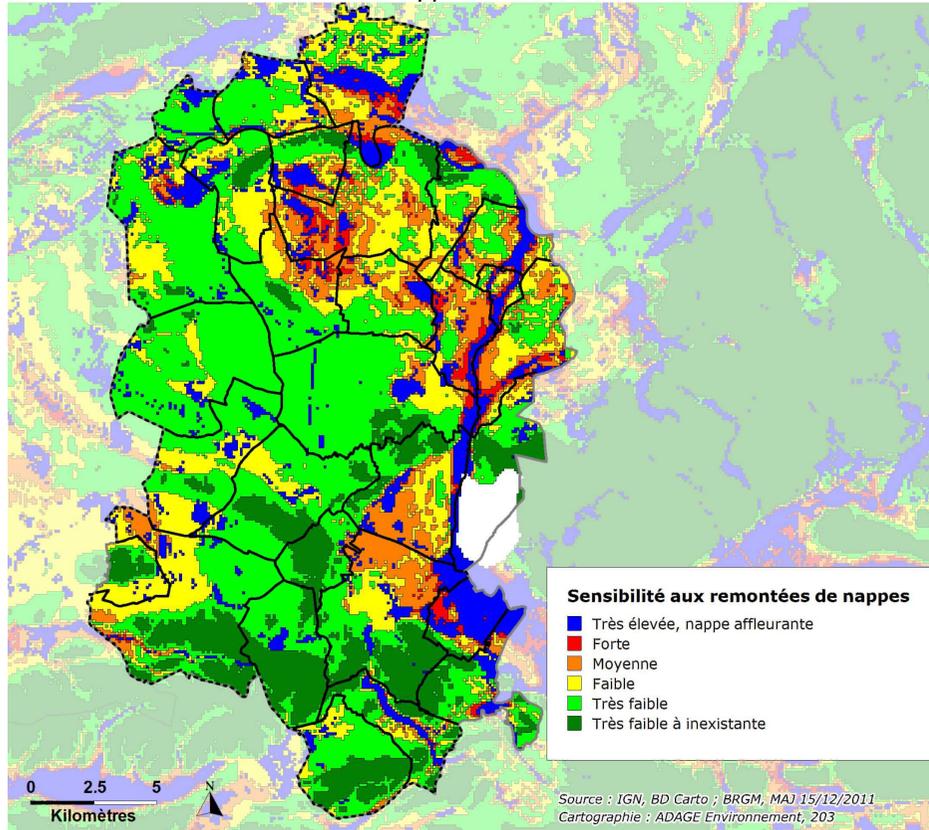
de zones de sur-inondations en amont et la suppression de points noirs hydrauliques identifiés (dont un est localisé à Pont-de-Cheruy).



Nombre d'habitants par commune situés dans l'enveloppe approchée d'inondations potentielles liées à des débordements de cours d'eau

- Un risque de remontées de nappes dans les vallées et zones basses

La sensibilité aux remontées de nappes



Pour les nappes d'eau superficielle, en cas d'événement pluvieux exceptionnel, le niveau peut remonter jusqu'à la surface du sol et provoquer une inondation. En zone urbaine, les conséquences peuvent notamment être des inondations de caves et sous-sols. Le risque peut s'ajouter à celui lié au débordement des cours d'eau.

Le risque de remontée de nappe est évalué par la sensibilité du territoire à sa survenue. Sur la partie Est du territoire, la sensibilité est très élevée, forte ou moyenne, dans les vallées et zones basses.

L'agglomération de Pont-de-Chéruy est concernée. Au Nord du territoire, les communes de l'Ain et autour de Villette-d'Anthon sont particulièrement concernées tout comme au Sud-Ouest de Toussieu et la partie occidentale de Saint-Pierre-de-Chandieu. La sensibilité sur la plaine de l'Est et l'aéroport est très faible.

- Un risque de ruissellement pluvial

Lors de fortes pluies, des inondations liées au ruissellement peuvent survenir et renforcer les inondations causées par des débordements de cours d'eau. Certaines modifications de l'usage des sols comme leur imperméabilisation ou certaines pratiques agricoles peuvent accroître le ruissellement. La saturation des systèmes classiques d'évacuation des eaux pluviales provoquent l'inondation. En zone agricole, le ruissellement pluvial peut-être à l'origine de phénomènes d'érosion et de coulées de boues, avec des impacts sur les secteurs urbains en contrebas.

Dans la plaine de l'Est Lyonnais, les inondations par ruissellement sont fréquentes lors de pluies intenses : les eaux pluviales ruissellent sur les buttes morainiques peu perméables en direction des parties basses de la plaine dont l'usage a été modifié c'est-à-dire que ces zones d'infiltration ont été urbanisées.

Dans le cadre du SAGE Est Lyonnais un travail d'identification des zones de ruissellement est en cours d'élaboration. Les zones à plus forts enjeux doivent faire l'objet d'un zonage pluvial. Les communes de Toussieu, Heyrieux et Saint-Pierre-de-Chandieu sont concernées par le plan de prévention des risques inondation de l'Ozon qui délimite des zones d'apport en eaux pluviales dans lequel des prescriptions doivent être respectées.

La communauté urbaine de Lyon a pour sa part établi et mis à jour en 2013 un zonage relatif au ruissellement pluvial qui, dans un but de prévention du risque, définit les secteurs où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour maîtriser le débit des eaux de ruissellement. Sur le territoire d'étude, seule la commune de Meyzieu est concernée à son extrême Sud.

Le SAGE de la Bourbre propose pour sa part de maîtriser le ruissellement en identifiant des structures paysagères ou des aménagements réfléchis à l'échelle de sous bassins versants (étude ruissellement sur les sous-bassins versants) et de concourir à la bonne gestion des écoulements des crues par la mise en place d'un plan de gestion de la ripisylve. Néanmoins pour les communes du territoire comprises dans le SAGE, à l'exception de Saint-Quentin-Fallavier, la Verpillière et Villefontaine, le ruissellement n'est pas l'enjeu principal. Les conséquences du ruissellement sur la commune de Bonnefamille sont au delà de son territoire mais avec des enjeux forts.

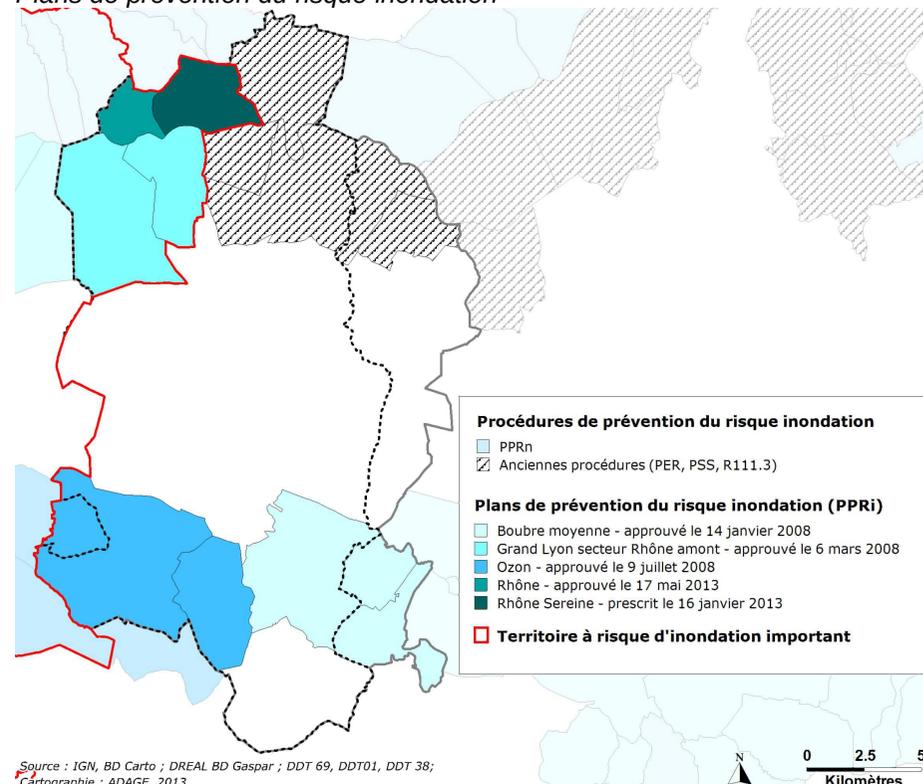
- Des procédures de prévention mises en place sur presque la moitié des communes soumises aux risques inondation

Plusieurs outils sont mobilisés pour la maîtrise du risque inondation et la diminution de la vulnérabilité :

- les plans de prévention des risques (PPR), réglementant l'utilisation des sols en fonction des risques naturels auxquels ils sont soumis et constituant une servitude d'utilité publique. Un peu moins de la moitié des communes du territoire d'étude sont concernées soit 10 communes concernées par un PPRi approuvé ou prescrit (Bourbre moyenne, Grand Lyon secteur Rhône-amont, Ozon, Rhône et Rhône Sereine) et 5 autres par une ancienne procédure de prévention valant PPRi (communes de Balan, Jons, Villette-d'Anthon, Anthon et Chavanoz).
- Les 2 schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du territoire, établissant des dispositions avec lesquelles les documents d'urbanisme doivent être compatibles (voir chapitre Ressources en eau). La prévention du risque inondation ainsi que la diminution du ruissellement est un de leurs objectifs (voir plus haut).
- Les contrats de rivière engagent également des actions sur cette thématique. Dans ce cadre, sur le bassin Bourbre, un schéma d'aménagement d'ensemble est en cours d'élaboration. Il a pour double objectif d'aboutir à une carte d'inondabilité et une base de données des enjeux d'une part, de fixer des orientations d'aménagement d'autre part.

Enfin, le Plan Rhône est un projet global de développement durable du fleuve et de sa vallée, multipartenarial (État, Régions, établissements publics,...) et interrégional (Rhône-Alpes, Bourgogne, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte-d'Azur). Le volet « Inondations » du Plan, repose sur trois axes stratégiques : « Agir sur l'aléa », « Réduire la vulnérabilité des enjeux existants », « Savoir mieux vivre avec le risque ».

Plans de prévention du risque inondation



Le cadre global de l'action pour les risques d'inondation est désormais donné par la directive européenne relative à l'évaluation et la gestion des risques d'inondation, transcrite en droit français en 2010. Elle vise à réduire les conséquences négatives potentielles des inondations sur

la santé humaine, l'activité économique, l'environnement et le patrimoine culturel et se déroule en 3 étapes : une évaluation préliminaire des risques inondations (EPRI) conduite en 2011 qui a permis d'identifier les territoires à risques importants d'inondation (TRI) sur lesquels se concentrera l'action publique ; pour chaque TRI, la réalisation, d'ici fin 2013, d'une cartographie des surfaces inondables et des risques d'inondation ; l'élaboration d'ici fin 2015 et à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée, d'un plan de gestion du risques inondation (PGRI) et de stratégies locales pour chaque TRI. 4 communes du territoire sont situées dans le TRI de Lyon : Thil et Niévroz (01), Meyzieu et Jonage (69).

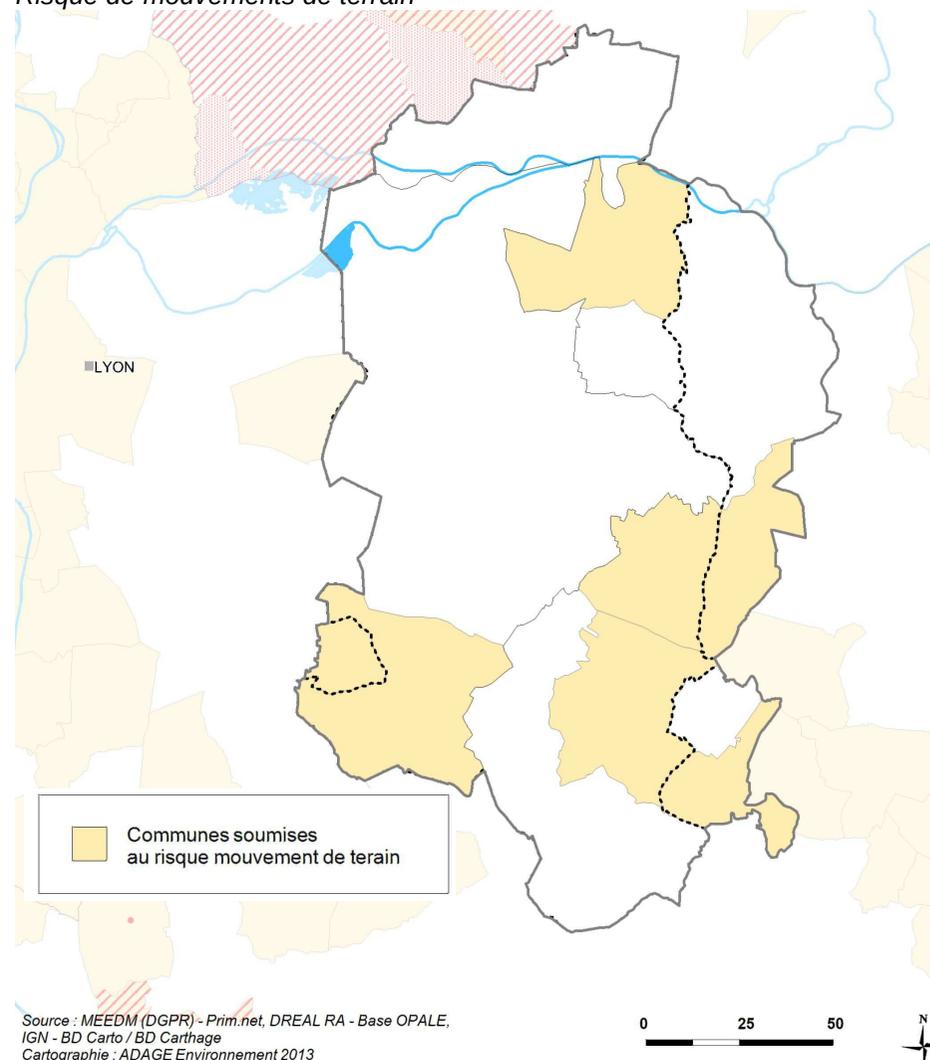
Un risque de sismicité modéré sur la quasi-totalité du territoire

L'ensemble du territoire à l'exception d'une commune est classé en **zone de sismicité modérée** d'après le nouveau zonage sismique français qui a pris effet au 1er mai 2011 et qui classe les niveaux de sismicité sur une échelle allant de 1 à 5. Seule Thil est classée en zone de sismicité faible (2).

La prévention des risques sismiques repose essentiellement sur la construction qui doit intégrer des **dispositions parasismiques**. Dans les zones de sismicité 2 à 5, les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

Un risque de mouvements de terrain localisé sur 7 communes du territoire

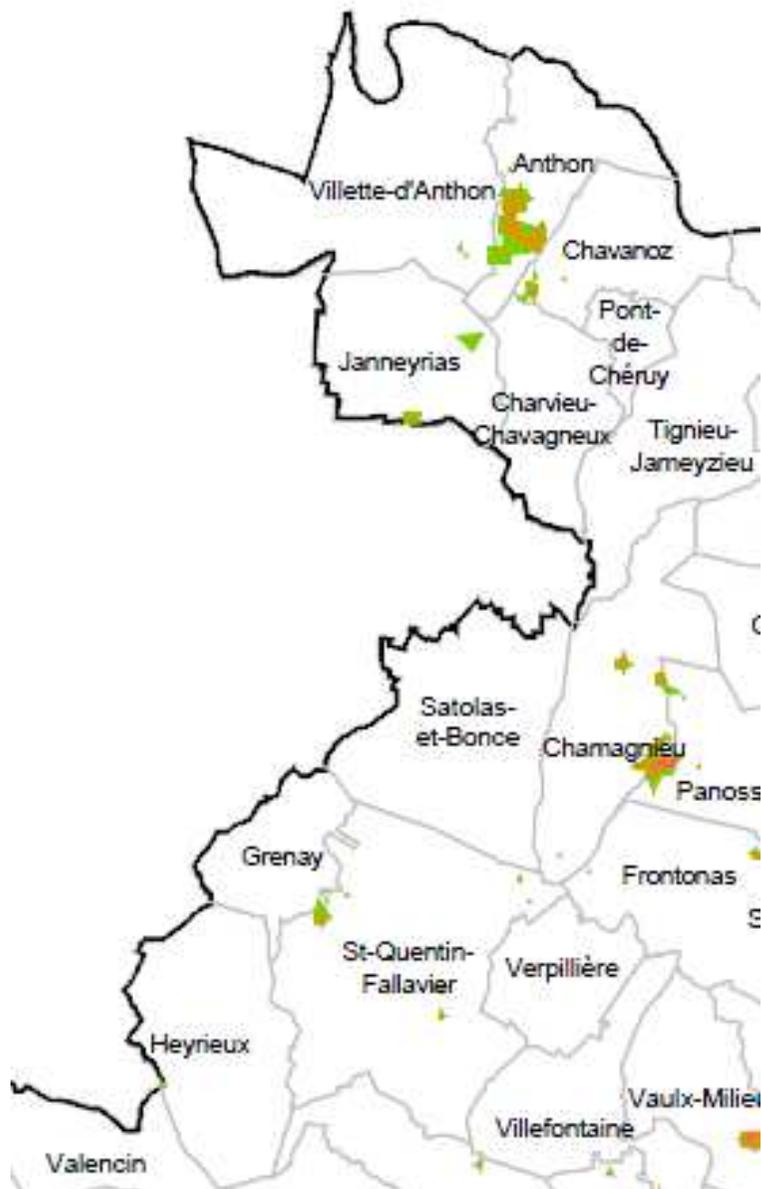
Risque de mouvements de terrain



7 communes sont concernées par le risque mouvement de terrain. Il s'agit majoritairement de glissements de terrain, amplifiés par l'érosion des sols lors d'épisodes pluvieux orageux et d'un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles sur Villette-d'Anthon. Il n'y a pas sur le territoire de dispositif de type PPR relatif aux mouvements de terrain.

3 communes soumises au risque de feu de forêt

Cartographie synthétique de l'aléa global incendie de forêt en 2005 (source ONF)



Sur le territoire, les zones forestières sont peu denses et présentent donc des risques faibles d'incendie. Seules les communes iséroises sont concernées.

Une cartographie synthétique de l'aléa a été réalisée en 2005 par l'office national des forêts, déterminée en combinant :

- l'aléa subi (combustibilité, conditions de propagation du feu)
- les conditions d'éclosion : inflammabilité de la végétation et points d'éclosion privilégiés (voies carrossables, lignes SNCF et EDF, dépôts d'ordures).

Aucune commune du territoire n'est concernée par un aléa fort. Sont concernées par un aléa modéré localisé les communes d'Anthon, Chavanoz, Janneyrias, Chamagnieu, Saint-Quentin-Fallavier.

Aléa global incendie

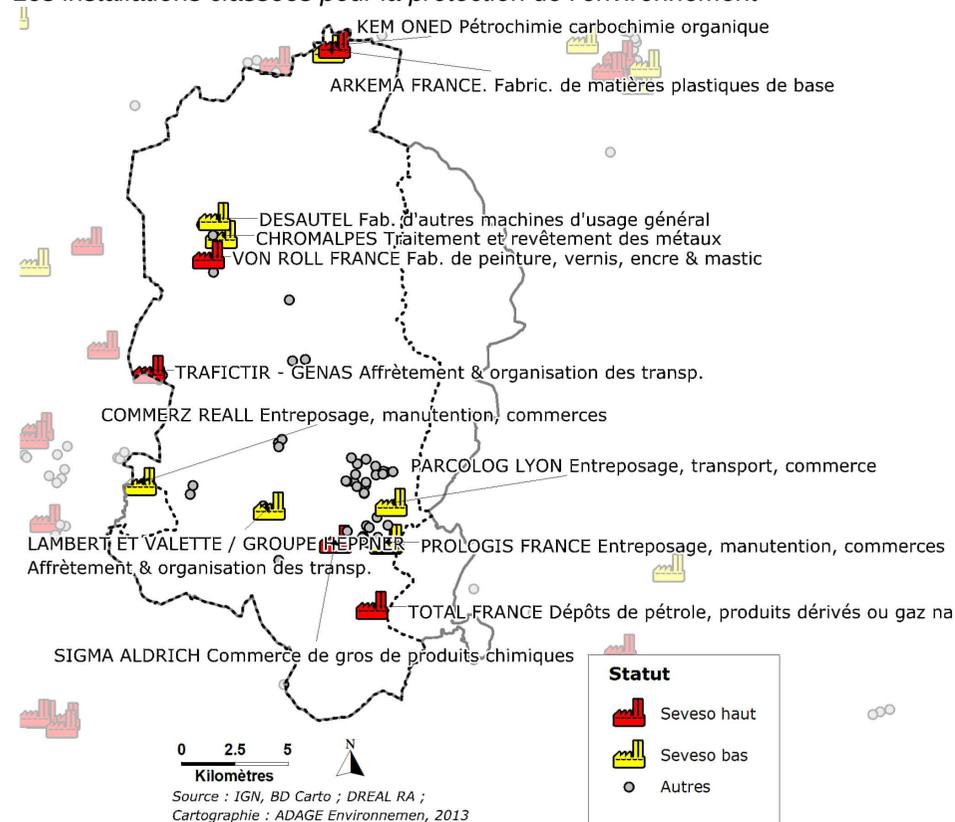


Risques technologiques

Un territoire exposé au risque industriel

- 13 établissements Seveso, 169 installations classées pour la protection de l'environnement.

Les installations classées pour la protection de l'environnement



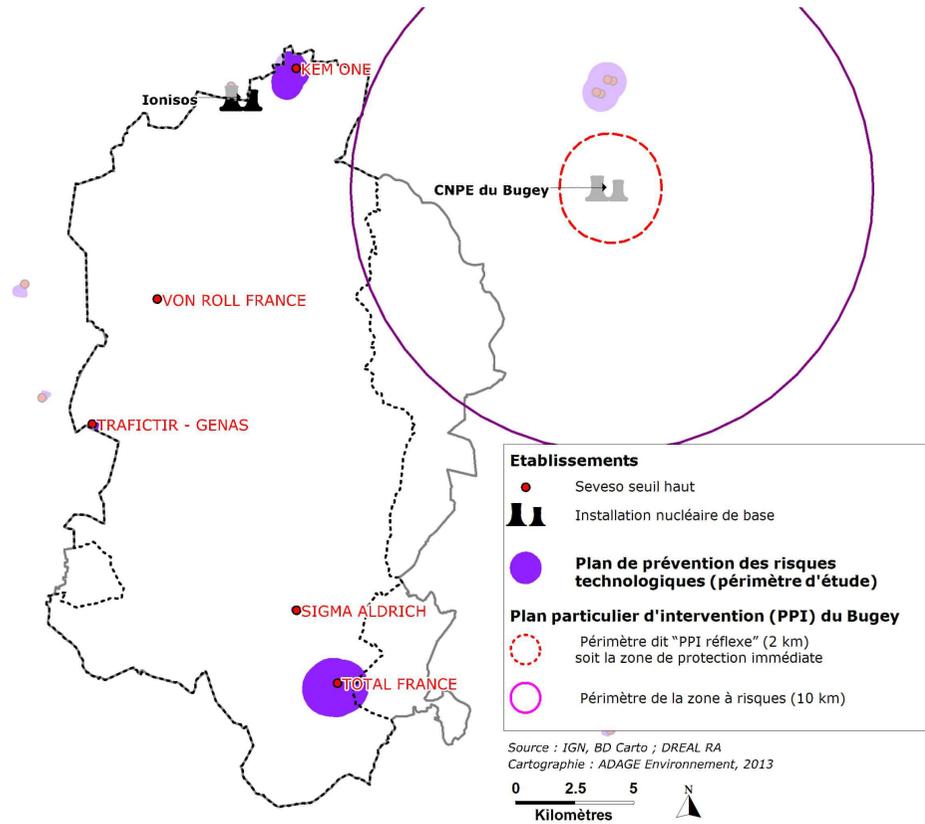
À proximité de l'agglomération lyonnaise, le territoire est concerné par des risques technologiques. Les aléas sont en partie liés à la présence d'unités de production et de stockage, principalement des secteurs de la pétrochimie et des transports. Ainsi en 2011, 169 établissements du territoire étaient visés par la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont :

- 5 établissements recensés comme à risque « seuil haut » au titre de la Directive Seveso,
- 8 établissements « seuil bas » au titre de cette même directive.
- 4 plans de prévention des risques technologiques approuvés ou prescrits, 7 communes concernées par le plan particulier d'intervention de la centrale du Bugey

Les plans de prévention des risques technologiques sont des outils de maîtrise de l'urbanisation à proximité des sites industriels. Ils sont obligatoires pour tous les établissements dit Seveso « seuil haut ». Sur le territoire, au 1er juillet 2013, seul le PPRT de l'établissement Kem One à Balan a été approuvé le 30 mai 2012. Les autres établissements sont concernés par des PPRT prescrits entre 2007 et 2011.

7 communes à l'Est du territoire sont concernées par le plan particulier d'intervention de la centrale nucléaire de production d'électricité (CNPE) du Bugey, localisée à moins d'une dizaine de kilomètres à l'est du territoire. À la différence du PPRT, le PPI n'est pas un outil de maîtrise de l'urbanisation mais le document-cadre pour l'organisation des secours en cas d'accident dans un établissement Seveso.

Procédures de prévention et d'information des risques technologiques

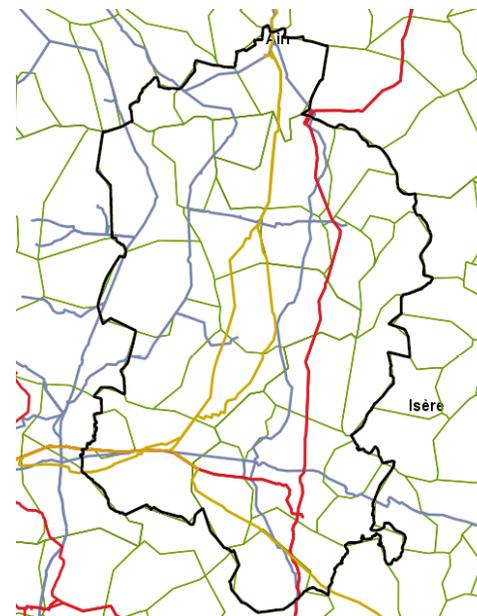


- La quasi-totalité des communes soumises aux risques relatifs au transport de marchandises et matières dangereuses

Toutes les communes du territoire, à l'exception de Chamagnieu, sont concernées par le risque lié au transport de matières dangereuses d'après la base de données de l'État.

Ce risque est lié à une possibilité d'accident dans le transport et la distribution de matières de type gaz, hydrocarbures, produits chimiques. Ce risque est lié au transport par voie routière et ferrée mais se fait également par l'intermédiaire de canalisations enterrées et pipelines. De nombreuses canalisations sillonnent le territoire dont le pipeline Sud européen.

Canalisations de matières dangereuses (source : CETE Méditerranée, MAJ 15/09/2009)



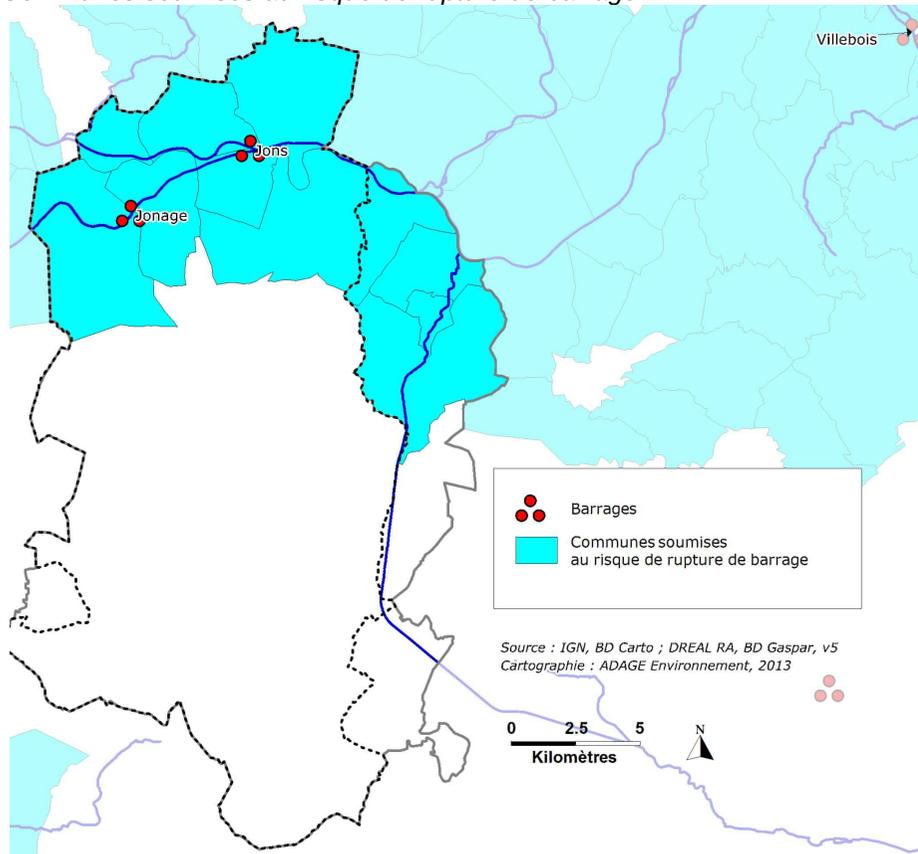
Cette cartographie comporte uniquement les réseaux de transport (réseaux de distribution non représentés) soumis à la mise en place d'un système d'information géographique (SIG) conformément à l'arrêté multifluide du 4 août 2006 modifié.



- Le Nord du territoire, soumis au risque de rupture de barrages situés sur l'Ain, à l'amont du territoire

12 communes au Nord du territoire sont soumises au risque de rupture de barrages. Les ouvrages en cause (barrages de Coiselet et Vouglans) sont situés sur l'Ain à plus de 65km l'amont du territoire. Les barrages présents sur le territoire (Jons, Jonage...) ne présentent pas de risque majeur.

Communes soumises au risque de rupture de barrage



Une problématique des sols et sous-sols pollués importante

- Une trentaine de sites et sols pollués, la moitié a été traitée

Les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action de l'administration font l'objet d'un inventaire permanent au niveau national (base de données BASOL).

Le territoire compte selon cette base consultée à l'été 2013 **29 sites pollués**, soit environ 6% des sites recensés en Rhône-Alpes (région française qui en compte le plus grand nombre).

Ces sites font l'objet d'une action de l'administration, à des stades d'avancement divers, la connaissance n'étant pas encore complète pour tous les sites.

La moitié sont des sites traités et sous surveillance, avec, pour certains, des restrictions d'usage. 8 ont des impacts avérés sur les eaux souterraines et plus de la moitié font l'objet de mesures de surveillance au regard de la sensibilité des eaux souterraines. Ces sites peuvent en effet être à l'origine de pollution des aquifères (voir chapitre Ressources en eau).

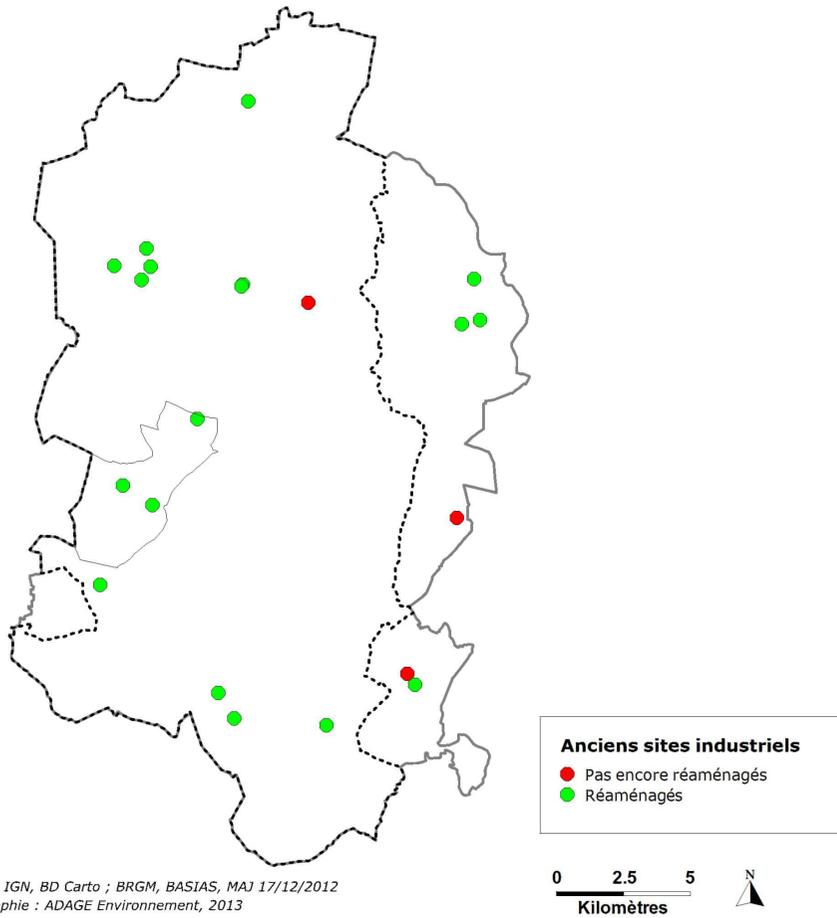
État du site	Site	Commune	Mesures de surveillance	Impacts
Traité et libre de toute restriction	TOTAL Station Service	Meyzieu	-	-
	Soderec	Saint-Bonnet-de-Mure	-	-
	Ferraz Shawmut	La Verpillière	-	-
Traité avec surveillance et/ou restriction d'usage	Atofina	Balan	Eaux souterraines	-
	Décharges dans l'emprise de l'aéroport	Colombier-Saugnieu	Eaux souterraines	-
	Joseph CALARD	Colombier-Saugnieu	-	Sols
	Galys dépôt pétrolier Aéroport	Colombier-Saugnieu	-	-
	Aureus	Grenay	-	Sols
	MERCK Santé (Ex LIPHA)	Meyzieu	Eaux souterraines	-
	Murgue et Seigle	Meyzieu	-	-
	Richard Colorants (Ex ASTRA COLORANTS)	Meyzieu	Eaux souterraines (pas d'impact après dilution)	-
	Blagden Packaging Lyon	St-Pierre-de-Chandieu	Eaux souterraines	Eaux souterraines
	Cff Purfer Recycling	St-Pierre-de-Chandieu	Eaux souterraines	Eaux souterraines
	OSI	St-Pierre-de-Chandieu	Eaux souterraines	-
	S.A. Brunner	St-Pierre-de-Chandieu	-	Eaux souterraines
	ELF Antar France - Stockage de pétrole brut	St-Quentin-Fallavier	Eaux souterraines	-
	TECUMSEH Europe	La Verpillière	Eaux superficielles, eaux souterraines	Eaux souterraines, sols
	En cours de travaux	Galys	Colombier-Saugnieu	Eaux souterraines
Société Nouvelle d'Affinage des Métaux (SNAM)		St-Quentin-Fallavier	Eaux souterraines	Eaux superficielles, eaux souterraines, sols, végétaux pr consommation humaine ou animale
Garage Zaratini		La Verpillière	-	Sols

État du site	Site	Commune	Mesures de surveillance	Impacts
En cours d'évaluation	RIPS	Bonnefamille	-	-
	TCM	Genas	-	Sols
	Chromalpes	Meyzieu	Eaux souterraines	Eaux souterraines
	DORLYL SNC	Meyzieu	Eaux souterraines	-
	Kherachi Transports	Pusignan	Différée	Sols
	Blagden Packaging	St-Pierre-de-Chandieu	Eaux souterraines	Eaux souterraines, sols
Mis en sécurité/devant faire l'objet d'un diag.	Galliacolr	Janneyrias	Différée	Inconnus
	TOTAL France	St-Quentin-Fallavier	Eaux souterraines	-
	TOTAL France Relais	St-Quentin-Fallavier	Eaux souterraines	-

- 22 anciens sites industriels recensés

Au-delà de l'inventaire des sites pour lesquels la pollution est avérée, des inventaires des sites industriels et activités de service, en activité ou non et pouvant avoir occasionné une pollution des sols, sont réalisés (base de données BASIAS). Ces sites doivent faire l'objet d'une attention particulière en cas de réaménagement mais ne présentent qu'une potentialité de pollution, la finalité de cette base de données étant de conserver la mémoire de ces sites pour fournir des informations utiles à la planification urbaine et à la protection de l'environnement. 22 sites sont recensés sur le territoire.

Anciens sites industriels



Source : IGN, BD Carto ; BRGM, BASIAS, MAJ 17/12/2012
Cartographie : ADAGE Environnement, 2013

III / La réduction des émissions de gaz à effet de serre, des consommations d'énergie et l'adaptation au changement climatique

Consommation d'énergie

Des consommations d'énergie dominées par les produits fossiles

- Le territoire, 7% de la consommation en énergie finale du périmètre la DTA

La consommation d'énergie finale sur le territoire de prescription (20 communes) s'élève en 2010 à 457 ktep d'après l'observatoire régional des énergies et émissions de gaz à effet de serre (OREGES), soit 7% de la consommation totale du périmètre de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise (6 306 ktep en 2010). L'énergie finale est l'ensemble des énergies délivrées à l'utilisateur final, prêtes à l'emploi : le litre d'essence sans plomb à mettre dans sa voiture, l'électricité disponible à sa prise...

- Des consommations finales d'énergie dominées par le secteur des transports

Les transports représentent près de 60% des consommations d'énergie du territoire d'étude soit une proportion largement supérieure à celle de la DTA (30% des consommations) ce qui s'explique en grande partie par les grandes zones d'activités économiques, la présence de l'aéroport, le caractère périurbain du territoire et l'usage de la voiture dominant dans les déplacements domicile-travail (83% d'après l'INSEE) ou dans les autres trajets locaux (77%).

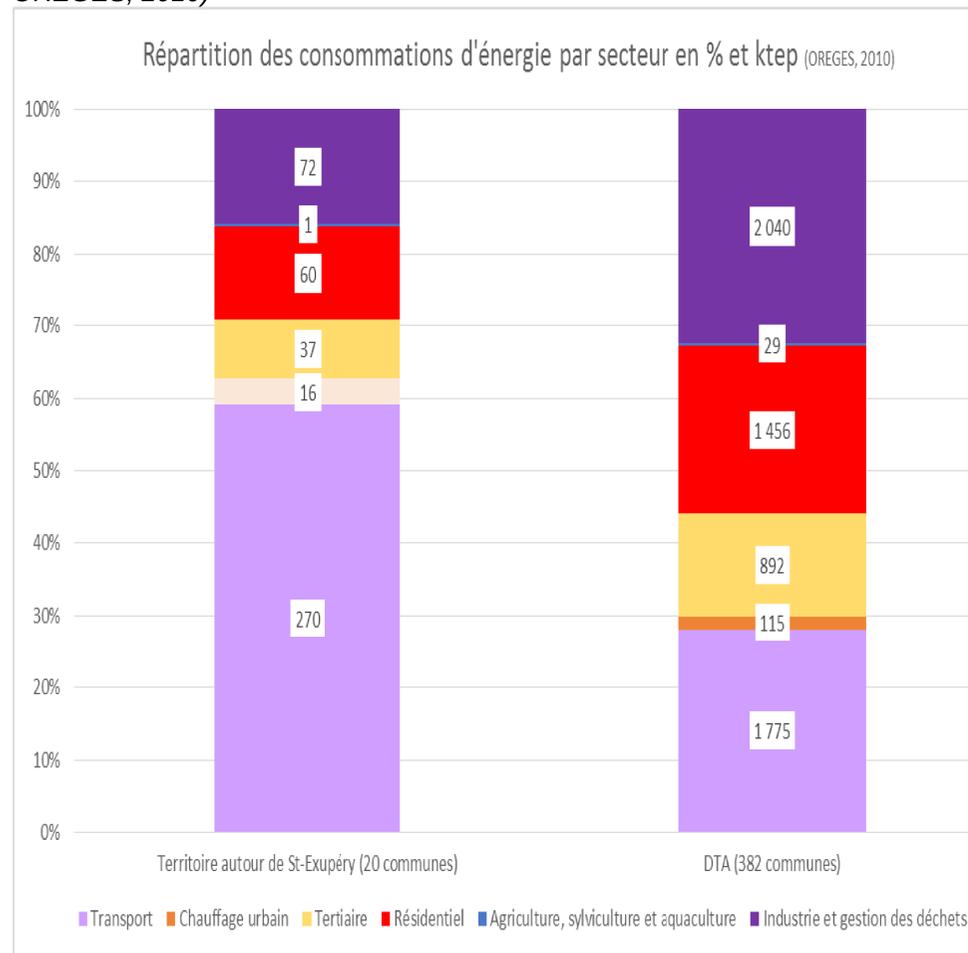
Cette importance des transports et produits pétroliers dans les émissions de gaz à effet de serre s'explique aussi en partie par l'insuffisance du système de transports collectifs.

Pour atteindre les objectifs régionaux du projet de schéma régional climat air énergie (en cours d'élaboration), son outil de territorialisation préconise sur le territoire une réduction de cette part modale à 80% dans les déplacements domicile-travail et 74% dans les autres types de trajets.

L'industrie représente 16% des consommations du territoire et plus de 30% à l'échelle de l'ensemble de la DTA. Si le territoire accueille un nombre important d'entreprises industrielles, leur proportion reste inférieure à d'autres secteurs de la DTA comme l'agglomération lyonnaise voisine.

Le bâtiment (secteurs résidentiel et tertiaire) représente 21% des consommations d'énergie finale du territoire.

Répartition des consommations d'énergie par secteur en % et ktep (source : OREGES, 2010)



- Les énergies fossiles : l'essentiel des énergies consommées

La source d'énergie des transports, secteur majoritaire dans la consommation d'énergie finale du territoire, n'est presque que le fait de produits pétroliers (essence et fioul).

Le gaz, les produits pétroliers suivis de l'électricité sont les principales

sources d'énergie des secteurs résidentiel et tertiaire, dont les consommations sont majoritairement le fait du chauffage.

Le projet de SRCAE fixe un objectif régional de 85 000 logements rénovés par an entre 2010 et 2020. 971 logements rénovés sur le territoire, en ciblant prioritairement les logements construits avant la première réglementation thermique (1975) particulièrement consommateurs en énergie car considérés comme des passoires thermiques.

Concernant la rénovation du parc tertiaire, l'objectif régional est fixé dans le projet de SRCAE à 2% du parc par an avec un gain minimum de 25% et 3% par an avec un gain minimum de 45%. Sur le territoire d'étude, la territorialisation de ces objectifs équivaldrait à environ 34 370 m² réhabilités par an avec un gain minimum de 25% et à plus de 51 560 m² réhabilités par avec un gain minimum de 45%.

Un développement et un potentiel limité des énergies renouvelables

Le bois-énergie a une puissance installée de 2 MW répartie sur 33 installations en 2010. Environ la moitié de cette puissance est due à la chaudière collective Saint-Laurent-de-Mure.

Plus de 190 installations solaires thermiques sont présentes sur le territoire pour une surface totale de capteurs d'environ 1,5 km². Il s'agit quasi-exclusivement d'installations individuelles, sauf sur les communes de Balan, Meyzieu et Saint-Laurent-de-Mure où sont mis en place des chauffe-eau collectifs. À titre de comparaison, la DTA compte plus de 3 500 installations.

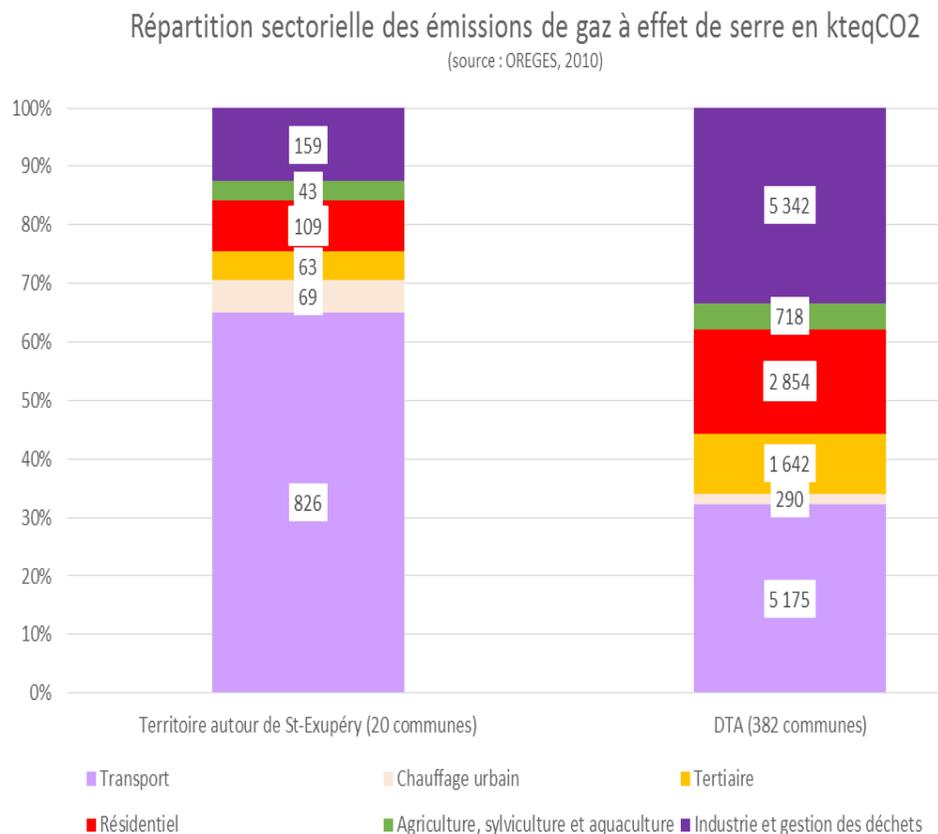
Concernant le photovoltaïque, le territoire compte une puissance installée de 3 MW. Il s'agit majoritairement de petites installations.

Les énergies éoliennes, géothermiques et hydroélectriques ne sont pas exploitées sur le territoire.

Émissions de gaz à effet de serre

L'essentiel des émissions de gaz à effet de serre est le fait des consommations d'énergie. Ainsi comme pour les consommations d'énergie, la majorité des émissions de gaz à effet de serre est due aux transports (voir plus haut).

Répartition sectorielle des émissions de gaz à effet de serre en kteqCO2 (source : OREGES, 2010)



Des données précises sur les seules émissions de l'aéroport n'ont pu être réunies dans le cadre du présent profil environnemental.

On notera que deux aspects concourent à la réduction des émissions de la plate-forme. Il s'agit d'une part de la politique générale de développement de l'intermodalité qui pourrait entraîner un moindre usage de la voiture individuelle et donc une réduction des émissions. Le second aspect relève de la politique propre à l'aéroport : compensation des émissions, plans d'économie d'énergie, mise en service en 2009 d'un réseau d'alimentation électrique en 400 Hz qui fournit l'énergie nécessaire aux avions en escale et, permettant aux compagnies de se dispenser des groupes d'alimentation fonctionnant au kérosène ou au gasoil, devrait permettre d'économiser 350 tonnes de CO2 au minimum par an.

Vulnérabilité et adaptation au changement climatique

Bilan de la connaissance à l'échelle régionale de l'évolution attendue

- Une élévation significative des températures et une augmentation des épisodes caniculaires

La température moyenne a augmenté de 1°C environ entre 1901 et 2000 d'après l'étude dirigée par Moisselin en 2002 et portant sur l'évolution des températures au 20ème siècle en France.

La température moyenne annuelle sur le bassin Rhône-Méditerranée pourrait s'élever de 3 à 5 °C à l'horizon 2080, d'après les projections du modèle SAMM, développé spécialement pour la région méditerranéenne (Somot et al., 2008). L'intensité et la fréquence des températures extrêmement chaudes devraient augmenter soit des sécheresses et épisodes caniculaires plus fréquents et plus intenses. Elle pourrait également conduire à augmenter les épisodes de pollution à l'ozone.

- Une baisse des précipitations à long terme

Les modèles climatiques sont moins cohérents entre eux en ce qui concerne les précipitations, en particulier sur les court et moyen termes. Si à long terme (horizon 2080) les projections s'accordent sur une baisse généralisée des précipitations, les projections ne montrent pas d'évolution significative à l'horizon 2030.

À l'horizon 2050, les différents modèles convergent plutôt vers une baisse des précipitations moyennes annuelles (de - 2 à - 25 % selon Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse, *Impacts du changement climatique dans le domaine de l'eau sur les bassins Rhône-Méditerranée et Corse : bilan des connaissances*, septembre 2012).

Des effets à intégrer aux politiques d'aménagement du territoire

- Un accroissement possible des tensions sur la ressource en eau

La raréfaction de la ressource en eau, l'augmentation de la sévérité et de la longueur des étés et un déséquilibre croissant entre ressource et demande entraînera un accroissement des conflits d'usage sur la ressource en eau, en particulier sur la nappe de l'Est lyonnais (voir chapitre Ressources en eau).

- En milieu urbain, une augmentation des îlots de chaleur

En milieu urbain, l'îlot de chaleur devient une composante à prendre en compte dans l'aménagement. Il est possible de l'atténuer :

- Par des actions sur le cadre bâti en favorisant le développement du confort d'été et les réseaux de froid ;
- Par un aménagement des villes et une planification en conséquence ;
- Par des espaces ouverts et une végétalisation contrôlée en ville (hors flore allergène) ;
- Par une meilleure prise en compte des circulations d'air dans les systèmes urbains ;
- Par une gestion stratégique des cycles de l'eau et des sols.

Des démarches climat air énergie mises en place localement

Institués par le Plan Climat national et rendus obligatoires par les lois issues du Grenelle de l'environnement pour les Régions, Départements et collectivités locales de plus de 50 000 habitants, les plans climats énergie territoire visent deux objectifs :

- l'atténuation, soit limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans la perspective du facteur 4 (diviser par 4 d'ici 2050) ;

- l'adaptation, soit réduire la vulnérabilité du territoire puisqu'il est désormais établi que les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités.

Sur le territoire d'étude, un PCET est en cours d'élaboration sur la communauté d'agglomération des Portes de l'Isère, un autre sur la communauté de communes Plaine de l'Ain et la communauté urbaine de Grand Lyon a approuvé le sien en 2011. De plus, la région Rhône-Alpes, qui a adopté son PCET en 2012 et les Départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain dont les PCET sont en cours d'élaboration se sont également lancés dans une stratégie climat-énergie à l'échelle de leur territoire.

D'autres outils comme les plans de déplacements urbains peuvent également participer à cet effort d'adaptation aux changements climatiques et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La communauté d'agglomération des Portes de l'Isère a adopté le sien en 2010, le SYTRAL en 2005.

Synthèse de l'état initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement conduit à identifier **14 enjeux environnementaux** pour l'avenir du territoire autour de Saint-Exupéry. L'importance de chaque enjeu en termes de préservation des ressources naturelles, de santé publique et de cadre de vie est codifiée au regard de sa situation actuelle (éléments dégradés à reconquérir ou atout valoriser) et de sa prise en compte dans les politiques publiques à l'œuvre.

<i>Enjeux</i>	<i>Importance pour le territoire</i>
Préservation de la biodiversité et des ressources	
1. Une consommation et une fragmentation des espaces agricoles par les infrastructures de transport, le développement économique et urbain, au détriment de leur intégrité physique, de leur fonctionnalité et contribution paysagère	+++
2. Des espaces naturels remarquables globalement préservés mais une biodiversité attachée aux espaces agricoles menacée et des continuités écologiques à préserver voire restaurer	+++
3. Un paysage marqué par les grandes emprises économiques et les infrastructures, le développement pavillonnaire ; des espaces d'activités économiques et des entrées d'agglomération de faible qualité paysagère	+++
4. Des ressources en eau souterraines vulnérables, très sollicitées et pour partie dégradées alors qu'elles sont stratégiques pour l'alimentation en eau potable d'une large partie de l'aire métropolitaine	+++
5. Une qualité des cours d'eau affectée par des pollutions diverses (agricoles, industrielles et urbaines)	++

6. Des ressources en matériaux abondantes, en particulier dans la plaine d'Heyrieux, stratégiques pour la métropole mais dont l'exploitation peut avoir des effets importants sur l'environnement et le cadre de vie	++
Prévention et gestion des risques et de la santé	
7. Une qualité de l'air globalement satisfaisante comparativement au cœur d'agglomération mais pouvant être dégradée par les particules et l'ozone	++
8. Des nuisances sonores liées aux infrastructures routières et à l'aéroport, impactant une part importante de la population, avec des situations de multi-exposition	+++
9. Une modernisation de la gestion des déchets bien engagée et qui reste à poursuivre	++
10. Des zones d'expansion de crues stratégiques pour la prévention de l'inondation des zones urbaines situées en aval, en particulier l'agglomération lyonnaise	++
11. Des phénomènes de ruissellement pluvial contribuant aux inondations et aggravés par l'imperméabilisation des sols	++
12. Des risques technologiques, localisés en lien avec les ICPE, diffus en lien avec le transport de matières dangereuses	++
Atténuation du changement climatique, consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre	
13. Des consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre très importantes pour le secteur du transport, liées à un usage dominant de la voiture individuelle, à l'importance du trafic poids lourds et de l'activité logistique	+++
14. Un poids significatif des bâtiments dans les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre	++

Scénario tendanciel d'évolution des enjeux environnementaux

L'analyse des incidences sur l'environnement de la DTA doit prendre en compte son horizon temporel de long terme (une vingtaine d'années). Pour conduire cette analyse, il est donc nécessaire d'apprécier comment évolueraient les enjeux environnementaux en l'absence de DTA.

Pour chaque enjeu, sont dégagées les principales perspectives d'évolution dans l'hypothèse d'un scénario de développement au fil de l'eau, c'est-à-dire prolongeant les dynamiques actuelles en matière de démographie, économie et transports, telles qu'elles sont présentées dans le diagnostic (partie 4).

Sont également précisées les orientations de la DTA de 2007 qui prennent en compte ces tendances ainsi que les autres schémas, plans et programmes qui y répondent.

<i>Enjeux</i>	<i>Éléments de tendances d'évolution et risques pour le territoire</i>	<i>Ce que dit la DTA 2007</i>	<i>Principaux schémas/plans/programmes, régionaux ou plus locaux, définissant des orientations relatives à l'enjeu</i>
Préservation de la biodiversité et des ressources			
1. Une consommation et une fragmentation des espaces agricoles par les infrastructures de transport, le développement économique et urbain, au détriment de leur intégrité physique, de leur fonctionnalité et contribution paysagère	<ul style="list-style-type: none"> • Une poursuite de la périurbanisation malgré un ralentissement depuis la fin des années 1990 • Un développement des zones à vocation économique qui se poursuit compte tenu des qualités du territoire en termes de desserte • Une aggravation de la fragilité de l'agriculture et de ses conséquences sur la qualité notamment paysagère du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Un encadrement strict de l'ouverture à l'urbanisation tant pour l'habitat que pour l'économie, mais avec pour conséquence un report de certaines implantations économiques dans des territoires inadaptés (en matière de desserte notamment) • La définition d'une couronne verte à dominante agricole à préserver 	<ul style="list-style-type: none"> • PRAD • SRCE • stratégies foncières de l'Etat et de la Région • PSADER - PENAP • SCOT
2. Des espaces naturels remarquables globalement préservés mais une biodiversité attachée aux espaces agricoles menacée et des continuités écologiques à préserver voire restaurer	<ul style="list-style-type: none"> • Une menace persistante sur la biodiversité liée aux espaces agricoles, et sur les continuités écologiques, en lien avec l'urbanisation (voir ci-dessus) et les grands projets d'infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> • La définition d'un réseau d'espaces naturels et agricoles majeurs, composé de cœurs verts, de liaisons entre ces cœurs verts, de corridors d'eau • 2 coupures vertes identifiées sur le territoire autour de Saint-Exupéry • Des dispositions pour la préservation des continuités écologiques par les infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> • SRCE • SDAGE • SAGE • Natura 2000 • SCOT
3. Un paysage marqué par les grandes emprises économiques et les infrastructures, le développement pavillonnaire ; des espaces d'activités économiques et des entrées d'agglomération de faible qualité paysagère	<ul style="list-style-type: none"> • Un paysage qui continue à accueillir des grandes emprises économiques et infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> • Des dispositions pour la préservation des continuités paysagères par les infrastructures • Préconisation de labellisation environnementale des zones d'activité d'envergure métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> • SCOT

<i>Enjeux</i>	<i>Éléments de tendances d'évolution et risques pour le territoire</i>	<i>Ce que dit la DTA 2007</i>	<i>Principaux schémas/plans/programmes, régionaux ou plus locaux, définissant des orientations relatives à l'enjeu</i>
4. Des ressources en eau souterraines vulnérables, très sollicitées et pour partie dégradées alors qu'elles sont stratégiques pour l'alimentation en eau potable d'une large partie de l'aire métropolitaine	<ul style="list-style-type: none"> • Un bon état des masses d'eau souterraines affleurantes qui ne sera pas atteint en 2015 pour la majorité d'entre-elles ; un objectif reporté en 2021 • Un développement économique qui se poursuit dans des zones de forte sensibilité de la ressource en eau • Une augmentation probable des besoins en eau compte tenu du développement envisagé et, en conséquence, des risques de conflits d'usage, également renforcés par le changement climatique 	<ul style="list-style-type: none"> • Des objectifs de préservation de la nappe de l'Est Lyonnais et de la nappe alluviale du Rhône au niveau de Thil-Balan • Des objectifs de préservation des champs captants des 4 Chênes (Saint-Priest/Saint-Pierre-de-Chandieu), condition au développement de la zone des 4 Chênes • Préconisation de labellisation environnementale des zones d'activité d'envergure métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> • SDAGE • SAGE • SCOT
5. Une qualité des cours d'eau affectée par des pollutions diverses (agricoles, industrielles et urbaines)	<ul style="list-style-type: none"> • Un bon état des cours d'eau qui ne sera pas atteint en 2015 pour la majorité d'entre eux ; un objectif reporté en 2021 ou 2027 selon les cas • La poursuite de l'amélioration des dispositifs épuratoires des eaux usées 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification des corridors d'eau dans le cadre du réseau d'espaces agricoles et naturels majeurs 	<ul style="list-style-type: none"> • SDAGE • Plan Rhône • SAGE • SCOT
6. Des ressources en matériaux abondantes, en particulier dans la plaine d'Heyrieux, stratégiques pour la métropole mais dont l'exploitation peut avoir des effets importants sur l'environnement et le cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Une poursuite des exploitations sur la plaine d'Heyrieux à long terme (2030) avec des actions renforcées de prise en compte des impacts sur l'environnement, le cadre de vie, l'agriculture et une attention particulière portée à la sensibilité de la nappe dans les réaménagements après exploitation • Une augmentation des besoins en matériaux en lien avec le développement 		<ul style="list-style-type: none"> • Cadrage régional des carrières • SCOT

Enjeux	Éléments de tendances d'évolution et risques pour le territoire	Ce que dit la DTA 2007	Principaux schémas/plans/programmes, régionaux ou plus locaux, définissant des orientations relatives à l'enjeu
Prévention et gestion des risques et de la santé			
<p>7. Une qualité de l'air globalement satisfaisante comparativement au cœur d'agglomération mais pouvant être dégradée par les particules et l'ozone</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des progrès technologiques sur les véhicules contribuant à réduire les émissions qui pourraient ne pas suffire à améliorer la qualité de l'air compte tenu de la croissance des trafics • Des projets de développement de l'intermodalité pour les marchandises qui devraient contribuer à réduire globalement les émissions du trafic, mais pourraient les augmenter localement par le trafic poids lourds desservant les équipements de transfert modal que le territoire pourrait accueillir • Des épisodes de pollution à l'ozone qui pourraient être plus fréquents/intenses en lien avec le réchauffement climatique 	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte des projets d'infrastructures permettant le report modal du transport de marchandises (CFAL, liaison Lyon-Turin) et identification d'un besoin d'équipements d'intermodalité (mais non localisés) • Renforcement de la desserte de l'aéroport, en particulier par une liaison ferroviaire depuis l'agglomération nord-iséroise 	<ul style="list-style-type: none"> • SRCAE • PPA • PDU
<p>8. Des nuisances sonores liées aux infrastructures routières et à l'aéroport, impactant une part importante de la population, avec des situations de multi-exposition</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une croissance du trafic aérien pouvant accroître les nuisances, mais des améliorations technologiques sur les avions et l'exploitation de l'aéroport • Des risques de nuisances supplémentaires liées aux nouvelles infrastructures et à la croissance du trafic • Localement un risque de croissance du trafic poids lourds desservant les équipements de transfert modal que le territoire pourrait accueillir • Des actions de résorption prévues pour les points noirs 	<ul style="list-style-type: none"> • En complément du PEB, limitation de la croissance de population de 17 des 20 communes • Prise en compte des projets d'infrastructures permettant le report modal du transport de marchandises (CFAL, liaison Lyon-Turin) et identification d'un besoin d'équipements d'intermodalité (mais non localisés) 	<ul style="list-style-type: none"> • PEB • PPBE • SCOT

<i>Enjeux</i>	<i>Éléments de tendances d'évolution et risques pour le territoire</i>	<i>Ce que dit la DTA 2007</i>	<i>Principaux schémas/plans/programmes, régionaux ou plus locaux, définissant des orientations relatives à l'enjeu</i>
9. Une modernisation de la gestion des déchets bien engagée et qui reste à poursuivre	<ul style="list-style-type: none"> • Une croissance modérée de la production de déchets des ménages malgré l'augmentation de population compte tenu d'une tendance à la baisse de la production par habitant • Une augmentation probable de la production de déchets des entreprises • Une poursuite de l'amélioration de la valorisation des déchets 	<ul style="list-style-type: none"> • Préconisation de labellisation environnementale des zones d'activité d'envergure métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan régional d'élimination des déchets dangereux • Projets de plans départementaux de prévention et de gestion des déchets non-dangereux
10. Des zones d'expansion de crues stratégiques pour la prévention de l'inondation des zones urbaines situées en aval, en particulier l'agglomération lyonnaise	<ul style="list-style-type: none"> • Une préservation renforcée des champs d'expansion de crues dans le cadre des dispositions des PPR et SAGE 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification des corridors d'eau dans le cadre du réseau d'espaces agricoles et naturels majeurs et limitation de l'urbanisation dans ces corridors 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan Rhône • SDAGE • PGRI en cours d'élaboration • SAGE • PPR / SCOT
11. Des phénomènes de ruissellement pluvial contribuant aux inondations et aggravés par l'imperméabilisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> • Une augmentation des surfaces imperméabilisées compte tenu du développement de l'urbanisation mais une meilleure prise en compte du cycle de l'eau dans les projets 		<ul style="list-style-type: none"> • SDAGE • SAGE • PPR • SCOT
12. Des risques technologiques, localisés en lien avec les ICPE, diffus en lien avec le transport de matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Une évolution du risque en lien avec la nature des activités accueillies • Un report modal vers le fer d'une partie du transport de marchandises qui devrait réduire les risques liés au transport de matières dangereuses, mais localement un risque de croissance du trafic poids lourds desservant les équipements de transfert modal que le territoire pourrait accueillir 	<ul style="list-style-type: none"> • Préconisation de labellisation environnementale des zones d'activité d'envergure métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> • PPRT • SCOT

Enjeux	Éléments de tendances d'évolution et risques pour le territoire	Ce que dit la DTA 2007	Principaux schémas/plans/programmes, régionaux ou plus locaux, définissant des orientations relatives à l'enjeu
Atténuation du changement climatique, consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre			
13. Des consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre très importantes pour le secteur du transport, liées à un usage dominant de la voiture individuelle, à l'importance du trafic poids lourds et de l'activité logistique	<ul style="list-style-type: none"> • Des améliorations technologiques sur les véhicules ou les avions contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (qui, à l'échelle régionale, contribuent juste à atteindre l'objectif de réduction de 20% à l'horizon 2020 et qui pourraient sur ce territoire ne pas être suffisantes) • Des projets de développement de l'intermodalité pour les marchandises qui devraient aussi contribuer à réduire les émissions du trafic 	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte des projets d'infrastructures permettant le report modal du transport de marchandises (CFAL, liaison Lyon-Turin) et identification d'un besoin d'équipements d'intermodalité (mais non localisés) • Principe de renforcement de la desserte de l'aéroport, en particulier par une liaison ferroviaire depuis l'agglomération nord-iséroise 	<ul style="list-style-type: none"> • SRCAE • PDU • PCET • SCOT
14. Un poids significatif des bâtiments dans les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre	<ul style="list-style-type: none"> • Une tendance à la baisse des émissions de gaz à effet de serre du secteur du bâtiment, qui ne suffit pas à atteindre les objectifs nationaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Préconisation de labellisation environnementale des zones d'activité d'envergure métropolitaine • Un objectif de formes urbaines plus denses sensiblement plus économes en énergie 	<ul style="list-style-type: none"> • SRCAE • PCET • SCOT

PENAP : Protection des espaces naturels et agricoles périurbains

PDU : Plan de déplacements urbains

PEB : Plan d'exposition au bruit

PGRI : Plan de gestion du risque inondation

PPA : Plan de protection de l'atmosphère

PPBE : Plan de prévention du bruit dans l'environnement

PPR : Plan de prévention des risques

PPRT : Plan de prévention des risques technologiques
PRAD : Plan régional de l'agriculture durable

PSADER : Projet stratégique agricole et de développement rural

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

SRCAE : Schéma régional climat air énergie

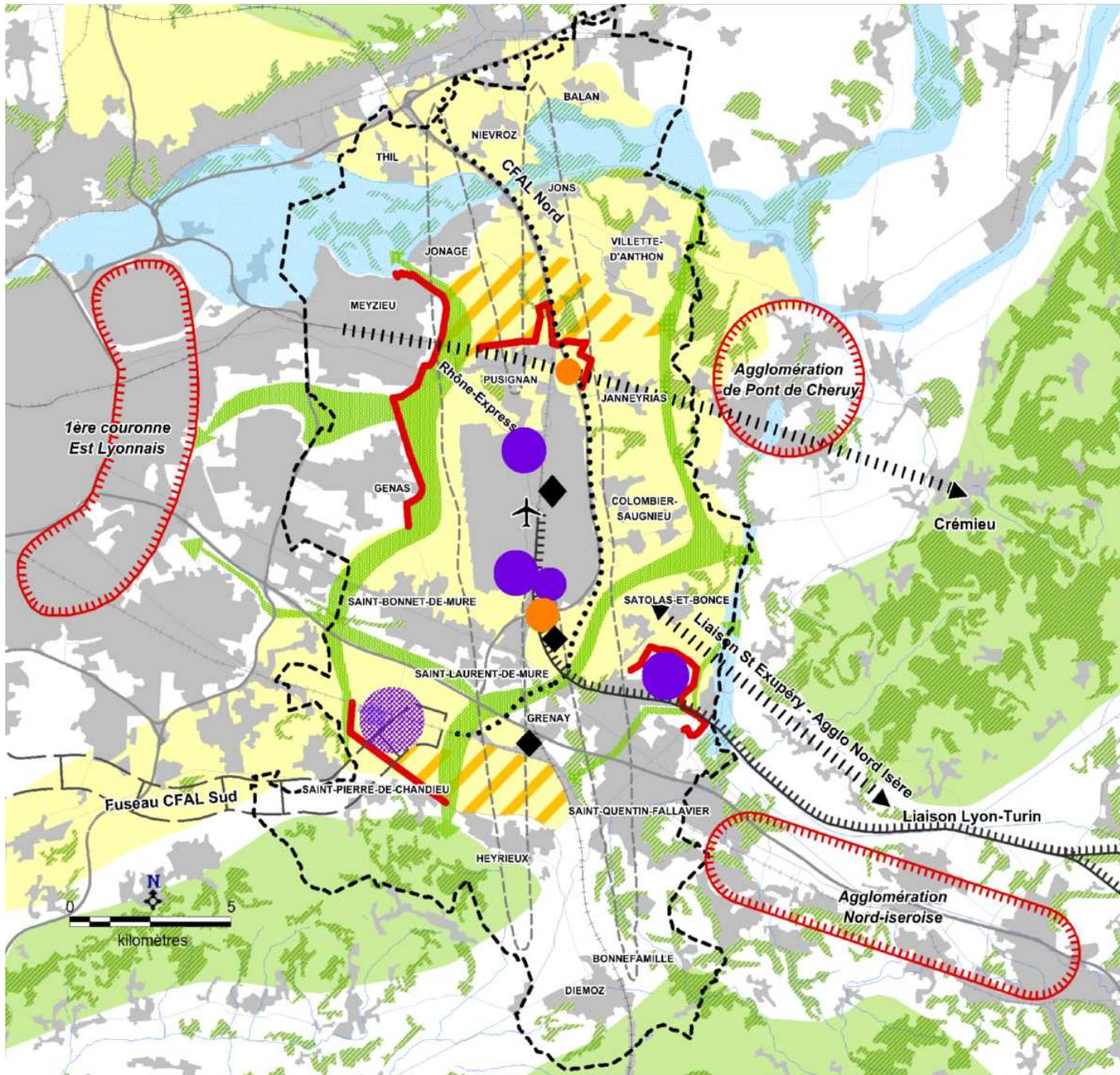
SRCE : Schéma régional de cohérence écologique

PARTIE 6 : MOTIFS ET CONTENU DE LA MODIFICATION

Le projet partagé sur la Plaine-Saint-Exupéry nécessite **une évolution du « chapitre 4 – Les territoires spécifiques » de la DTA** telle qu'approuvée en 2007. La modification précise et actualise le rôle de l'Espace Interdépartemental Saint-Exupéry dans le projet de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Les pages 55 à 57 initiales doivent donc être modifiées par une actualisation des orientations générales sur ce territoire et par la définition de prescriptions précisant la vision d'aménagement portée par la DTA sur le territoire spécifique.

Les chapitres 2 et 3 tels que définis par la DTA approuvée en 2007 ne font l'objet d'aucune évolution à travers cette modification.



Territoire spécifique L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry

-  Limite du territoire de prescription
-  Tâche urbaine
-  Limite du périmètre C du plan d'exposition au bruit
- Projets transports**
 -  LGV Lyon Turin
 -  CFAL Nord / fuseau CFAL Sud
 -  TCSP Meyzieu / Pont de Chery / Crémieu
 -  Liaison Saint-Exupéry / Agglo Nord-Isère
-  **Équipements d'envergure métropolitaine**
 - Plate forme aéroportuaire / hub
 - Réserves pour des équipements d'intermodalité : secteur Sud Saint-Exupéry et secteur de la Plaine d'Heyrieux
-  **Sites d'accueil privilégiés pour l'habitat et les activités**
-  **Sites économiques métropolitains (niveau 1)**
-  Site économique métropolitain : réserve pour le long terme
Secteur 4 Chênes / Porte du Dauphiné
-  **Sites économiques stratégiques (niveau 2)**
-  **Limite d'extension d'urbanisation**
-  **Couronne verte d'agglomération (couronne agricole stratégique)**
-  **Zones de valorisation agricole renforcée**
-  **Cœurs verts**
-  **Coupures et liaisons vertes**
-  **Corridors d'eau**
-  **Forêts**

Démographie et habitat

LA DTA approuvée en 2007 fonde ses prescriptions en matière d'habitat et de démographie sur un double objectif :

- la préservation des potentialités de développement de l'aéroport par une limitation des populations riveraines, soumises au bruit et aux nuisances ;
- la consolidation de l'armature urbaine définie à partir des grandes agglomérations structurantes.

Ces objectifs sont traduits à travers deux types de prescriptions :

1. la détermination de fronts urbains, bloquant le développement urbain en direction de l'aéroport ;
2. la limitation des capacités d'accueil de population, en figeant les potentiels des documents d'urbanisme opposables au 1er mars 2005.

• Fronts urbains

1- Pour Meyzieu, Genas, Saint-Pierre de Chandieu, les zones urbanisées ou urbanisables de ces trois communes ne seront pas étendues à l'est et au nord-est des limites cartographiées qui marquent la limite naturelle d'une urbanisation que de petites opérations pourraient parachever.

Ces limites pourraient être :

- pour Meyzieu, la RD 302 et la future voie de contournement de Meyzieu à l'est de la zone industrielle Meyzieu-Jonage, telle qu'elle figure au PLU 2004, et pour Genas, la RD 147, qui permettent de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole dont les modalités de gestion sont précisées au chapitre 3-10 ;
- pour Saint Pierre de Chandieu, la RD 518 jusqu'au lieudit "Logis-neuf" prolongée vers le nord par le chemin de Labrat (CR n° 3) qui permet de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole citée ci-dessus et de préserver la réalisation à long terme de la zone d'accueil d'activités économiques sur la plaine d'Heyrieux mentionnée au 4 ci-dessous.

DTA 2007 - extrait de la page 55

Ces limites d'extension d'urbanisation (également cartographiées en page 56) **demeurent pertinentes**. L'évolution apportée à la DTA est donc une simple mise à jour des dénominations selon l'évolution des infrastructures et elle met en avant l'enjeu d'optimisation des capacités foncières en lien avec les SCOT.

Pour Meyzieu, Genas, Saint Pierre de Chandieu, les zones urbanisées ou urbanisables, de ces trois communes ne seront pas étendues à l'est et au nord-est des limites cartographiées qui marquent la limite naturelle d'une urbanisation.

Ces limites pourraient être :

- pour Meyzieu, la RD 302 et la voie de contournement de Meyzieu, à l'est de la zone industrielle de Meyzieu-Jonage, et pour Genas, la RD 147, qui permettent de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole dont les modalités de gestion sont précisées au chapitre 3-10 ;
- pour Saint-Pierre de Chandieu, la RD 518 jusqu'au lieudit « Logisneuf » prolongée vers le nord par le chemin de Labrat (CR n°3) qui permet de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole citée ci-dessus et de préserver la réalisation à long terme de la zone d'accueil d'activités économiques sur la plaine d'Heyrieux mentionnée au 4 ci-dessous."

Les possibilités d'urbanisation résiduelles de ces communes pourront, le cas échéant et selon les prescriptions définies par les SCOT, être mobilisées dans un souci d'optimisation foncière.

DTA 2015 – modification

• Capacités d'accueil de population

2- Pour les 17 autres communes, Balan, Nievroz, Thil, Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure, à l'occasion de la révision des Plans d'Occupation des Sols ou Plans Locaux d'Urbanisme :

- en matière d'urbanisation à vocation d'habitat, la capacité d'accueil réelle totale en population de chaque commune, telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 2005) pourra être pleinement utilisée mais ne pourra pas être augmentée ;

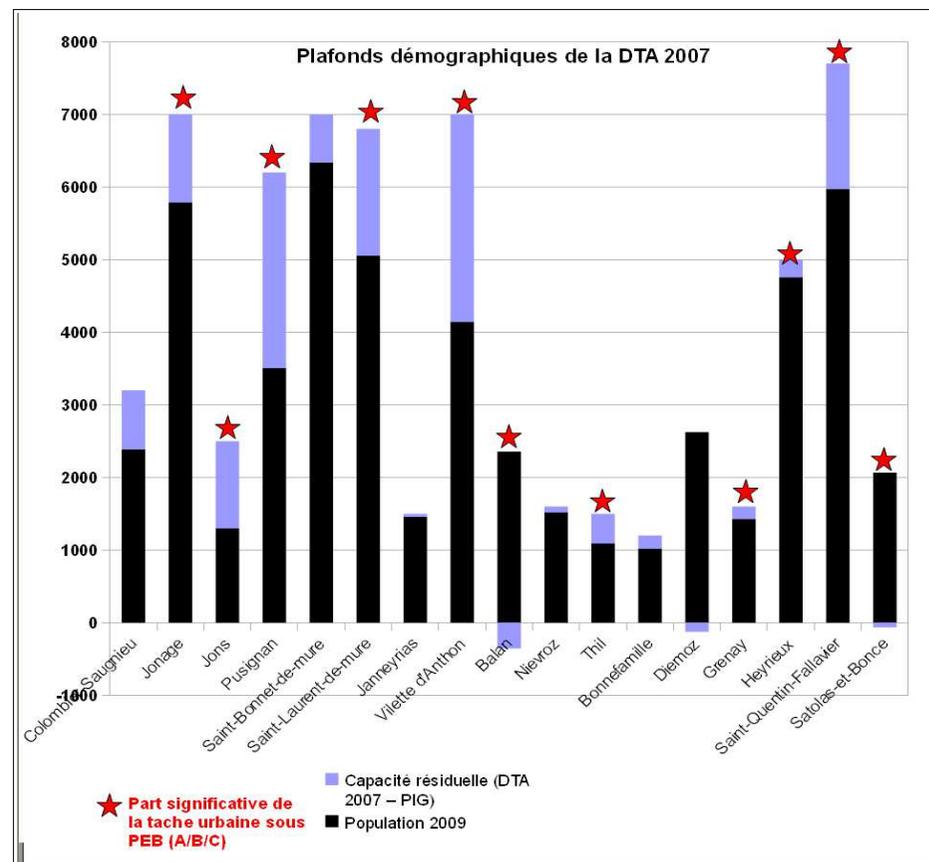
DTA 2007 - extrait de la page 55

Concernant ce second point, il s'agit de reconduire pleinement l'objectif de **limitation des populations autour de la plate-forme aéroportuaire** (en plus des contraintes liées au Plan d'Exposition au Bruit) tout en actualisant la prescription au regard des SCOT approuvés sur le territoire depuis 2007.

Le retour d'expérience quant à la **limite de l'applicabilité** de la prescription de 2007 met en avant des incohérences issues d'**interprétations « locales » divergentes**. La notion de capacité d'accueil totale « figée » au 1er mars 2005 de chaque commune, énoncée par la DTA depuis janvier 2007, se reporte à des documents d'urbanisme établis dans des contextes très différents : ancien POS « permissifs », PLU portant des densités aujourd'hui en deçà des objectifs des SCOT, documents récents...

De plus, cette disposition renvoie implicitement aux objectifs démographiques imposés par le Projet d'Intérêt Général (PIG) « Saint-Exupéry »¹⁰ en 1999. Or, ce PIG, réglementairement caduc depuis 2009, a été réalisé à partir d'un exercice prospectif démographique ancien (données INSEE RGP 1982-1990). Ces projections sont en décalage avec les dynamiques constatées depuis et **doivent nécessairement être actualisées**.

Il faut aussi noter que les capacités « résiduelles » de développement démographique sont **difficilement mobilisables** aujourd'hui. Elles s'avèrent inégalement réparties sur les communes et en contradiction avec les contraintes du PEB ou les armatures urbaines des SCOT.



¹⁰Projet de protection du développement de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry défini par arrêté inter-préfectoral n° 99-3787 du 2 novembre 1999 et concernant 20 communes sur les départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône, a été qualifié de projet d'intérêt général (PIG) par arrêté inter-préfectoral n° 2000-1082 du 25 janvier 2000.

Enfin, la répartition par commune des capacités théoriques d'accueil résidentiel est **contreproductive par rapport aux objectifs de densification et de diversification de l'offre**. L'offre de logements sociaux, notamment, apparaît en retrait des besoins du bassin d'emplois, avec son tissu industriel et logistique.

Ces constats appellent une évolution de la prescription pour plus d'applicabilité tout en tenant les objectifs fondateurs.

La modification de la règle **pérennise la limitation du développement résidentiel** :

- en faisant référence aux enveloppes urbaines des documents d'urbanisme (selon la référence DTA 2007)
- en définissant un plafond démographique global¹¹ (plutôt qu'un renvoi peu explicite à l'objectif du PIG de 1999).

Le plafond global résulte d'une étude menée en 2013 par l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. La valeur a été estimée par simulation d'une **densification raisonnable des capacités urbaines** des documents d'urbanisme « figés » au 1er mars 2005, selon la règle initiale, et en respectant les orientations des SCOT.

L'expertise permet de s'assurer que la **mobilisation des enveloppes urbaines existantes** est pleinement compatible avec l'objectif de préservation du potentiel de développement de l'aéroport. La conservation d'un objectif limitatif conduit également à préserver le caractère du territoire en tant qu'espace de transition entre les agglomérations, en **limitant les dynamiques de périurbanisation et d'étalement urbain**.

Cette prescription ajustée implique **une évaluation et un suivi** de cet objectif, qu'assurera l'Etat en lien avec les SCOT. L'élaboration d'un document partenarial de type « Interscot » favorisera la pertinence et l'efficacité de la répartition des développements résidentiels.

¹¹ La population totale des 17 communes prescrites serait d'environ 68 000 habitants à l'horizon 2030, à relativiser par rapport au seuil du PIG de 1999 (66300 habitants) et à la population estimée en 2009 (52 810 habitants).

Pour les 17 autres communes, Balan, Nievroz, Thil, Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure :

A travers la DTA, l'État réaffirme l'objectif d'une limitation globale de la croissance démographique autour de la plate-forme aéroportuaire (nonobstant les dispositions du Plan d'Exposition au Bruit) et de hiérarchisation prioritaire du développement résidentiel sur les 3 sites d'accueil privilégiés : 1ère couronne de l'Est Lyonnais, agglomération nord-iséroise et agglomération de Pont-de-Cheruy.

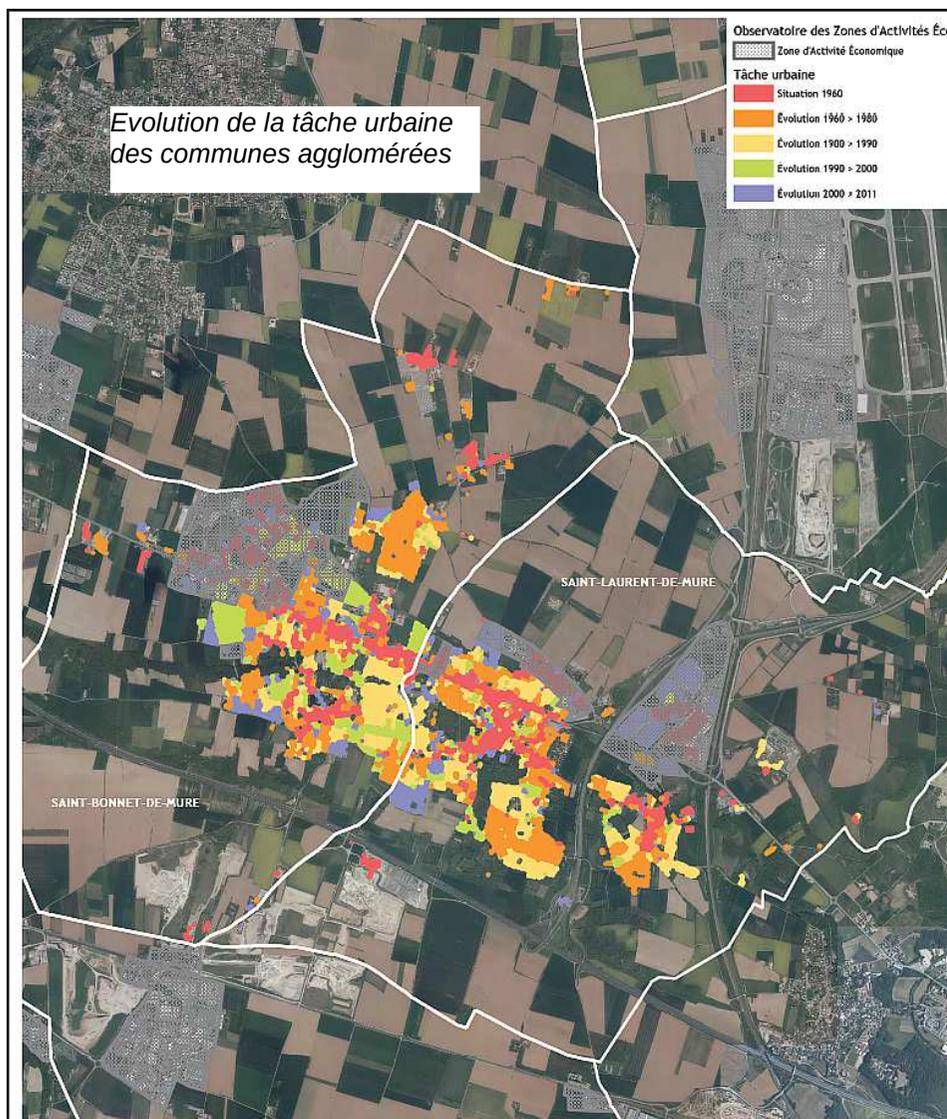
➤ En matière d'urbanisation à vocation d'habitat, la capacité d'accueil réelle totale en population fixée à l'échelle des 17 communes prescrites peut être mobilisée à travers l'optimisation des enveloppes urbaines constituées, résultant des PLU (ou POS) opposables à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005). Des adaptations mineures de ces enveloppes peuvent être définies, en accord avec l'Etat et la maîtrise d'ouvrage du SCOT concerné.

L'État, en association avec les maîtres d'ouvrage des SCOT, assure l'évaluation et le suivi de cette prescription. La population totale des 17 communes, résultant de la mise en œuvre de ce modèle de développement, devra se limiter à 68 000 habitants à l'horizon 2030.

Pour répondre à l'objectif national de limitation de l'étalement urbain et de la consommation foncière, les SCOT ont en charge la structuration du développement résidentiel sur leurs territoires respectifs, selon leurs armatures urbaines (liant développement résidentiel, bassins d'emplois, offre de services et accessibilité en transports collectifs). Les documents d'urbanisme mettent en œuvre les outils à leur disposition afin d'engager prioritairement les opérations de renouvellement urbain, de densification et de diversification des formes d'habitat.

DTA 2015 – modification

Enfin, à partir de la réflexion menée sur la Plaine Saint-Exupéry, est intégrée **une prescription particulière sur les communes de Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure.**



Cet ajout vise à améliorer la structuration urbaine de ce « continuum urbain » qui présente des atouts à long terme pour le fonctionnement du territoire. Il introduit également le principe d'une nouvelle limite d'extension d'urbanisation au Nord de ces communes, à déterminer sans le SCOT et les documents d'urbanisme, pour préserver des terres agricoles sous pression, dans le contexte particulier de la proximité de la plate-forme aéroportuaire. Il s'agit d'une préoccupation forte de la profession agricole. La détermination d'un front urbain au Nord de Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure, accompagnée d'outils de protection de l'espace agricole considérant les espaces de PENAP déterminés, pourra apporter de la lisibilité sur l'usage de ces terres.

Pour l'urbanisation agglomérée des communes de Saint-Bonnet-de-Mure et de Saint-Laurent-de-Mure, présentant des atouts de structuration pour le territoire à long terme, l'élaboration d'un projet commun devra optimiser ce potentiel tout en préservant un front urbain et paysager qualitatif. Aussi, une limite d'extension urbaine sera fixée dans le SCOT et les documents d'urbanisme, au Nord des enveloppes urbaines existantes, afin de prévenir de façon pérenne la pression sur les espaces agricoles. Une coupure verte au Sud est précisée pour ces deux communes (voir prescription 5).

DTA 2015 – modification

Équipements d'envergure métropolitaine

Objectifs et fondements de la modification

La modification de la DTA relaie, dans sa compétence d'aménagement, l'objectif d'une montée en puissance de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry dans sa dimension de **hub, à la fois pour les voyageurs et pour le fret**.

Depuis l'approbation initiale de la DTA en 2007, des précisions ont pu être apportées quant aux **grands équipements en projet**, qui sont susceptibles de marquer fortement le territoire : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry et son extension potentielle d'une part, équipements d'intermodalité rail-route d'autre part.

La présente modification de la DTA est aussi l'opportunité d'actualiser les informations relatives à ces projets, de garantir la possibilité de leur réalisation, et de déterminer les modalités de leur accueil sur le territoire. Elle s'inscrit **dans le respect des orientations fondamentales des chapitres 2 et 3** : maintien des potentialités d'évolution de la plate-forme multimodale de Lyon Saint-Exupéry, développement d'un système de transport favorisant le report modal.

La modification sur le thème des équipements d'envergure métropolitaine concerne uniquement le chapitre 4 de la DTA ("Les territoires spécifiques - Espace interdépartemental de Saint-Exupéry"). Elle introduit de nouvelles prescriptions au sein de la partie 3 "équipements d'envergure métropolitaine".

Les prescriptions modifiées

- **Plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry**

Actuellement, l'urbanisation des terrains de la plate-forme aéroportuaire et de sa zone préservée pour une potentielle extension à l'Ouest (faisant l'objet d'une zone d'aménagement différée) est encadrée par les documents de planification existants : DTA de 2007, SCOT de l'agglomération lyonnaise, PLU de Colombier-Saugnieu, de Pusignan, de Genas, de Saint-Laurent-de-Mure et de Saint-Bonnet-de-Mure.

Par ailleurs, un certain nombre de documents de référence, pilotés par le concessionnaire Aéroports de Lyon (ADL), ont permis d'orienter le développement et l'aménagement de la plate-forme : avant projet plan masse (1999), schéma directeur à l'Ouest (2001), schéma directeur à l'Est (2008), plan stratégique à 2030 (2011). Dans le cadre du renouvellement de la concession aéroportuaire, a été convenue l'élaboration d'un **schéma de composition générale (SCG)**, document de planification aéroportuaire sous maîtrise d'ouvrage d'ADL et qui sera validé par l'Etat, intégrant à la fois la plate-forme existante et son extension potentielle à l'Ouest.

Le projet « Plaine Saint-Exupéry » a mis en exergue l'opportunité qu'offre l'élaboration du SCG pour établir **des orientations partagées entre l'Etat, ADL et les acteurs locaux** sur les perspectives d'évolution de la plate-forme à court, moyen et long termes. Les déterminants fondamentaux de ce schéma sont **d'optimiser en priorité les pistes existantes** (à l'Est) qui permettent de soutenir un trafic de l'ordre de 22 à 23 millions de passagers annuels, puis si nécessaire **d'investir la ZAD à l'Ouest** par la réalisation d'une 3e voire d'une 4e piste dans le contexte d'une montée en puissance forte du trafic aérien. Au-delà de l'approche technique et fonctionnelle de l'équipement, l'objectif est également de garantir **son inscription cohérente dans le territoire**. Les acteurs du projet Plaine Saint-Exupéry ont donc convenu d'intégrer au SCG **des orientations en matière d'aménagement, de développement économique, de préservation de l'environnement, d'intégration architecturale et paysagère**.

Dans ce contexte, **une nouvelle prescription** est introduite à travers la modification de la DTA. Elle conditionne l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux terrains sur la plate-forme actuelle et sur son secteur d'extension à l'Ouest par **la définition préalable du schéma de composition générale**. D'autre part, la prescription précise les objectifs de ce schéma, son contenu et les modalités de sa réalisation.

Plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry

Toute ouverture à l'urbanisation de terrains situés sur la plate-forme aéroportuaire existante ou au sein de la zone d'aménagement différée portée par le concessionnaire est conditionnée par la définition préalable d'un schéma de composition générale comprenant les principes d'aménagement et de développement économique de la plate-forme aéroportuaire, élaboré par le concessionnaire, sous pilotage de l'Etat et en association avec les collectivités compétentes pour l'aménagement de ce territoire.

Ce schéma devra garantir un développement ambitieux de la plate-forme dans ses dimensions aéroportuaire et multimodale et prévoira les modalités de son développement économique (voir prescription 4). Il précisera les modalités d'aménagement spatial de la plate-forme, en veillant à la fonctionnalité des axes de communication, à son intégration territoriale et paysagère. Il intégrera des dispositions en faveur de la préservation de l'environnement et de la ressource en eau, en respect des prescriptions du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Est lyonnais. Pour favoriser l'usage agricole des terres jusqu'à leur aménagement, le SCG indiquera les échéances prévisionnelles des sites de développements aéroportuaire et économiques.

DTA 2015 – modification

- **Équipements d'intermodalité**

La DTA met en évidence, au sein du chapitre 2, l'enjeu de "contribuer au développement et à l'adaptation à la demande des chantiers de transport combiné, ferroviaires et fluviaux et des plates-formes de ferroutage du pôle métropolitain". Lors de l'approbation de la DTA en 2007, plusieurs sites potentiels étaient à l'étude dans la métropole lyonnaise pour l'accueil de tels équipements, sans que les choix n'aient été arrêtés.

L'avancement des réflexions sur les grands projets d'infrastructures¹² (CFAL, liaison Lyon-Turin), la révision du schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon depuis 2011, l'élaboration du projet Plaine Saint-Exupéry de 2011 à 2015, a donné **une nouvelle impulsion sur ce sujet**.

Des études complémentaires ont été produites (expertises techniques de RFF, analyse des fonctionnalités logistiques, études agricoles et environnementales...) et un débat a été mené entre l'État, les collectivités et les partenaires locaux.

La première avancée déterminante est la reconnaissance au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise, de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry comme **le territoire d'accueil privilégié des grands équipements d'intermodalité rail-route**. Ont en particulier été étudiés une autoroute ferroviaire sur ligne existante, une autoroute ferroviaire à grand gabarit raccordée au Lyon-Turin, un chantier multi-technique complémentaire au chantier de transport combiné de Vénissieux, avec **un enjeu de complémentarité et de synergie entre ces équipements**.

¹²Notamment : schéma régional « Rhône-Alpes » des infrastructures de transports (printemps 2012), CFAL Nord (DUP du 28 novembre 2012), CFAL Sud (consultation publique lancée en octobre 2014) sommet franco-italien (3 décembre 2012), rapport de la commission Duron au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche « Mobilité 21 pour un schéma national de mobilité durable » (juin 2013), itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin (DUP du 25 août 2013)

Plusieurs sites potentiels ont été confrontés : Plaine d'Heyrieux Nord (entre A43 et voie ferrée), Plaine d'Heyrieux Sud (au Sud de la voie ferrée), Nord du parc international de Chesnes, Sud de la plate-forme aéroportuaire.

Deux sites se distinguent particulièrement, tout en considérant que d'autres options demeurent envisageables et devront faire l'objet d'approfondissements. Ils seraient mobilisés de façon complémentaire et permettraient de concilier les objectifs de fonctionnalité technique, de synergie des équipements, de cohérence avec les perspectives de développement de la logistique, de moindre impact sur l'agriculture, l'environnement et le cadre de vie :

- Le premier, sur la Plaine d'Heyrieux (Grenay) permettrait l'accueil d'un **équipement de type autoroute ferroviaire sur ligne existante**. Il s'agit d'une **opportunité à court terme**, dans le cadre de l'appel d'offres dont il fait l'objet. Cet équipement pourrait être temporaire selon les échéances de développement d'équipements intermodaux dans le secteur Sud Saint-Exupéry (ci-après).
- Le second, à l'extrémité Sud de la plate-forme aéroportuaire, pourrait accueillir l'ensemble des équipements projetés, dont un **terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit connecté au Lyon-Turin**. Le regroupement sur un même site de l'ensemble des équipements permettrait à la fois la mise en synergie des techniques (voire leur mutualisation au sein d'un outil unique) et une moindre consommation d'espace.

La DTA n'a pas compétence à valider le choix des emplacements des futurs équipements. Cela étant, les avancées depuis 2007 permettent d'intégrer de nouvelles prescriptions. Celles-ci préservent les conditions de réalisation des équipements en identifiant les emprises à réserver prioritairement, ce qui n'exclut pas pour autant d'autres options. Ces prescriptions précisent les horizons temporels pour le développement des équipements sur ces sites (le cas échéant). Elles déterminent les aménagements, activités et services qui pourront ou non y être adossés.

Équipement d'intermodalité de la Plaine d'Heyrieux

Sur la Plaine d'Heyrieux, sur la commune de Grenay, entre l'autoroute A43 et la voie ferrée Lyon-Grenoble, une emprise de l'ordre de 40 hectares est réservée pour l'avenir. Il s'agit d'une réserve pour le court et/ou moyen terme.

Cette emprise est destinée exclusivement à un projet d'équipement de transport combiné de type autoroute ferroviaire sur ligne existante, à ses éventuels accès ferroviaire et routier, et aux services conditionnant son bon fonctionnement. En dehors de cet équipement, la vocation actuelle et non urbanisée du site, à usage agricole, naturel et de loisirs, sera maintenue.

Équipements d'intermodalité secteur Sud de Saint-Exupéry

Au Sud de la plate-forme aéroportuaire, bordée au Nord par le périmètre de la concession aéroportuaire, à l'Ouest par la RD154, une emprise de l'ordre de 300 hectares est réservée pour l'avenir. Il s'agit d'une réserve pour le moyen et/ou long terme. Les documents d'urbanisme ne pourront ouvrir à l'urbanisation ces terrains actuellement à usage agricole, naturel ou de loisirs que pour :

- *un ou des projet(s) d'équipement(s) d'intermodalité rail / route conditionnés à la réalisation du CFAL Nord ;*
- *la réalisation des aménagements connexes, des activités et des services nécessaires au bon fonctionnement de ces équipements ;*
- *la réalisation, au sein de cette emprise, sur une surface de l'ordre de 80 ha, bordée à l'Ouest par la RD 154 et au Nord par la plate-forme aéroportuaire, d'une zone de développement de nature économique selon les conditions prévues au sein de la prescription n°4 pour le site "zone d'activité secteur Sud de Saint-Exupéry". L'aménagement de cette zone, considérant le devenir des activités en place, ne devra en aucun cas compromettre la réalisation des grands projets d'infrastructures ferroviaires et des équipements d'intermodalité ; il sera défini à partir d'expertises menées avec les maîtres d'ouvrages de ces projets.*

DTA 2015 – modification

Urbanisation à vocation économique

Rappel des objectifs généraux (chapitres 2 et 3)

La DTA de 2007 met en évidence, dans ses chapitres 1 et 2, le **dynamisme et la diversité économiques** de l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle souligne l'essor du secteur tertiaire et du service aux entreprises, le maintien d'un tissu industriel important, la situation privilégiée pour le développement de la fonction logistique et l'enjeu d'une montée en puissance des fonctions métropolitaines.

L'affirmation de **pôles d'excellence**, dont la fonction logistique, et le développement des **fonctions supérieures** sont reconnus comme des axes forts pour conforter le positionnement européen de la métropole.

En matière d'accueil des entreprises, le chapitre 2 prévoit **une stratégie d'offre ciblée et hiérarchisée**, intégrant la production de foncier nouveau et la réhabilitation de l'existant.

Les orientations, au sein du chapitre 3 de la DTA, permettent de **structurer l'armature économique** sur un réseau de zones d'accueil des entreprises d'envergure métropolitaine, avec l'enjeu de préserver leur capacité d'extension. Des **conditions d'aménagement et de desserte** (rail, route, transports collectifs) sont établies selon la nature des activités projetées :

- desserte bimodale actuelle ou future pour les zones économiques métropolitaines susceptibles d'accueillir des entreprises industrielles et logistiques,
- desserte par un transport collectif performant pour l'accueil des activités technologiques et/ou tertiaires.

L'accessibilité (échangeur, axe de transports collectifs) des zones de niveau intercommunal est également citée comme un critère à prendre en compte dans le choix des sites de développement.

De plus, au sein des chapitres 2 et 3, la DTA réserve une zone de grande superficie dite "des 4 chênes", sur l'espace interdépartemental

de Saint-Exupéry, qui ne sera toutefois mobilisable qu'à long voire très long terme.

Sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, elle préconise de préserver, à travers l'offre foncière, la possibilité d'accueillir des entreprises requérant de très grands tènements ou soumises à des conditions particulières. Elle reconnaît enfin la nécessité de prévoir une nouvelle zone dédiée aux activités logistiques en complément des grands parcs existants¹³.

Ces grands objectifs sont confortés dans le cadre de la modification de la DTA, qui ne porte ainsi pas atteinte aux chapitres 2 et 3.

Fondements de la modification du chapitre 4

L'écriture des prescriptions dans la DTA de 2007, au sein du chapitre 4, figeait les zones d'urbanisation à vocation économique (au sens des documents d'urbanisme) en date du 1er mars 2005 sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry. Elle laissait la possibilité d'adaptations mineures des zonages sur la base d'accords compensatoires entre les communes.

Cet encadrement strict visait la maîtrise de l'urbanisation d'un territoire soumis à de fortes pressions, sans stratégie commune de développement économique. De plus, le développement de la plateforme aéroportuaire pouvait paraître peu lisible et en manque de lien avec le territoire. Cet encadrement répondait enfin aux déficits en la matière des anciens schémas directeurs alors opposables.

Le projet Plaine Saint-Exupéry et la révision du schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon ont permis de préciser les enjeux fondamentaux de la DTA sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry.

¹³ dont l'offre résultante apparaît en deçà des besoins métropolitains affichés par l'étude animée par la RUL

Quatre axes principaux ont été affirmés pour le développement économique :

- la reconnaissance des atouts et du **positionnement clef** de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, charnière pour la montée en puissance de l'aire métropolitaine ;
- son rôle primordial à l'échelle métropolitaine pour **l'accueil de fonctions logistiques**, autour d'un nœud d'infrastructures majeures et de grands projets d'équipements d'intermodalité ;
- l'enjeu de maintenir les filières en place, d'accompagner la **diversification des secteurs d'activités** sur le territoire et de favoriser leur mise en synergie (agriculture, industrie, tertiaire, artisanat et services...);
- la nécessité de concilier une forte attractivité économique avec une **maîtrise volontariste de la consommation d'espace**, la préservation de l'agriculture, des ressources et du cadre de vie.

Une attention particulière a été portée au secteur de la logistique, qui caractérise fortement le profil économique du territoire (cf partie 4 du présent rapport).

S'appropriant les conclusions de la révision du schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon, l'État et ses partenaires ont fait **le choix d'un accueil maîtrisé de la logistique**, en retenant l'objectif de produire de l'ordre de **300 ha d'offre foncière nouvelle** sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry à l'horizon 2030. Il s'agit d'une offre significative (50% de la production foncière logistique à l'échelle de la région urbaine de Lyon) apte à conforter un statut de territoire de « tête de pont ». Cela correspond toutefois à une **division par deux du rythme observé ces dernières années** (à l'échelle de la RUL comme à celle de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry). **Cette réduction volontariste du rythme**, au regard des demandes des acteurs de la logistique, tient compte de l'enjeu de limiter les prélèvements sur le foncier agricole et incite à la requalification des sites existants (tout en notant leur inadéquation avec la demande nouvelle de la « grande logistique », de par leur émiettement et leur superficie trop limitée).

Par ailleurs, les principes d'un nouveau modèle de développement logistique ont été posés, sur la base :

- **d'une sélectivité des implantations** en favorisant leurs liens fonctionnels avec les équipements d'intermodalité, l'optimisation des emprises foncières occupées, l'intégration des enjeux de mutabilité et de renouvellement des emprises bâties, l'impact économique pour le territoire, leurs interactions avec les autres fonctions du territoire ;
- **de l'accompagnement d'une montée en gamme des aménagements** : rationalisation de la consommation d'espace, qualité architecturale et environnementale et insertion paysagère, mutualisation d'équipements et services...
- **de l'engagement d'une politique foncière innovante**, fondée sur la maîtrise préalable et pérenne du foncier par la puissance publique et la mise en œuvre d'outils de "réversibilité" et d'adaptabilité de type baux à construction (voir ci-après).

Enfin, dans la continuité du projet Plaine Saint-Exupéry et en complément du schéma de cohérence logistique, a été lancée en 2013 **l'élaboration d'une stratégie de développement économique partagée** entre les collectivités de la Plaine Saint-Exupéry, dont l'animation est assurée par le pôle métropolitain, les collectivités représentées par le biais de la CCEL, et le collège des chambres consulaires représenté par la CCI du Nord Isère.

Cette stratégie intègre plusieurs volets :

- le positionnement économique du territoire et les filières
- l'offre d'accueil des entreprises
- l'agriculture
- l'économie de proximité
- l'identité, la gouvernance et les partenariats

Différents séminaires se sont tenus avec les élus entre septembre 2013 et janvier 2015. Plusieurs orientations prioritaires ont été identifiées :

- Faire de la Plaine Saint-Exupéry l'un des territoires clés pour l'accueil des activités industrielles d'ici 20 ans ;
- Aménager de façon concertée l'offre foncière à vocation économique ;

- Protéger les espaces stratégiques ;
- Assurer la cohérence des projets commerciaux ;
- Développer le tourisme et la filière événementielle ;
- Partager une ingénierie territoriale.

Des études conduites par l'agence d'urbanisme de Lyon, de nombreux entretiens auprès des acteurs politiques et économiques du territoire, un travail complémentaire d'ateliers prospectifs, **ont permis de consolider la stratégie économique, restituée en mars 2015 auprès du comité de pilotage Plaine Saint-Exupéry.** Elle s'appuie sur un volet prospectif d'une part, et sur un volet « aménagement » d'autre part, qui propose une typologie des sites et une programmation de leurs développements.

Pour permettre la prise en compte de l'ensemble de ces avancées puis leur mise en œuvre, il est nécessaire de **faire évoluer et d'apporter des compléments aux prescriptions de la DTA** en matière d'urbanisation à vocation économique sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry.

A défaut, l'optimisation du potentiel du territoire Plaine Saint-Exupéry pour l'accueil de projets économiques d'envergure se heurtera à très court terme à une pénurie de tènements fonciers adaptés.



Plaine de Lyon-Saint Exupéry Terre d'envol

Lyon-Saint Exupéry Spread Land



Modèle de maîtrise publique des fonciers économiques

Reconnaissant la place stratégique au sein de l'aire métropolitaine de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, la modification de la DTA propose la mise place d'un modèle de développement engageant **une maîtrise publique des fonciers**. Ce modèle s'inscrit comme un préalable à toutes urbanisations des sites stratégiques d'extension économique (niveaux 1 et 2) qui seront rendues possibles par la présente modification de la DTA.

Ce modèle doit répondre à un double objectif :

- disposer de conditions favorables à la nécessaire adaptabilité des zones d'activités économiques en les orientant selon des perspectives à long terme (divergentes avec les stratégies de rendement économique à court terme des opérateurs immobiliers) ;
- réduire les « jeux spéculatifs » d'opérateurs fonciers privés qui portent atteinte aux velléités d'investissement des filières agricoles en place.

Ce mode de gestion anticipe l'évolution de l'attractivité économique de la Plaine Saint-Exupéry, résultant en particulier de l'extension envisagée de la plate-forme aéroportuaire et des équipements d'intermodalités liés aux projets d'infrastructures ferroviaires.

Cette recherche d'adaptabilité du développement doit aussi permettre d'éviter un « gel » de sites stratégiques, mobilisables en particulier dans l'objectif de répondre au besoin d'accueil logistique¹⁴ de l'aire métropolitaine.

Il s'agit donc, par une approche dynamique, d'anticiper et de mettre en place la nécessaire adaptabilité du tissu économique dans la perspective d'une montée en gamme du territoire, via un niveau de desserte et d'équipements renforcés ; et parallèlement de pouvoir se positionner en réponse à l'évolutivité des stratégies d'implantation des entreprises.

¹⁴ Besoin tel qu'il peut générer des « effets de report » négatifs d'implantation logistiques sur des sites ne présentant pas les mêmes atouts, parfois en proie à l'émiettement d'implantations opportunistes, contraires aux synergies économiques attendues, et génératrices de nuisances.

La maîtrise foncière préalable par la puissance publique suppose **d'articuler un ensemble d'outils** : définition de nouvelles zones d'aménagement différé, structuration d'une capacité à préempter les mutations foncières par la mise en place d'une veille foncière. Cela pose la question d'une « gouvernance foncière » (et son ingénierie) où les collectivités compétentes, les SAFER et l'EPORA doivent trouver leur place. Si l'acquisition amiable sera privilégiée, le recours à des procédures d'expropriation devra également être anticipée. Cette condition devra être assurée préalablement à toute ouverture à l'urbanisation.

Ce paradigme d'aménagement doit aussi intégrer **une dimension de gestion à long terme du foncier à usage logistique** afin de prévenir l'obsolescence des futures implantations et d'être en capacité de faire évoluer ces nouveaux sites économiques en fonction des équipements à venir (pour favoriser l'utilisation effective de ces équipements par les entreprises logistiques).

Cette gestion pérenne des fonciers publics appelle la mobilisation **d'outils de type baux à construction ou baux emphytéotiques** définis selon des échéances compatibles avec les interfaces recherchées avec les grands projets évoqués. Une maîtrise publique du patrimoine foncier voué à l'accueil logistique, intégrant les stratégies des acteurs privés, est une condition de viabilité et de durabilité de la Plaine Saint-Exupéry, autorisant même dans l'absolu une possible réversibilité des aménagements vers l'usage initial des terrains.

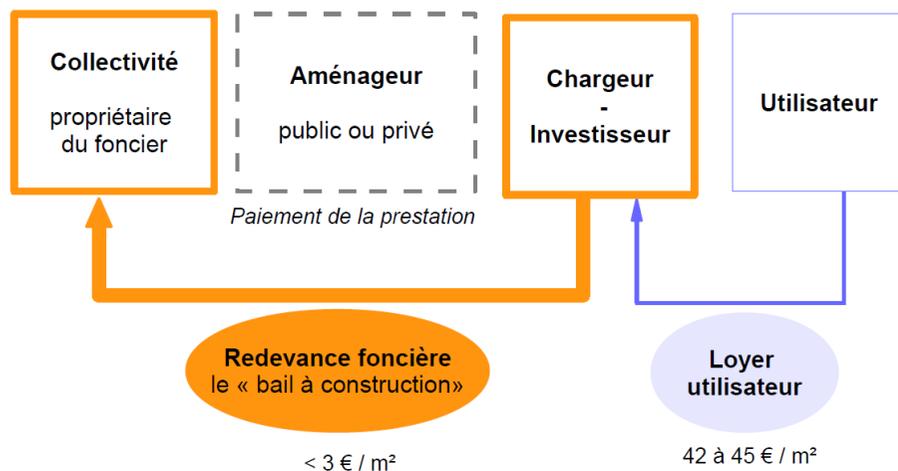
Ce modèle foncier devra également s'assortir d'une **sélectivité des implantations nouvelles** selon des critères d'efficacité économique comme sociale et environnementale. La stratégie économique partagée par les acteurs de l'aménagement de la Plaine Saint-Exupéry devra guider ces choix. d'action « foncier », animé par l'Etat, l'EPORA et les SAFER.

La modélisation de la maîtrise foncière publique, préalable et pérenne, la contractualisation de l'usage des zones dans le temps (via les baux) ont fait l'objet d'études de faisabilité notamment par une commande de la RUL à un prestataire spécialisé et par les réflexions du groupe

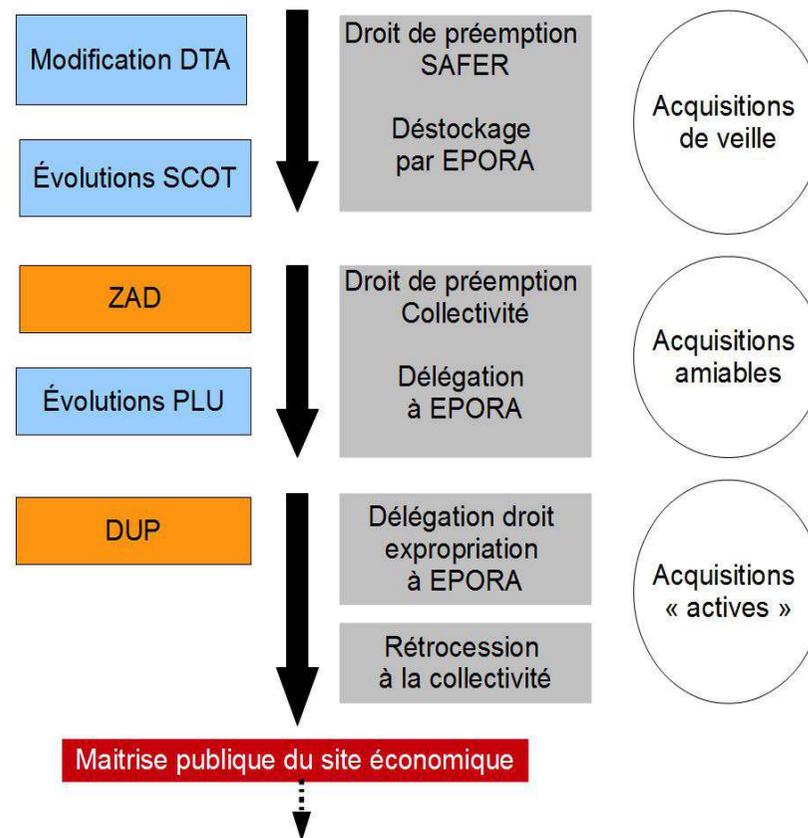
Ce que permet la maîtrise publique du foncier



Le bail à construction: un contrat entre la collectivité et l'investisseur



La maîtrise préalable Étapes pour les grands sites économiques de la DTA



Illustrations issues du « groupe action » foncier

Les prescriptions modifiées

Les prescriptions adaptées sont fondées sur la définition d'une **armature hiérarchisée des sites d'accueil économique**. Le principe d'une maîtrise stricte de l'ouverture à l'urbanisation économique, issu de la DTA de 2007, est maintenu sur l'ensemble du tissu économique local. Des sites économiques particuliers, de niveau métropolitain ou de niveau stratégique, sont définis. Ils peuvent être ouverts à l'urbanisation et/ou étendus, sous certaines conditions permettant d'assurer la hiérarchisation et la cohérence des développements.

Une armature de sites d'accueil d'activités économiques est définie, constituée de :

➤ *Sites de niveau 1 (sites économiques d'envergure métropolitaine) : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, parc international de Chesnes, zone des 4 chênes/Portes du Dauphiné ;*

➤ *Sites de niveau 2 (sites stratégiques à l'échelle du territoire de prescription) : zone d'activités du secteur Pusignan / Janneyrias/ Villette d'Anthon, zone d'activité secteur Sud de Saint-Exupéry ;*

➤ *Sites de niveau 3 (tissu économique local) : l'ensemble des autres zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques dans les documents d'urbanisme (en date du 1er mars 2005) des 17 communes suivantes : Balan, Nievroz, Thil, Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure.*

DTA 2015 – modification

Des prescriptions communes à l'ensemble des sites de niveau 1, 2 et 3 sont inscrites, pour favoriser un modèle d'aménagement durable et une desserte adaptée.

Des prescriptions particulières aux sites de niveaux 1 et 2 sont établies afin de garantir une **hiérarchisation de leurs ouvertures**, et une **sélectivité** dans les activités projetées. Ils sont en effet destinés à l'accueil de projets économiques d'envergure. De plus, l'ouverture à l'urbanisation de ces sites est soumise à plusieurs conditions préalables : la **maîtrise des fonciers** par la puissance publique (et leur portage pérenne pour tout développement logistique) et l'approbation

par les collectivités, l'Etat et leurs partenaires de la **stratégie de développement économique** partagée de la Plaine Saint-Exupéry (évoquée ci-avant).

Les prescriptions préviennent, à travers les SCOT, d'éventuels **effets pervers de report diffus de la logistique**, aux franges de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry et en dehors des pôles dédiés.

L'ouverture à l'urbanisation des sites de niveaux 1, 2 et 3 se fera selon les conditions d'un développement économe en foncier, d'une qualité environnementale des aménagements, du respect des enjeux de la ressource en eau, de niveaux adaptés de desserte et d'équipement numérique.

L'urbanisation des sites de niveau 1 et 2 est soumise aux conditions suivantes:

➤ *Elle fera l'objet d'une maîtrise préalable du foncier par la puissance publique, au delà de l'échelle communale. Cette maîtrise foncière devra être pérenne pour tout développement économique à vocation logistique. Elle devra être accompagnée d'outils d'adaptabilité et/ou de réversibilité des aménagements et constructions à l'horizon des projets d'infrastructures et des équipements d'envergure métropolitaine.*

➤ *Ces sites ont vocation à accueillir, de façon hiérarchisée et phasée, des projets économiques d'envergure, requérant de grands tènements. Ainsi, toute ouverture à l'urbanisation économique au sein de ces sites est conditionnée à l'approbation préalable par les collectivités et l'Etat d'une stratégie de développement économique partagée sur la Plaine Saint-Exupéry.*

➤ *Ils excluent le développement d'activités artisanales autres que celles strictement nécessaires au bon fonctionnement du site. Elles relèvent avant tout des sites de niveau 3 et doivent s'inscrire prioritairement au sein des enveloppes urbaines constituées.*

➤ *Ils excluent la création de surfaces commerciales, autres que les activités et services répondant directement aux besoins des salariés de la zone ou des usagers du hub aéroportuaire.*

➤ *Leur développement se fondera sur des plans de composition d'ensemble, définis par une maîtrise d'ouvrage supra-communale, en association avec les SCOT concernés.*

Au delà du périmètre de prescription de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, les documents de planification et d'urbanisme ont en charge la cohérence globale du modèle de développement logistique, à l'échelle métropolitaine. Ces documents évitent un report d'implantations logistiques d'envergure aux franges immédiates du territoire de Saint-Exupéry et en dehors des parcs logistiques existants. Pour ce faire, ils interdisent en particulier la création de nouvelles zones d'activités à vocation logistique qui seraient directement concurrentes à la priorité donnée aux sites de niveaux 1 et 2 du territoire de Saint-Exupéry.

DTA 2015 – modification

Enfin, des prescriptions particulières sont détaillées pour chaque site.

- **Site de niveau 1 : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry**

La DTA de 2007 identifie la plate-forme aéroportuaire existante comme espace économique métropolitain. Les chapitres 2, 3 et 4 prescrivent que cet espace est destiné à l'accueil d'activités et équipements spécifiques, soit liés à la présence de l'aéroport parce qu'ils conditionnent son développement ou qu'ils en dépendent, soit porteurs d'image et contribuant au rayonnement international de la métropole.

En complément de la prescription portée sur les équipements d'envergure métropolitaine, la modification de la DTA développe une prescription spécifique sur la plate-forme en tant que site économique.

La prescription de 2007 est reconduite sur la plate-forme existante. Par ailleurs, les prescriptions prennent en compte le potentiel de développement à l'Ouest (périmètre de la zone d'aménagement différé), l'élaboration du schéma de composition générale¹⁵ de la plate-forme aéroportuaire permettant d'avoir une perspective d'ensemble.

¹⁵Dans le cadre du renouvellement de la concession aéroportuaire, a été convenue l'élaboration d'un schéma de composition générale (SCG) sous maîtrise d'ouvrage d'ADL et qui sera validé par l'Etat, intégrant à la fois la plate-forme existante et son extension à l'Ouest

L'ouverture à l'urbanisation des terrains est conditionnée à l'élaboration préalable de ce schéma, qui constituera un cadre de référence partagé avec les acteurs locaux.

Outre ces prescriptions générales, trois secteurs particuliers sont mis en exergue ; ils seront précisés dans le cadre du schéma de composition générale. Ils offrent un potentiel de développement (maximal) de l'ordre de 260 ha. Le projet Plaine Saint-Exupéry a en effet permis de ne plus considérer la plate-forme aéroportuaire comme un isolat mais comme un site à intégrer stratégiquement au réseau des sites économiques du territoire et de la métropole.

Le phasage suivant pourra être considéré pour le développement de ces trois secteurs.

- A long terme (au-delà de l'horizon 2035), ils sont destinés à l'accueil d'activités, notamment tertiaires, cohérentes avec la montée en puissance de l'aéroport aux échelles nationale et internationale.
- La DTA modifiée, en cohérence avec le contrat de concession, permet l'utilisation de ces emprises à court ou moyen terme, dans le cadre d'occupations temporaires, pour des activités plus diversifiées répondant aux segments actuels du marché. Cela permet d'apporter des réponses aux besoins économiques de l'aire métropolitaine, notamment pour l'accueil de projets d'envergure nécessitant de grands tènements, tout en limitant la consommation d'espaces agricoles en fléchant les développements sur des emprises destinées à terme à l'artificialisation. L'accueil de ces activités est alors conditionné à leur adaptabilité. En particulier, les sites aménagés sont susceptibles d'évoluer (dans leur dimensionnement, leur organisation ou la nature des activités accueillies) à l'horizon de l'extension éventuelle des pistes. La maîtrise foncière publique de ces sites et l'utilisation d'outils de réversibilité et d'adaptabilité (de type autorisations d'occupation temporaire) garantissent cette option.

Site de niveau 1 : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry

Outre sa vocation aéroportuaire et multimodale, le site de Lyon-Saint-Exupéry constitue un site de développement économique d'envergure métropolitaine. La plate-forme aéroportuaire existante et les terrains couverts par la zone d'aménagement différée peuvent accueillir des développements économiques, dans les conditions d'urbanisation suivantes :

➤ élaboration d'un schéma de composition générale comprenant les principes de développement économique et d'aménagement de la plate-forme aéroportuaire (voir prescription 3). Ce schéma devra apporter de la transparence sur l'identification des emprises de développement économique, le phasage de leurs ouvertures et la caractérisation de la nature des activités projetées à court terme ;

➤ ces emprises seront prioritairement destinées à l'accueil d'activités et d'équipements spécifiques, soit liés à la présence de l'aéroport parce qu'ils conditionnent son développement ou qu'ils en dépendent, soit porteurs d'image et contribuant au rayonnement international de l'aire métropolitaine ;

➤ au sein de trois secteurs particuliers, l'accueil d'autres activités pourra être étudié, pour des projets économiques d'envergure requérant de grands tènements : la partie Sud sur la plate-forme existante au niveau des carrières et des terrains contigus, sur une emprise maximale de 60 hectares ; le Nord de la ZAD face à la zone industrielle de Satolas Green sur une emprise maximale de 100 hectares, le Sud de la ZAD le long de la RD29 pour une emprise maximale de 100 hectares ;

➤ l'ensemble des activités projetées devra être compatible avec la prise en compte des contraintes et nuisances aéroportuaires.

DTA 2015 – modification

Site de niveau 1 : parc international de Chesnes

Le parc international de Chesnes est reconnu comme espace économique d'envergure métropolitaine dans la DTA de 2007. La modification de la DTA conforte ce positionnement et prévoit une extension de ce site d'environ 20%, soit 150 à 200 ha.

En cohérence avec le schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon, cette extension est fondamentale dans la perspective de produire une offre foncière nouvelle de 300 ha à l'horizon 2030 pour

l'accueil d'activités logistiques sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry. Le choix est fait de ne pas disperser ce foncier nouveau mais de le concentrer sur quelques sites bien identifiés, de vaste ampleur, dans une logique de "parcs logistiques" répondant aux besoins des acteurs économiques. L'extension du parc de Chesnes, dont les derniers tènements disponibles sont en cours de commercialisation et dont les potentialités de renouvellement ne peuvent répondre aux besoins d'implantation de la « grande logistique », permet de conforter ce site majeur d'échelle européenne, qui bénéficie d'ores et déjà d'une excellente desserte bimodale, renforcée à l'avenir par la proximité immédiate des équipements d'intermodalité.

Cette extension est strictement encadrée, à la fois par les prescriptions communes à l'ensemble des sites de niveau 1 et 2 et par des règles spécifiques.

Elle est destinée pour l'essentiel à la réponse aux besoins logistiques mais n'exclut pas pour autant des activités industrielles nécessitant de grands tènements, ou des services liés à ce type d'activités venant en complément.

Il est fait référence à l'application des engagements issus du projet Plaine Saint-Exupéry, pour un modèle de développement sélectif, innovant et économique en foncier. Les enjeux de reconquête et de réhabilitation du parc logistique existant devront être abordés parallèlement à l'ouverture de nouveaux terrains.

Enfin, sont intégrés les enjeux agricoles (prélèvements fonciers, compensations et aménagements...), environnementaux (ressource en eau, trame verte...) et de cadre de vie (insertion paysagère, trafics de poids lourds...).

Site de niveau 1 : parc international de Chesnes

Le parc international de Chesnes pourra faire l'objet d'une extension au Nord et à l'Est, sur les communes de Satolas-et-Boncel et Saint-Quentin-Fallavier, sur une emprise de 150 à 200 hectares. Outre les dispositions communes à l'ensemble des sites de niveau 1 et 2, l'ouverture à l'urbanisation est

conditionnée aux exigences suivantes :

- affectation au sein du document d'urbanisme d'une vocation économique dominante d'accueil d'activités logistiques, sans exclure les projets industriels d'envergure ni les fonctions, activités et services associés ;
- intégration au sein des documents d'urbanisme et de planification de la limite d'extension d'urbanisation telle que cartographiée ;
- prise en compte des enjeux de la ressource en eau, en particulier l'intégrité physique et fonctionnelle des zones humides de la vallée de la Bourbre ;
- prise en compte des enjeux écologiques, agricoles, paysagers, et de cadre de vie.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone devra s'accompagner de la mise en œuvre d'un modèle de développement sélectif. Des démarches de types opérations pilotes, appels à projets, seront mobilisées en faveur d'une montée en gamme de la logistique et d'une rationalisation de la consommation foncière. La programmation de l'extension du parc devra considérer, au sein d'une réflexion d'ensemble, les possibilités offertes par la reconquête des friches et la réhabilitation du parc obsolète.

DTA 2015 – modification

• Site de niveau 1 : zone des 4 chênes / Portes du Dauphiné

La DTA de 2007 réserve pour l'avenir un vaste tènement foncier dans la zone dite des 4 Chênes sur Saint-Pierre-de-Chandieu, pour répondre à long terme aux besoins économiques qui ne trouveraient plus place au cœur des agglomérations. Une prescription spécifique est inscrite dans le chapitre 4 pour garantir que le développement de ce site répondra à un projet d'envergure métropolitaine et pour en fixer les modalités (conditions d'accès et d'aménagement, insertion territoriale et environnementale).

La modification de la DTA reconduit cette réserve foncière dite "4 Chênes / Portes du Dauphiné" et se limite à actualiser et préciser la prescription du chapitre 4.

Il est précisé que cette réserve ne sera vraisemblablement mobilisable qu'au delà de l'horizon 2030 puisqu'elle supportera jusqu'à cette

échéance des activités d'extraction de matériaux alluvionnaires. La stratégie portée sur ce site intégrera les possibilités de renouvellement de la zone d'activités existante et le programme de remise en état des carrières.

Afin de garantir la cohérence du parti d'aménagement, l'urbanisation du site devra faire l'objet d'un plan de composition par une maîtrise d'ouvrage supra-communale (intercommunalité, syndicat mixte, groupement d'intérêt public...).

Cette urbanisation est aussi soumise à des conditions particulières d'accessibilité. Le possible accès depuis l'autoroute A43 devra respecter les principes inscrits dans le chapitre 3.8 de la DTA concernant la création de nouveaux diffuseurs. La proximité de l'axe ferroviaire soulèvera la problématique d'une ré-ouverture de la gare de Toussieu-Chandieu à long terme, conditionnée à la désaturation de la ligne ferrée Saint-Fons / Grenay.

Site de niveau 1 : zone des 4 chênes / Portes du Dauphiné

Sur la Plaine d'Heyrieux, au Sud de la plate-forme aéroportuaire et de l'autoroute A43, au Nord de Saint-Pierre-de-Chandieu, traversée par la voie ferrée Lyon-Grenoble et le projet de CFAL, une emprise de 300 à 400 hectares est réservée à long terme.

En dehors des équipements et ouvrages ferroviaires ou routiers, cette emprise sera mobilisable pour un ou plusieurs projets économiques stratégiques pour le territoire métropolitain, requérant la mobilisation d'une grande emprise, sans préjuger de la nature des installations qui pourraient y trouver place. L'ouverture à l'urbanisation est soumise aux conditions suivantes :

- intégration, dans le plan de composition, des possibilités offertes par le programme de remise en état des carrières et la reconversion du parc existant ;
- amélioration et articulation des conditions d'accessibilité routières depuis l'autoroute A43, ferroviaires et en transports collectifs ;
- maintien des deux coupures et liaisons vertes, à l'Est et à l'Ouest, telles que cartographiées ;
- préservation des champs captants dits de Saint-Priest situés plus à l'Ouest, en respect des prescriptions du SAGE ;

- *intégration de précisions sur les modalités de maîtrise et de garantie de la qualité architecturale et paysagère ;*
- *préservation d'une vitrine agro-environnementale le long de l'A43.*

L'emprise inclut aujourd'hui une zone d'activités d'une centaine hectares qui pourra faire l'objet d'un renouvellement à court ou moyen terme.

DTA 2015 – modification

- **Site de niveau 2 : zone d'activité secteur Sud de Saint-Exupéry**

Dans le "secteur Sud Saint-Exupéry", est identifiée dans la DTA de 2007 une "zone d'intérêt économique métropolitain" (carte p56), dont l'usage n'est pas explicité, sur une emprise qui peut être estimée à 40 ha.

La modification de la DTA, par de nouvelles prescriptions dans le chapitre 4, rend possible son extension au Sud le long de la RD154, sur une emprise de l'ordre de 40 ha, précise sa vocation et les modalités de son développement.

Elle confirme son potentiel de développement économique en priorisant la fonction logistique, afin de répondre au besoin métropolitain et d'optimiser un site stratégique au carrefour d'infrastructures et d'équipements ferroviaires en projet. Elle prévoit néanmoins une disposition relative aux modalités de maintien éventuel d'une activité de loisirs existante, impactée par le projet Lyon-Turin.

L'ouverture à l'urbanisation du site est conditionnée par l'exigence de ne compromettre nullement la réalisation des grands projets d'infrastructures ou d'équipements. Elle nécessitera des études d'approfondissement et se fera en accord avec les maîtres d'ouvrages de ces projets. Seront ouvertes en priorité des emprises non impactées directement par ces projets ("délaisés"), selon un portage foncier permettant une évolutivité et une adaptabilité des développements économiques à l'échéance de réalisation des équipements.

Cette ouverture à l'urbanisation contribue à l'objectif de produire 300 ha de foncier nouveau pour la logistique sur des espaces agricoles qui, à terme, seront affectés par des prélèvements et des morcellements fonciers importants.

Site de niveau 2 : zone d'activité secteur Sud de Saint-Exupéry

Au Sud de la plate-forme aéroportuaire, bordée au Nord par la concession aéroportuaire, à l'Ouest par la RD154, est identifiée une zone pouvant accueillir, sous les conditions suivantes, un développement économique, sur une emprise totale portée à environ 80 hectares. Outre les dispositions communes à l'ensemble des sites de niveaux 1 et 2, l'ouverture à l'urbanisation de ces terrains, actuellement à usage agricole, naturel ou de loisirs et destinés à long terme à l'accueil d'équipements d'intermodalité (voir prescription 3), est conditionnée par les exigences suivantes :

- *garantie de ne compromettre nullement la réalisation des grands projets d'infrastructures ferroviaires et des équipements d'intermodalité, à partir d'expertises menées avec les maîtres d'ouvrages de ces projets ;*
- *affectation au sein du document d'urbanisme d'une vocation économique dominante d'accueil d'activités logistiques, intégrant la possibilité de maintien sur le site de l'activité de loisirs (impactée par le tracé du projet ferroviaire Lyon-Turin) ;*
- *prise en compte, des enjeux agricoles, environnementaux, paysagers et de cadre de vie.*

DTA 2015 – modification

- **Site de niveau 2 : zone d'activités secteur Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon**

Un site de niveau 2 est identifié en appui et en complément aux sites économiques majeurs du Sud de l'espace interdépartemental. Il s'agit d'un site déjà constitué, au Nord de la plate-forme aéroportuaire, ayant accueilli des développements récents notamment logistiques sur de vastes tenements.

La modification de la DTA prend acte de ce développement et préconise de conforter l'espace d'activités sous certaines conditions, pour qu'il réponde aux standards des sites de cette envergure, à travers

une maîtrise d'ouvrage supracommunale, la définition d'un plan de composition d'ensemble et une montée en gamme globale du niveau de services.

Dans ce cadre, une extension modérée du site est rendue possible, pour contribuer à la production d'une offre de grands tènements fonciers nécessaires à l'accueil d'activités logistiques ou industrielles. La localisation, la programmation et le dimensionnement de cette extension prendront nécessairement en compte les enjeux agricoles, écologiques (espaces naturels, corridors écologiques...), paysagers et de cadre de vie. En particulier, la préservation du milieu naturel du marais de Charvas, à proximité des développements réalisés récemment, devra faire l'objet d'une forte vigilance et d'analyses précises des impacts. Ces éléments seront précisés dans le cadre de la stratégie de développement économique de la Plaine Saint-Exupéry.

Site de niveau 2 : zone d'activités secteur Pusignan /Janneyrias / Villette d'Anthon

Au Nord de la plate-forme aéroportuaire, de part et d'autre de l'A432 sur les communes de Pusignan, Janneyrias et Villette d'Anthon, est identifié un site stratégique existant, à conforter. Dans ce secteur, les documents d'urbanisme pourront ouvrir à l'urbanisation de nouveaux terrains, actuellement à usage agricole ou naturel, sur une emprise de l'ordre de 40 hectares, en respect des conditions suivantes :

- à travers le plan de composition d'ensemble, déclinaison de l'objectif d'une montée en gamme du site existant et d'une cohérence des développements projetés avec les activités en place ;*
- affectation au sein des documents d'urbanisme de la vocation économique du site, privilégiant l'accueil d'activités industrielles ou logistiques;*
- intégration au sein des documents d'urbanisme des limites d'extension d'urbanisation, telles que cartographiées ;*
- prise en compte des enjeux de la ressource en eau, en particulier l'intégrité physique et fonctionnelle du marais de Charvas ;*
- prise en compte des enjeux agricoles, écologiques, paysagers et de cadre de vie.*

DTA 2015 – modification

- **Sites de niveau 3**

Sur l'ensemble des sites d'activités de l'espace interdépartemental, en dehors des sites particuliers identifiés comme de niveau 1 ou 2, la prescription de la DTA de 2007 est conservée. Ainsi, la superficie des zones à vocation économique des documents d'urbanisme restera stable, afin de maîtriser l'urbanisation sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry et de ne pas soutenir une dispersion de zones d'activités locales et artisanales.

Toutefois, l'application stricte de la règle issue de la DTA de 2007 s'est heurtée à certaines difficultés d'applicabilité, voire a créé des effets contre-productifs de par la trop grande rigidité imposée aux documents d'urbanisme : départs d'entreprises locales n'ayant pu s'étendre, classements inadaptés aux entreprises en place...

La modification de la DTA introduit une dérogation pour maintenir les entreprises locales, par la possibilité d'adaptations ponctuelles et mineures des zonages des documents d'urbanisme. Des potentialités demeurent dans le tissu de sites de niveau 3 ; elles permettront notamment de répondre au besoin d'accueil d'activités de sous-traitance et d'appui aux développements logistiques et industriels projetés.

Le développement d'activités logistiques d'envergure est ciblé sur les sites de niveaux 1 et 2 et est donc exclu des sites de niveau 3. La logistique urbaine de proximité, en revanche, peut y trouver sa place. Cette règle permet de garantir un développement logistique hiérarchisé, concentré dans les grands parcs dédiés, bénéficiant ainsi de services adaptés. Elle intègre l'objectif de préservation du cadre de vie et de limitation de l'exposition des populations aux nuisances.

Enfin, la modification de la DTA permet de compléter les prescriptions de 2007 sur ce tissu économique local pour inciter au renouvellement et à la requalification des sites existants et à une prise en compte renforcée de l'enjeu de préservation du cadre de vie.

Sites de niveau 3

A l'occasion de la révision des documents d'urbanisme, en matière d'urbanisation à vocation économique, la superficie des zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005) ne pourra pas globalement être augmentée, hors sites de niveaux 1 et 2 répertoriés ci-avant.

Des modifications de ces emprises sont néanmoins envisageables, soit dans le cadre d'accords compensatoires entre les communes, soit pour permettre de conforter les entreprises présentes localement. Ces modifications seront ponctuelles et de faible envergure. Elles respecteront les enveloppes urbaines, les armatures territoriales des SCOT et leurs documents d'aménagement artisanal et commercial. Elles devront être validées par les structures porteuses de SCOT et par l'Etat, sous réserve des autres dispositions de la DTA.

Sur l'ensemble de ces sites, l'accueil des entreprises devra considérer les possibilités offertes par la reconquête de friches et par les potentialités des zones d'activités existantes à requalifier. Outre les dispositions communes à l'ensemble des sites de niveaux 1, 2 et 3, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par les exigences suivantes :

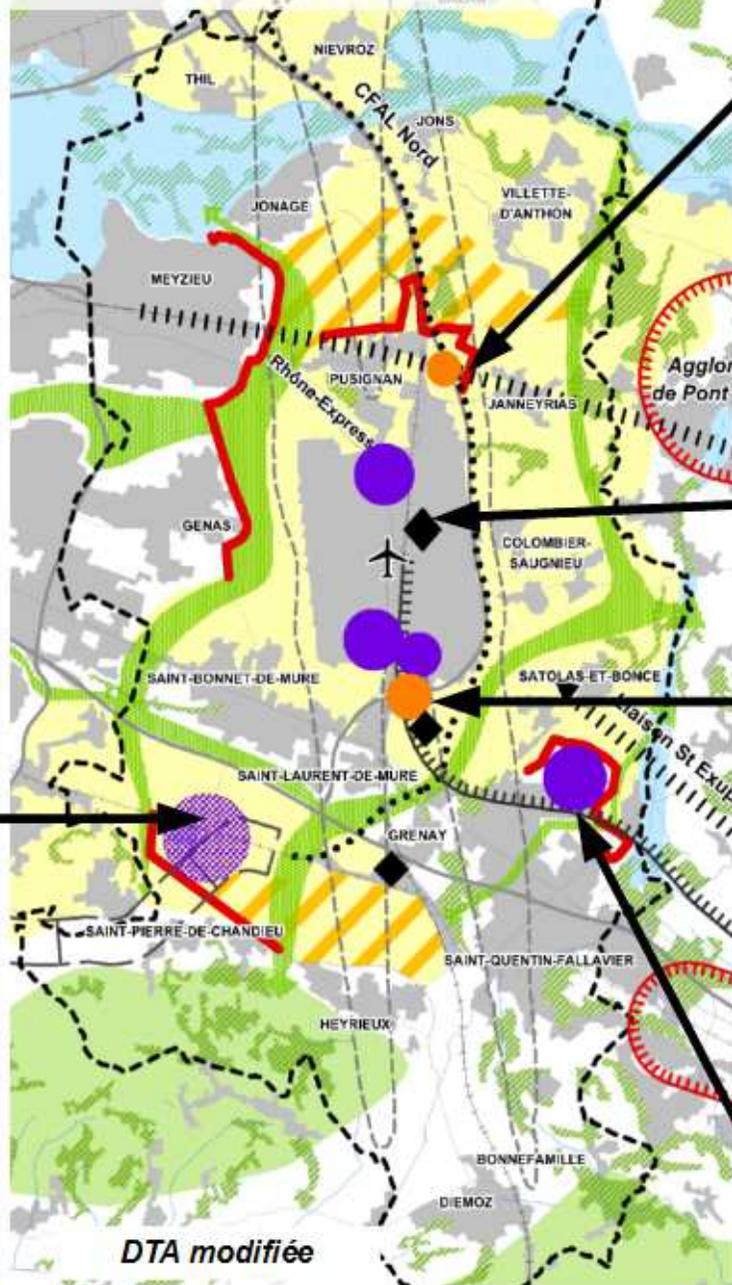
- vocation économique excluant les nouvelles implantations d'activités logistiques d'envergure, qui doivent trouver leur place au sein des sites de niveaux 1 et 2 ;*
- compatibilité des développements projetés avec l'enjeu de limitation des nuisances pour les riverains et usagers, en particulier celles liées au trafic de poids lourds.*

DTA 2015 – modification

Consommation foncière potentielle des zones d'activités économiques liée à la modification de la DTA : 280 ha



DTA 2007



DTA modifiée

Site de niveau 1 : zone des 4 chênes / portes du Dauphiné

- emprise occupée par une zone d'activités existante (90 ha) et des carrières
 - DTA 2007 : réserve de 300-400 ha pour un projet à long terme
 - Modification DTA : reconduite de la réserve (<400 ha) et actualisation des conditions de développement
- **Potentiel de consommation d'espace lié à la modification DTA : 0 ha**

Site de niveau 2 : zones d'activités secteur Pusignan / Janneyrias / Villette-d'Anthon

- Un site existant de 150 ha
 - DTA 2007 : pas d'extension possible au delà des documents d'urbanisme opposables
 - Modification DTA : consolidation du site et extension possible sous conditions (<40 ha)
- **Potentiel de consommation d'espace lié à la modification DTA : < 40 ha**

Site de niveau 1 : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry

- Une emprise de 2000 ha (plate-forme et son extension, ZAD)
 - DTA 2007 : possibilité d'accueil d'activités sur la plate-forme, sous conditions
 - Modification DTA : évolution / précision des conditions d'accueil d'activités sur 3 secteurs particuliers (<260 ha)
- **Potentiel de consommation d'espace lié à la modification DTA : 0 ha**

Site de niveau 2 : zone d'activités secteur Sud Saint-Exupéry

- une emprise en bordure de la plate-forme aéroportuaire, des futurs équipements ferroviaires et intermodaux
 - DTA 2007 : identification d'une zone d'intérêt économique métropolitain (non quantifiée, estimée à 40 ha)
 - Modification DTA : précisions sur les conditions de développement de la zone et son dimensionnement consolidé au total à 80 ha
- **Potentiel de consommation d'espace lié à la modification DTA : 40 ha**

Site de niveau 1 : parc international de Chesnes

- Un site existant de 900 ha
 - DTA 2007 : pas d'extension possible dans les documents d'urbanisme
 - Modification DTA : extension possible sous conditions (<200 ha)
- **Potentiel de consommation d'espace lié à la modification DTA : < 200 ha**

Ressources naturelles et environnementales

Situé entre les agglomérations lyonnaise, nord-iséroise et pontoise, l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry constitue l'un des principaux maillons de la couronne verte de l'aire métropolitaine lyonnaise que définit la DTA.

Il comporte des espaces agricoles, naturels et paysagers riches et variés, porteurs d'enjeux environnementaux forts :

- la préservation des ressources en eau stratégiques situées sur le périmètre d'étude ou à proximité immédiate, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif ;
- le maintien des corridors et continuités écologiques, constitutifs de la trame verte et bleue métropolitaine et qui relie entre eux des sites naturels remarquables et cœurs verts, présents sur le pourtour du territoire d'étude ;
- la valorisation d'un espace d'entrée de la métropole lyonnaise qui présente encore des paysages de qualité, malgré la présence marquée de grandes émergences ;
- la préservation des espèces, habitats et milieux protégés, moins spécifique au territoire, qui s'impose à l'échelle de chaque projet, et peut conduire à des mesures de compensation sur des surfaces supérieures à la surface du projet.

La présente modification de DTA **introduit des dispositions spécifiques** aux enjeux de préservation des ressources naturelles sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry.

En complément des dispositions du chapitre 3 qui définissent les modalités d'aménagement de l'espace, la représentation du réseau des espaces naturels et agricoles majeurs est précisé ; des prescriptions d'accompagnement du projet de développement visent à préserver les atouts environnementaux du territoire.

La modification intègre les dispositions des documents de référence sur

la **ressource en eau** approuvés depuis 2007 : SAGE de l'Est Lyonnais (AP 24/07/2009), SAGE de la Bourbe (AP 08/08/2008), SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse (AIP du 17/12/2009) ;

La préservation de la ressource en eau souterraine et superficielle devra être prise en compte à travers l'ensemble des choix de développement et d'aménagement, en respect des dispositions des SAGE :

➤ *la compatibilité des développements urbains avec la disponibilité des ressources, en préservant leur équilibre quantitatif et en veillant à ne pas altérer leur qualité ;*

➤ *la compatibilité des développements urbains avec l'enjeu patrimonial d'alimentation en eau potable et de réalimentation des nappes souterraines ;*

➤ *une gestion maîtrisée des ressources foncières, pour limiter le rythme d'imperméabilisation des sols et permettre la réalimentation des nappes souterraines ;*

➤ *l'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets, en gérant les eaux usées et pluviales afin qu'elles n'aggravent pas le ruissellement et les inondations d'une part, la pollution des ressources en eau et des milieux d'autre part.*

DTA 2015 – modification

En cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (approuvé en 2014), la modification inscrit une **extension significative des deux coupures vertes** cartographiées dans la DTA de 2007 (p56) auxquelles est adjoint un « **barreau** » de liaison en bordant l'A43. La modification de la DTA introduit également une liaison verte traversant le parc de Chesnes, en Est-Ouest depuis la vallée de la Bourbre. Les superficies concernées par ces coupures et liaisons vertes sont ainsi portées de 800 à 3200 hectares¹⁶.

Ces extensions pérennisent la **fonctionnalité environnementale** et empêchent la constitution d'un **continuum urbain** entre l'Est Lyonnais et l'agglomération nord-iséroise.

L'extension de ces coupures vertes, en totale cohérence avec l'article 9 du chapitre 3 de la DTA approuvée en 2007, n'exclut pas la réalisation des infrastructures de transport mais y fait valoir une vigilance

¹⁶ Valeurs indicatives estimées à partir d'une exploitation des cartographies 2007 et 2013 du territoire spécifique .

particulière afin de ménager des continuités écologiques et paysagères (y compris pendant la durée de réalisation des infrastructures).

A la limite du périmètre, à l'Est de l'agglomération lyonnaise, la modification de la DTA affiche la **continuité des branches du « V-Vert »**, zone identifiée par le SCOT de l'agglomération lyonnaise.

Le projet sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry traduit des objectifs de protection des poumons verts et des milieux naturels de forte valeur, ainsi que de mise en réseau des espaces écologiques à travers une trame verte et bleue cohérente. Les documents de planification et d'urbanisme préciseront localement ces objectifs, en lien avec les documents régionaux et territoriaux de référence.

Des coupures et liaisons vertes structurantes, telles que cartographiées, permettront :

➤ d'assurer le maintien de séparations nettes entre l'agglomération lyonnaise, l'agglomération nord-iséroise et l'agglomération de Pont-de-Cheruy et de structurer le grand paysage ;

➤ de préserver la couronne verte d'agglomération, et les grandes pénétrantes agricoles et naturelles à l'Est de l'agglomération lyonnaise dans la continuité des branches du "V-Vert" ;

➤ d'assurer le maillage vert entre des espaces écologiques majeurs que sont le corridor bleu Rhodanien et les Balmes Viennoises, la vallée de la Bourbre.

Il appartiendra aux documents d'urbanisme de les localiser précisément et de définir les modalités de leur préservation.

DTA 2015 – modification

Couronne agricole

Fondements de la modification

La modification de la DTA prend en compte les conclusions de l'étude co-produite par les Chambres d'Agricultures de l'Isère et du Rhône en 2013 : « *Territoire Plaine Saint-Exupéry – Études des secteurs agricoles sous pression* ». Cette étude a permis de caractériser les espaces agricoles selon un ensemble de critères permettant d'éclairer les choix d'aménagement.

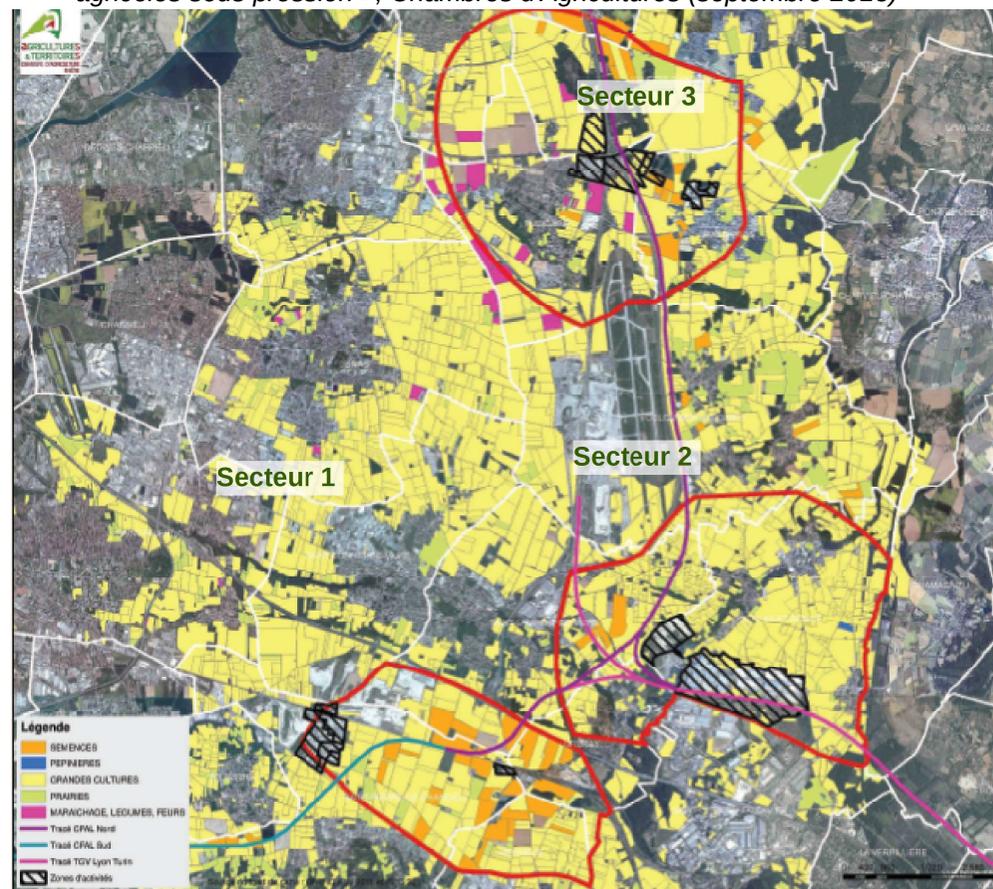
Ainsi sont considérés les espaces indispensables à l'économie agricole et est mis en avant l'objectif de mobilisation des outils de protection et de valorisation de l'activité (PAEN, PENAP, ZAP...). Trois secteurs du territoire de prescription ont fait l'objet de diagnostics particuliers au regard de leur sensibilité par rapport au développement escompté¹⁷.

D'une façon générale, ces secteurs apparaissent favorables aux grandes cultures ; les réseaux d'irrigation collectifs contribuant aux rendements. Outre les grandes cultures traditionnelles, l'économie agricole locale est renforcée par des productions à haute valeur ajoutée : les semences, les cultures maraîchères, les plantes à parfum, aromatiques et médicinales (PPAM) et les pépinières horticoles. La structuration du parcellaire (remembrement) contribue à la productivité des exploitations. Enfin, la localisation des silos structure les déplacements d'engins agricoles.

La stratégie économique met en avant la filière des semences et son fort potentiel de développement; dont le savoir faire local permet de valoriser la production.

¹⁷Secteur 1 : Plaine de Grenay / Heyrieux / Saint-Pierre-de-Chandieu (partie plaine au nord du bourg) / Saint-Laurent-de-Mure (Sud : limite A43)
Secteur 2 : Nord de Grenay / Saint-Laurent-de-Mure (Est : limite A432) / Satolas-et-Bonce
Secteur 3 : Janneyrias / Pusignan / Villette d'Anthon

Extrait cartographique « *Territoire Plaine Saint-Exupéry, Études des secteurs agricoles sous pression* », Chambres d'Agricultures (septembre 2013)



La modification de la DTA retient les points de vigilance émergeant des conclusions de l'étude. Il s'agit en priorité d'apporter à la profession agricole **une lisibilité spatiale** sur le devenir des secteurs voués à l'accueil des infrastructures et équipements et/ou à des implantations d'activités économiques rendues possibles par la présente modification.

Toutefois, la DTA n'ayant pas vocation à définir la programmation des projets et grands équipements, ni des développements économiques qu'elle rend possibles, **la lisibilité temporelle devra être approfondie**

parallèlement. Cette lisibilité relèvera des porteurs de projets d'infrastructures et d'équipements ainsi que des collectivités en charge de la mise en œuvre de la stratégie de développement économique de la Plaine Saint-Exupéry. Les objectifs de limiter ou compenser l'impact de ces prélèvements devront alors guider les choix des porteurs de projet (le protocole d'engagement devra également relayer cet objectif) **en concertation étroite avec la profession agricole.**

Pour assurer la protection pérenne des trois secteurs étudiés, la modification de la DTA établit **des limites d'extension d'urbanisation** (telles que cartographiées) et des "zones de valorisation agricole renforcée" dans les secteurs les plus sensibles (voir ci-après).

Prescriptions modifiées

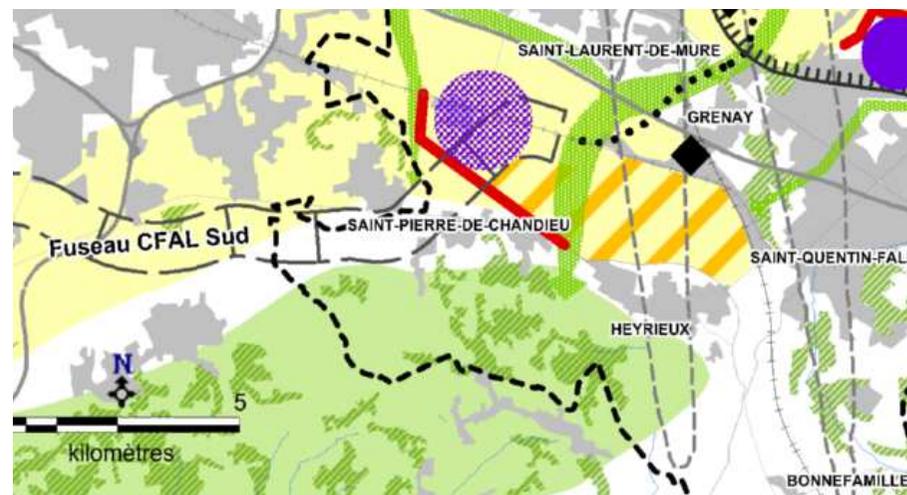
Afin de réaffirmer le rôle stratégique de l'agriculture, à la fois dans sa dimension économique et territoriale, la modification de la DTA **reconduit les prescriptions de 2007** et les complète :

- Les secteurs susceptibles d'accueillir des développements significatifs sont bordés par **de nouvelles limites d'extension d'urbanisation**, au Nord du parc de Chesnes et au droit du site d'activités Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon. Une prescription écrite prévoit également la définition d'une limite d'extension d'urbanisation au Nord de Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure.
- Au sein de la couronne verte d'agglomération, reconnue comme stratégique dans son intégralité, deux secteurs clefs devront faire l'objet de **protections réglementaires renforcées et d'outils de projets**, de type périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains ou zones agricoles protégées (outils déployés sur le département du Rhône et amorcés sur le département de l'Isère). Ces « zones de valorisation agricole renforcée » représentent environ 2200 hectares. Elles ont vocation à être relayées par les documents d'urbanisme, en lien avec l'instauration large d'outils de protection.

"Zone de valorisation agricole renforcée" sur la Plaine de l'Est



"Zone de valorisation agricole renforcée" sur la Plaine d'Heyrieux



La Plaine de l'Est et la Plaine d'Heyrieux sont reconnues comme espaces agricoles d'envergure métropolitaine et constitutifs de la couronne verte d'agglomération. En cohérence avec l'orientation n°10 (p49) la vocation agricole et naturelle de ces espaces doit être maintenue. Les nouvelles infrastructures de transports et les équipements liés devront s'insérer dans ces espaces en prenant en compte la viabilité économique et fonctionnelle des entités agricoles homogènes. Les modalités de réparation ou de compensation des préjudices sur l'agriculture seront étudiées en amont de tous projets.

Sur l'ensemble de la couronne verte d'agglomération, la mise en œuvre d'outils de protection de type "périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains" ou "zones agricoles protégées" devra être favorisée, en s'appuyant sur les démarches déjà engagées, afin de maintenir et valoriser des espaces agricoles conséquents d'un seul tenant.

Deux vastes entités sensibles et sous pression, telles que cartographiées en "zones de valorisation agricole renforcée", sont identifiées comme particulièrement prioritaires pour la mise en œuvre de tels outils, sur des périmètres concertés :

➤ la Plaine de l'Est dans le secteur Nord de la plate-forme aéroportuaire, sur les communes de Pusignan, Janneyrias et Villette d'Anthon, en veillant à une continuité des protections entre les départements du Rhône et de l'Isère ;

➤ la Plaine d'Heyrieux au Sud de la voie ferrée Lyon-Grenoble, sur les communes de Saint-Pierre de Chandieu et d'Heyrieux.

Les SCOT et les documents d'urbanisme intégreront ces deux zones et contribueront à déterminer les modalités selon lesquelles elles seront préservées.

DTA 2015 – modification

PARTIE 7 :
INCIDENCES DE LA MODIFICATION
SUR L'ENVIRONNEMENT

Analyse des incidences de la modification de la DTA sur les sites Natura 2000

Les modifications des directives territoriales d'aménagement doivent faire l'objet d'une évaluation si elles permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, en application de l'article R. 121-16 du même code.

Dans ce cas, elles doivent également faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, en application du code de l'environnement (article R. 414-19).

Les éléments ci-après justifient que la présente modification de la DTA n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur les sites Natura 2000.

L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est concerné par 3 sites d'intérêt communautaire (SIC relevant de la directive « Habitats ») et 1 zone spéciale de conservation (ZPS relevant de la directive « Oiseaux »), tous localisés au Nord du territoire :

- SIC « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » ; compte tenu de l'intérêt ornithologique du site, une ZPS est à l'étude en complément du SIC ;
- SIC « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon » ;
- SIC et ZPS « Steppes de la Valbonne » les deux zonages se superposant.

A l'extérieur du territoire, deux sites en sont peu éloignés : site « Basse vallée de l'Ain, confluence Rhin-Rhône » (SIC) et « Isle Crémieu » (SIC).

Ces sites sont présentés dans le chapitre « Espaces naturels et agricoles » de la partie 5 (Profil environnemental).

La DTA 2007

Le rapport environnemental de la DTA 2007 relevait que les risques d'incidences sur les sites Natura 2000 étaient principalement liés au système de transport et à la localisation des infrastructures que la DTA prend en compte. Pour l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry cela concerne le projet CFAL à sa traversée du Rhône. Depuis l'approbation de la DTA, ce projet a fait l'objet d'études détaillées en vue de la déclaration d'utilité publique intervenue le 28 novembre 2012. L'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact soulignait en 2010 que « *la démarche adoptée par le maître d'ouvrage permet de conclure que les impacts sur ces zones ont été évités dans la mesure du possible : aucune solution ne permettait d'éviter totalement les sites Natura 2000 et les tracés retenus minimisent les effets en retenant des solutions de jumelage à des infrastructures existantes ou de traversées aux points les plus étroits. La conclusion d'absence d'effets notables sur les sites est par ailleurs justifiée au regard des impacts présentés dans le dossier.* »

Modification de la DTA 2015

De même que la DTA de 2007, la modification de la DTA n'a pas capacité à programmer les infrastructures et les équipements qui relèvent de leurs propres procédures d'instruction. Ainsi, la modification de la DTA n'apporte pas de « directive » nouvelle au système de transport métropolitain, susceptible d'impacter un site Natura 2000. La modification de la DTA se contente donc de figurer sur sa cartographie le tracé du CFAL « partie Nord » tel qu'issu de la déclaration d'utilité publique du 28/11/2012.

En ce qui concerne les problématiques résidentielles, elle maintient les objectifs de limitation démographique et contient le développement dans les enveloppes urbaines des documents d'urbanisme opposables au 1^{er} mars 2005 ou définissant des limites à l'urbanisation selon les communes. Elle n'autorise donc pas de nouveau développement des enveloppes urbaines susceptible d'avoir des incidences sur les sites Natura 2000.

En ce qui concerne le développement économique et les grands

équipements, les secteurs nouveaux introduits par la modification de la DTA (comme ceux déjà identifiés par la DTA 2007) ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences directes ou indirectes (notamment par des rejets d'eaux usées ou pluviales, une modification du niveau des eaux souterraines auxquelles sont inféodées des zones humides...) sur les sites Natura 2000 du territoire, compte tenu de la distance qui les en sépare et de la topographie : le secteur le plus proche des sites de la vallée du Rhône est celui de « Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon » à environ 5 km, l'extension du Parc de Chesnes se situera à environ 3 km de l'extrémité Est du site de l'Isle Crémieu.

On relèvera que les sites Natura 2000 de Miribel-Jonage et des milieux aquatiques du fleuve Rhône sont intégrés dans le corridor d'eau du Rhône, comme dans la DTA 2007. En outre la modification de la DTA introduit une nouvelle prescription relative à la préservation des ressources en eau souterraine et superficielle, visant notamment la compatibilité des développements urbains avec l'enjeu de réalimentation des nappes souterraines et l'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets. Ces orientations rejoignent les enjeux de préservation des milieux aquatiques et humides identifiés par les documents d'objectifs.

En conclusion la modification de la DTA n'est pas susceptible d'avoir d'effets notables sur les sites Natura 2000 du territoire ou situés à proximité.

Même s'il ne s'agit pas d'incidences sur des sites à proprement parler, la plaine de Saint-Exupéry accueille aussi des espèces d'intérêt communautaire, en particulier des oiseaux inféodés aux milieux ouverts comme par exemple l'oedicnème criard, le busard cendré, ou l'outarde canepetière (identifiés à l'annexe I de la directive Oiseaux), ou des amphibiens comme par exemple le crapaud calamite (identifié à l'annexe IV de la directive Habitats). La consommation d'espace rendue envisageable par la modification de la DTA peut avoir des incidences sur ces espèces.

Ceci met en avant l'importance d'une part des dispositions visant à préserver la couronne agricole (dont les zones de valorisation agricole renforcée) ainsi que les liaisons ou coupures vertes, et d'autre part d'analyser précisément les incidences de ces développements une fois les contours des emprises économiques connus. Cette définition « précise » des sites de développement économique nécessitera donc une vigilance particulière, notamment de la part des maîtres d'ouvrage des SCOT concernés.

Analyse des incidences sur l'environnement de la modification de la DTA

L'article L.121-10 du code de l'Environnement définit le champ d'application des démarches d'évaluation environnementale relatives à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

La présente procédure de modification de DTA, s'inscrit comme une adaptation respectueuse de l'économie générale de la DTA approuvée en 2007. Elle se limite à préciser le cadre d'aménagement de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry (dont la précision relèvera de la compétence des SCOTS et PLU) et n'a pas de compétences pour définir les équipements et projets d'infrastructures de l'Etat qui dépendent de leurs propres procédures.

Ainsi, **la présente procédure n'exige pas strictement le recours à une Évaluation Environnementale**. Toutefois le présent rapport en décline le principe à travers un diagnostic environnemental actualisé (partie 5), l'analyse des incidences sur l'environnement (partie 7), la présentation d'indicateurs de suivi (partie 8).

L'analyse des incidences porte sur la modification de la DTA sur le territoire autour de Saint-Exupéry, **c'est-à-dire sur les éléments nouveaux qu'elle introduit dans le projet initial**. Afin d'apprécier les effets cumulés, elle tient également compte des orientations et prescriptions de la DTA 2007, et des grands projets d'infrastructures ou d'équipements qui concernent le territoire.

Pour chacun des enjeux environnementaux identifiés dans le profil environnemental du territoire, sont présentées :

- **les orientations de la DTA qui visent à répondre à l'enjeu** et à renforcer la qualité environnementale du territoire (et se traduisent donc par des incidences positives), en distinguant celles définies dans la DTA 2007 et celles de la modification ;
- **les incidences potentiellement négatives** pour l'enjeu du développement et de l'aménagement du territoire envisagé par

la DTA, ainsi que les mesures envisagées pour les éviter, les réduire voire les compenser. Ici également, un rappel des incidences de la DTA 2007 précède l'analyse des incidences de la modification.

L'exercice de cadrage général de l'aménagement du territoire de la DTA n'a pas vocation à réaliser des analyses à « l'échelle parcellaire ». Toutefois, dans un souci de transparence dans la justification des choix, un tableau en conclusion mentionne les **principaux enjeux concernant plus spécifiquement chaque site**. Les incidences seront approfondies dans le cadre de l'inscription de ces secteurs dans les documents d'urbanisme locaux et des études propres à chaque site.

En complément des **mesures** qui sont présentées et intégrées dans les prescriptions de la DTA, un **protocole** devra formaliser les engagements et feuilles de routes des différents acteurs (Etat, collectivités, chambres consulaires...) afin d'assurer, au delà du strict champ d'intervention de la planification, la mise en œuvre du projet de la Plaine Saint-Exupéry.

// Préservation de la biodiversité et des ressources

1/ Une consommation et une fragmentation des espaces agricoles par les infrastructures de transport, le développement économique et urbain, au détriment de leur intégrité physique, de leur fonctionnalité et contribution paysagère

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

En application de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains » de 2000, la DTA 2007 fait de la limitation de la consommation d'espace un objectif fort, tant de manière générale que sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, par l'optimisation des enveloppes urbaines et la préservation de la couronne verte d'agglomération à dominante agricole.

Sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, les dispositions générales sont complétées par **un encadrement plus strict de l'urbanisation** : limites d'extension d'urbanisation (Meyzieu, Genas et Saint-Pierre-de-Chandieu) et, par commune, limitation des capacités d'accueil de population et des superficies des zones à vocation économique (sur la base des documents d'urbanisme opposables au 1er mars 2005).

L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est l'un des éléments structurants de la **grande couronne verte d'agglomération** définie par la DTA. Les dispositions générales pour sa préservation sont complétées par deux **coupures vertes** localisées de part et d'autre de Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure.

- Modification de la DTA 2015

Les **capacités d'extension en matière d'activité économique**, essentiellement « logistique », rendues possibles par la modification de la DTA, ont pour objectif de proposer une réponse adaptée au besoin de l'aire métropolitaine sur des sites dont les caractéristiques (et les potentiels) de desserte et les niveaux d'équipement nourrissent l'ambition de report modal.

Ce modèle d'aménagement assumé a aussi pour objectif de limiter les « effets de report » (et par là même de consommation foncière) sur des sites moins pertinents pour l'accueil de telles activités : pas de capacité de report modal, niveau de desserte inadapté, faible exigence qualitative, stratégie de rendement financier à court terme d'opérateur privé... (soit un ensemble de conditions négatives pouvant générer à terme « des friches »).

La modification de la DTA réaffirme le principe de **préservation de la couronne verte à dominante agricole**. Elle y ajoute des **coupures et liaisons vertes complémentaires**, en cohérence avec les corridors du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) approuvé en 2014. Elle identifie deux **zones de valorisation agricole renforcée** (Pusignan / Janneyrias / Villette-d'Anthon et Saint-Pierre-de-Chandieu / Heyrieux) qui ont vocation à faire l'objet prioritairement de mesures de protection de type « périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains » ou « zones agricoles protégées ». Il s'agit de secteurs complémentaires à ceux pour lesquels des outils sont en cours de mise en place.

La modification de la DTA, qui conditionne l'urbanisation des zones économiques nouvelles à l'élaboration d'un **phasage** de l'ouverture à l'urbanisation économique dans le cadre d'une stratégie de développement économique partagée sur la Plaine Saint-Exupéry, apportera davantage de **lisibilité temporelle** et spatiale au monde agricole sur la pérennité du foncier. D'autre part, la DTA propose des outils (maîtrise foncière publique de toutes les zones d'activités économiques nouvelles de niveaux 1 et 2) qui devraient permettre **l'adaptabilité et/ou la réversibilité des aménagements**. Ce modèle

rend possible la réutilisation de sites dont les équipements, les formes d'urbanisation ou les usages seraient devenus obsolètes, et ainsi ne pas consommer de nouveaux espaces.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire, compenser

- Rappel de la DTA 2007

La DTA 2007 mentionne, à leur niveau de connaissance d'alors, les principes des grandes infrastructures susceptibles de générer une consommation d'espace importante : extension de la plate-forme aéroportuaire avec une réserve pour deux pistes supplémentaires, CFAL et LGV Lyon-Turin, équipements d'intermodalité (peu précisés). Elle prévoit que l'insertion de ces projets devra respecter la viabilité économique des activités agricoles, sans en préciser les modalités. La réserve pour l'extension de l'aéroport représente près de 900ha, la consommation foncière liée au CFAL Nord sera de l'ordre de 200ha sur l'espace interdépartemental (CFAL Sud et LGV Lyon-Turin non estimables en l'état actuel des démarches).

La consommation d'espace pour l'habitat est contrainte indirectement par la limitation des capacités d'accueil démographique selon les documents d'urbanisme opposables aux 1er mars 2005. Toutefois cette disposition n'engage pas une politique de densification et d'optimisation foncière des tissus urbains constitués.

La consommation d'espace pour l'économie est essentiellement à imputer aux développements sur la plate-forme aéroportuaire, sur la « zone d'intérêt économique métropolitain » au Sud de la plate-forme, et sur la zone de 400 ha réservée pour l'avenir de 4 Chênes/Portes du Dauphiné.

- Modification de la DTA 2015

En matière de **grandes infrastructures**, la modification de la DTA se

limite à intégrer **des éléments d'actualisation**. Elle prend en compte l'avancée des études pour le CFAL : inscription dans sa cartographie du tracé du CFAL Nord (DUP 28/11/12) et du fuseau d'étude du CFAL Sud. Elle affiche des **secteurs préférentiels pour l'accueil de grands équipements d'intermodalité** :

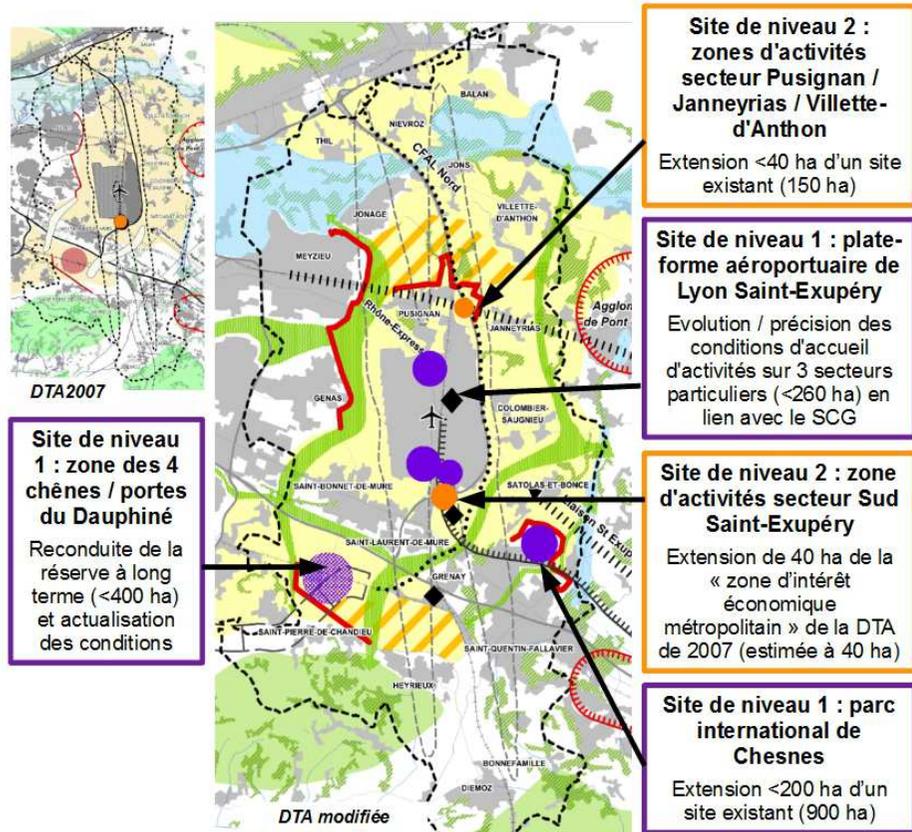
- une emprise de l'ordre de 40 ha sur la commune de Grenay pour un équipement d'intermodalité de type autoroute ferroviaire sur ligne existante qui pourrait être réalisé à court/moyen terme ;
- une emprise de l'ordre de 300 ha au Sud de la plate-forme pour un ou plusieurs équipements d'intermodalité, dont un équipement à grand gabarit connecté au Lyon-Turin.

En matière **d'urbanisation à vocation économique**, les dispositions concernant les sites de niveau 3 correspondant au tissu économique local des 17 communes prescrites sont globalement reprises. La superficie des zones urbanisables destinées à l'accueil d'activités demeure limitée à ce qui est prévu par les documents d'urbanisme locaux opposables au 1er mars 2005 (ces réserves se limitent en 2013 à moins de 150 ha dans les documents d'urbanisme des 17 communes, de façon dispersée et très émiettée).

Par ailleurs, la modification de la DTA **précise l'affectation de plusieurs sites** à usage économique déjà inscrits dans la DTA de 2007, sans que cela ne représente de nouvelle consommation foncière :

- au sein de la plate-forme et de son extension, trois sites pour une emprise maximale globale de 260 ha ;
- la réserve à long terme pour la zone de 4 Chênes/Portes du Dauphiné, d'une emprise de 300 à 400 hectares est reconduite.

Enfin la modification de la DTA introduit **une offre foncière nouvelle sur de grands sites dédiés, évaluée à 280 ha maximum** (200 ha au maximum pour l'extension du parc international de Chesnes, 40 ha en prolongement du site économique stratégique prévu par la DTA de 2007 au Sud de l'aéroport, et 40 ha en extension d'une zone d'activité existante sur le secteur Pusignan / Janneyrias / Villette-d'Anthon).



Ainsi, en synthèse, les grands tènements réservés pour l'économie sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry **représentent une offre foncière de l'ordre de 1000 ha**, à mobiliser de façon phasée, dont :

- **700 ha environ étaient déjà permis dans la DTA de 2007** (plate-forme aéroportuaire, zone économique au Sud de Saint-Exupéry, réserve des 4 Chênes / Portes du Dauphiné)
- 280 ha complémentaires sont permis par la modification de la DTA : extension du parc international de Chesnes, extension de la zone économique au Sud de Saint-Exupéry, site de niveau 2 secteur Pusignan/Janneyrias/Villette d'Anthon.

Ces surfaces importantes répondent à l'insuffisance de l'offre de grands

tènements économiques à l'échelle de l'aire métropolitaine, dans la perspective d'une croissance des secteurs industriels et logistiques.

Toutefois, ces surfaces sont susceptibles de générer des **incidences significatives sur l'activité agricole du territoire** : effets d'emprise, fragmentation des espaces, déstructuration des réseaux d'irrigation, difficulté de circulation des engins agricoles...

Elles sont également susceptibles d'avoir d'autres **impacts environnementaux** développés plus loin dans les enjeux correspondants : modifications du paysage, du cycle de l'eau, impacts sur la biodiversité, nuisances et risques...

Ce développement a cependant pour objectif de **limiter le report** sur d'autres territoires que des contraintes trop fortes sur le territoire autour de Saint-Exupéry pourraient engendrer, dont les incidences environnementales pourraient être plus importantes selon les enjeux des sites concernés et l'éloignement par rapport aux infrastructures multimodales. Les SCOT, avec la DTA, doivent contribuer à limiter ces effets de report.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Les choix de localisation des zones économiques et des réserves pour les grands équipements ont cherché à réduire la consommation d'espace et les impacts sur les activités agricoles :

- pour l'essentiel, sites en continuité de l'existant ;
- mise en avant du potentiel de mutualisation et de regroupement de plusieurs équipements d'intermodalité au Sud de la plate-forme aéroportuaire ;
- développements économiques prévus en priorité sur des terres agricoles qui seront à terme artificialisées ou fortement contraintes.

Les surfaces potentiellement urbanisables sont importantes mais fortement encadrées et soumises à des conditions d'ouverture à l'urbanisation :

- définition des emprises maximales par site pour les sites de niveaux 1 et 2 et pas d'extension globale des sites de niveau 3 au-delà de ce qui est prévu par les documents d'urbanisme

locaux ;

- nouvelles limites à l'urbanisation pour certains sites : parc international de Chesnes et zone d'activité du secteur Pusignan/Janneyrias/Villette-d'Anthon ;
- phasage de l'ouverture à l'urbanisation prévu dans le cadre de la stratégie de développement économique de la Plaine Saint-Exupéry et du schéma de composition générale de la plate-forme aéroportuaire. Le site des 4 Chênes/Portes du Dauphiné constitue une réserve qui ira vraisemblablement au delà de l'horizon 2030 ;
- maîtrise d'ouvrage publique pérenne et outils permettant la réversibilité des aménagements ;
- en particulier pour le parc de Chesnes, mise en œuvre d'un modèle de développement innovant et économe en foncier dans le cadre d'opérations pilotes ou appels à projets et réflexion sur les possibilités offertes par la reconquête des friches et la réhabilitation du parc obsolète ;
- en particulier pour la plate-forme aéroportuaire, une indication des échéances prévisionnelles de développement dans le schéma de composition générale qui devrait favoriser l'usage agricole des terres jusqu'à leur aménagement.

Outre le fait que ces dispositions donnent une meilleure lisibilité aux acteurs de l'agriculture, la DTA invite à mobiliser les outils de protection du foncier (« périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains » ou « zones agricoles protégées »), identifie deux zones de valorisation agricole renforcée (voir plus haut) et demande à ce que soient étudiées en amont des projets les modalités de réparation ou compensation des préjudices sur l'agriculture.

Pour **l'habitat**, les modifications apportées ne feront pas évoluer significativement le bilan en termes de consommation d'espace.

Le **plafond démographique** concernant 17 des 20 communes est ajusté à la marge (68 000 habitants à l'horizon 2030 pour 66 300 précédemment). Le mode de gestion de ce plafond évolue, désormais à l'échelle globale des 17 communes et non plus par commune, imposant un suivi partagé entre l'État et les 4 structures porteuses de SCOT.

De plus la modification de la DTA **renforce l'objectif d'optimisation des tissus urbains constitués**.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Les prescriptions visant à la densification, au renouvellement urbain et à la diversification des formes d'habitat sont renforcées par la modification de la DTA et seront déclinées à travers les documents de planification et d'urbanisme.

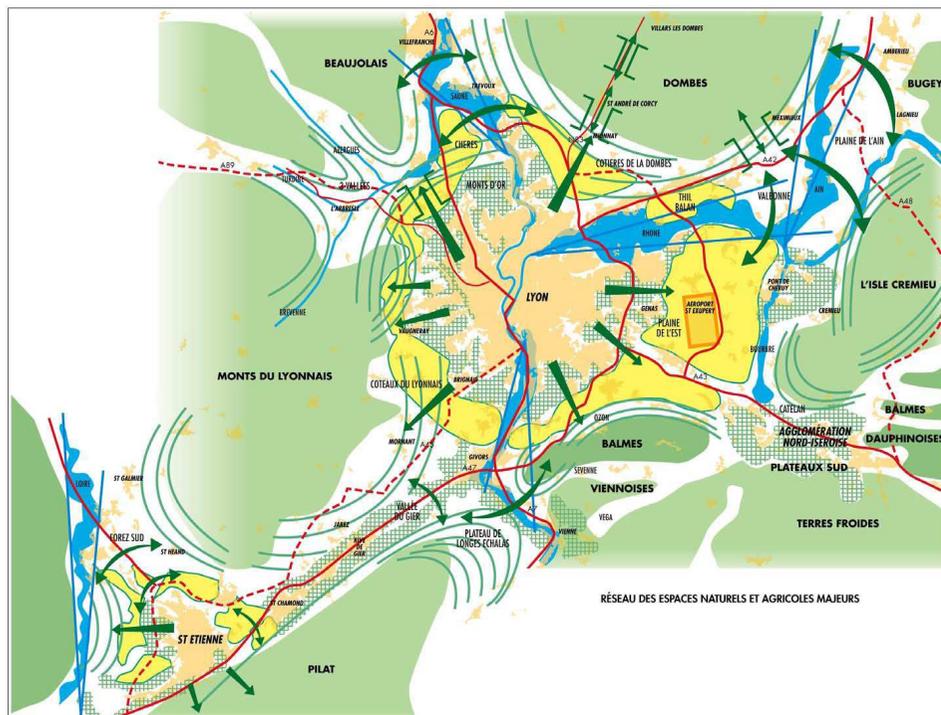
En complément de la coupure verte que la DTA trace au Sud de Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure, les documents d'urbanisme devront fixer une limite d'extension urbaine au Nord des enveloppes urbaines existantes afin de prévenir les pressions sur les espaces agricoles.

2/ Des espaces naturels remarquables globalement préservés, mais une biodiversité attachée aux espaces agricoles menacée et des continuités écologiques à préserver voire restaurer

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

La DTA 2007 définit le réseau des espaces naturels et agricoles majeurs composés de cœurs verts, de liaisons entre ces cœurs verts, de corridors d'eau ainsi que des trames vertes d'agglomération. Les orientations générales de la DTA ne localisent pas précisément ces éléments mais en définissent le schéma de principe ainsi que les objectifs de préservation du patrimoine naturel et paysager.



L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est ainsi concerné par les **corridors d'eau** du Rhône et de la Bourbre, les **trames vertes d'agglomération** de l'Est lyonnais et de Pont-de-Chéruy, et plusieurs **liaisons vertes**.

Les prescriptions spécifiques à ce territoire, qui complètent les dispositions générales, définissent en outre **deux coupures vertes** à l'Est et à l'Ouest du continuum urbain de Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure. En outre les dispositions visant à la **limitation du développement urbain** et à la préservation de la **couronne verte agricole** contribuent aussi à favoriser la perméabilité écologique du territoire.

- Modification de la DTA 2015

La modification sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry ajoute **des coupures et liaisons vertes complémentaires** qui visent à mieux répondre aux enjeux de fonctionnalité écologique du territoire, à partir de travaux postérieurs à la DTA 2007, du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) approuvé en 2014 et des SCOT.

Ainsi :

- à l'Ouest du territoire, la liaison Nord/Sud (Dombes/Balmes viennoises) identifiée dans le SRCE est cartographiée et la coupure verte de 2007 largement étendue jusqu'à l'île de Miribel-Jonage au Nord, jusqu'à Saint-Pierre-de-Chandieu au Sud. Elle n'est pas localisée au droit du franchissement du fuseau du CFAL Sud qui devra cependant la prendre en compte dans ses aménagements ;
- à l'Est, la liaison est également étendue, au Nord jusqu'au corridor d'eau du Rhône, au Sud jusqu'à Saint-Pierre-de-Chandieu et le cœur vert des Balmes ;
- les liaisons de la trame verte d'agglomération, cartographiées sur le schéma général de la DTA 2007, sont précisées pour l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry et complétées d'une liaison au Sud de Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure ;

- une liaison verte entre Satolas-et-Bonce et Saint-Quentin-Fallavier reprend le tracé d'un axe d'importance régionale à remettre en bon état, identifié dans le SRCE ;
- la continuité Est-Ouest du SCOT SEPAL et du SRCE au Nord de la plate-forme n'est pas figurée spécifiquement mais peut être assurée par la zone de valorisation agricole renforcée.

Les surfaces de liaisons et coupures vertes sont globalement multipliées par 4, inscrivant le territoire dans une dynamique régionale de mise en connexion, dans le respect des grandes continuités inscrites au projet de SRCE.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

Le développement du territoire prévu par la DTA 2007 comporte des incidences potentielles pour la biodiversité. Elles sont liées aux perspectives de développement de la plate-forme aéroportuaire (nouvelles pistes et développement économique), les prairies de l'aéroport étant reconnues pour leur intérêt ornithologique et l'extension empiétant sur le secteur des prairies de Pusignan. Elles sont également liées aux risques de coupure de continuités écologiques par les grandes emprises économiques projetées et les grands projets d'infrastructures.

Elles sont développées ci-dessous conjointement avec celles induites par la modification.

- Modification de la DTA 2015

Même si davantage de coupures vertes sont inscrites, une large part des incidences potentielles identifiées pour la DTA 2007 persistent et sont localement augmentées de celles induites par les nouveaux

projets inscrits dans le cadre de la modification.

On peut distinguer trois catégories principales d'incidences :

- les emprises sur les milieux ouverts d'intérêt pour la biodiversité et les incidences sur les espèces qui leur sont inféodées ;
- les incidences sur les zones humides ;
- les coupures de corridors écologiques.

En termes **d'emprises sur les milieux d'intérêt pour la biodiversité** et d'incidences sur les espèces qui leur sont inféodées :

- cela concernera comme en 2007 la réserve pour l'extension de la plate-forme aéroportuaire et le développement économique associé, qui empiéteront sur le secteur dit des prairies de Pusignan et pour une petite partie sur les prairies de l'aéroport, recensés comme ZNIEFF de type 1, en raison principalement de leur intérêt ornithologique. Les prairies de Pusignan sont en outre identifiées par le SRCE comme réservoir de biodiversité. Il en est de même pour une petite partie des prairies de l'aéroport mais ce secteur ne devrait pas être impacté par le développement.
- cela pourrait aussi concerner d'autres secteurs qui ne sont pas reconnus via des inventaires ou protections mais pouvant présenter un intérêt : d'une part la nidification d'espèces d'oiseaux d'intérêt comme l'œdicnème criard, le courlis cendré, le busard cendré... est connue dans la plaine de l'Est lyonnais, d'autre part des secteurs présentent une richesse écologique liée à une densité de haies et boisements, notamment au Sud-Est de la plate-forme.
- les conséquences pourraient en être la réduction des populations des espèces inféodées à ces espaces, soit en raison de la réduction de leurs habitats, soit de leur dérangement. Ces incidences devront être analysées dès lors que les périmètres des sites économiques seront précisés. Un suivi global à l'échelle de l'ensemble du territoire sera en outre essentiel.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

La mise en œuvre des outils de protection de l'agriculture que préconise la DTA, en particulier sur deux zones de valorisation agricole renforcée, devra intégrer la préservation ou la création de secteurs favorables aux espèces inféodées aux milieux ouverts.

Pour les sites économiques de niveau métropolitain, la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale pour tous les sites économiques (de niveaux 1, 2 ou 3) et plus particulièrement les enjeux écologiques concernés par les sites de niveaux 1 et 2. Pour la plate-forme aéroportuaire, ces conditions seront abordées dans le schéma de composition générale. Elles devront notamment chercher à préserver ou intégrer aux projets des éléments de nature favorable aux espèces des milieux initiaux. En outre, la liaison verte passant au Sud-Est de la plate-forme aéroportuaire contribuera à la préservation de ce secteur.

En termes d'incidences sur **les zones humides**, il ne devrait pas y avoir d'emprise directe sur les zones humides connues et inventoriées (en dehors du projet CFAL, dont la DTA indique le tracé, qui traverse le marais de Charvas le long de l'A432). La zone économique de Pusignan / Janneyrias / Villette-d'Anthon est éloignée du marais de Charvas mais localisée sur le bassin versant du ruisseau du même nom et de la nappe qui contribuent à son alimentation. L'extension envisagée du parc de Chesnes jouxte, comme le parc actuel, les zones humides de la Bourbre (ZNIEFF de type 1, arrêté de protection de biotope, réservoir de biodiversité du SRCE, espaces à enjeux définis par le SAGE de la Bourbre). Les incidences potentielles sont une modification de l'alimentation en eau des zones humides et la dégradation de leur qualité par d'éventuels rejets d'eaux pluviales ou pollutions accidentelles.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

La modification de la DTA prescrit la préservation des ressources en eau dans les choix d'aménagement et de développement, notamment par l'intégration de la gestion du cycle de l'eau dans les projets. Les dispositions qui en découleront devront notamment viser à prendre en compte les enjeux attachés aux zones humides situées à proximité. Les conditions relatives à la qualité environnementale des zones d'activité prévues par la DTA (voir paragraphe précédent) devront considérer ces questions.

Pour l'extension de la zone d'activités de Pusignan/Janneyrias/Villette d'Anthon, le choix a été fait, après une première hypothèse d'une extension plus au Nord, de s'écarter des zones humides prolongeant le marais de Charvas. La DTA vise spécifiquement la prise en compte des enjeux attachés à l'intégrité physique et fonctionnelle de ce site afin de limiter les atteintes directes et indirectes sur la zone humide et son bassin d'alimentation, dans l'esprit de réglementation du SAGE de l'Est lyonnais qui rappelle que tout projet touchant une zone humide sera compensé par la renaturation ou la création de zone humide de surface au moins équivalente.

De même, l'ouverture à l'urbanisation de l'extension du parc international de Chesnes est conditionnée à la prise en compte de l'intégrité physique et fonctionnelle (attention portée à l'alimentation de la zone humide, aux éventuels rejets d'eaux pluviales...) des zones humides de la vallée de la Bourbre, et en particulier de la zone humide stratégique Bourbre Catelan que l'extension du site de Chesnes pourrait jouxter. Le cas échéant, des mesures de réduction ou compensation devront être mises en place en accord avec la réglementation du SAGE Bourbre. De plus, une limite à l'urbanisation est fixée par la DTA sur le secteur en proximité de la zone humide.

En termes de **coupures de corridors écologiques**, à travers le renforcement des coupures et liaisons vertes, la DTA 2013 prend mieux en compte cet enjeu que ne le faisait la version 2007.

Néanmoins, il est à souligner que les tracés du CFAL Nord et de la liaison Lyon-Turin se situent pour partie dans les coupures vertes situées à l'Est de Saint-Laurent-de-Mure et inscrites dans la

modification de la DTA. Le fuseau du CFAL Sud impacte également la continuité écologique d'intérêt régional Nord/Sud dont la DTA reprend le principe.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Les dispositions de la DTA mentionnent que les infrastructures de transport susceptibles de franchir les liaisons vertes devront prévoir des modes de construction ménageant les continuités écologiques et paysagères.

Pour l'extension de la zone d'activités de Pusignan/Janneyrias/Villette d'Anthon, le choix a été fait, après une première hypothèse d'une extension plus au Nord (qui aurait risqué de créer une continuité urbaine entre Pusignan et Janneyrias), de ménager le corridor et la coupure verte paysagère identifiés par le SCOT Boucle du Rhône en Dauphiné entre ces deux communes.

Concernant le site 4 Chênes/ Portes du Dauphiné et l'extension du parc de Chesnes, des limites à l'urbanisation sont tracées entre les zones d'activités et les liaisons vertes.

3/ Un paysage marqué par les grandes emprises économiques et les infrastructures, le développement pavillonnaire ; des espaces d'activités économiques et des entrées d'agglomération de faible qualité paysagère

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

La préservation des paysages dans la DTA 2007 est liée dans les orientations générales à celle des espaces naturels et agricoles ainsi qu'aux couronnes vertes à dominante agricole. L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est principalement concerné par les couronnes vertes agricoles et, à l'extrême-sud, par le cœur vert des Balmes viennoises. Les liaisons vertes et les deux coupures vertes définies spécifiquement sur le territoire autour de Saint-Exupéry ont une vocation écologique et paysagère. Dans le cœur vert, la cohérence de l'unité paysagère doit être conservée.

- Modification de la DTA 2015

La DTA modifiée ne revient pas sur les orientations exprimées en 2007 mais les complète par le développement des coupures vertes et en renforçant les mesures d'insertion paysagère des sites économiques.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

Le développement résidentiel prévu par la DTA étant fortement encadré (voir enjeu 1), ses incidences paysagères devraient être limitées.

Le développement économique et de la plate-forme aéroportuaire prévu dans la DTA 2007, cumulé avec les projets de grandes

infrastructures que le territoire accueillera, renforcera l'artificialisation des paysages dans un territoire déjà marqué par les grands équipements.

- Modification de la DTA 2015

La DTA ne modifie pas les incidences paysagères liées au développement résidentiel.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Concernant le continuum Saint-Bonnet-de-Mure/Saint-Laurent-de-Mure, la préservation d'un front urbain et paysager de qualité est assurée par la mise en place d'une coupure verte au Sud de ces communes.

La DTA modifiée renforce la vocation logistique du territoire, à travers de nouvelles emprises foncières, ce qui pourrait se faire aux dépens de la qualité paysagère du territoire si les mesures nécessaires n'étaient pas prises.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Pour les sites économiques de niveau métropolitain, la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale, architecturale et paysagère pour tous les sites économiques, en particulier pour les sites de niveaux 1 et 2. Pour la plate-forme aéroportuaire, ces conditions seront précisées dans le schéma de composition générale.

Pour l'extension de la zone d'activités de Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon, le choix a été fait, après une première hypothèse d'une extension plus au nord (qui aurait risqué de créer une continuité urbaine entre Pusignan et Janneyrias), de ménager le corridor et la coupure verte paysagère identifiés par le SCOT Boucle du Rhône en Dauphiné entre ces deux communes.

4/ Des ressources en eau souterraine vulnérables, très sollicitées et pour partie dégradées alors qu'elles sont stratégiques pour l'alimentation en eau potable d'une large partie de l'aire métropolitaine

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- *Rappel de la DTA 2007*

Les orientations générales de la DTA 2007 relatives à la couronne verte intègrent la préservation de la nappe phréatique de l'Est lyonnais et de la nappe alluviale du Rhône au niveau de Thil-Balan dans la mesure où elles constituent des ressources stratégiques pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération lyonnaise.

Les prescriptions spécifiques au territoire autour de Saint-Exupéry inscrivent comme condition à l'ouverture à l'urbanisation de la zone des 4 Chênes/Portes du Dauphiné la préservation des champs-captant exploités par la communauté urbaine de Lyon des 4 Chênes, en limite des communes de Saint-Priest et Saint-Pierre-de-Chandieu.

- *Modification de la DTA 2015*

Au regard des enjeux très importants que constituent les ressources en eau souterraine sur le territoire, la modification de la DTA renforce les orientations relatives à leur préservation, en lien avec les dispositions des deux SAGE de l'Est lyonnais et de la Bourbre ainsi que du SDAGE Rhône-Méditerranée. Elles visent à assurer la compatibilité des développements urbains avec la disponibilité des ressources, en préservant l'équilibre quantitatif et en veillant à ne pas altérer leur qualité, ces ressources étant stratégiques pour l'alimentation en eau potable, une gestion maîtrisée des ressources foncières pour limiter le rythme d'imperméabilisation des sols et l'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- *Rappel de la DTA 2007*

Le développement de l'urbanisation, même fortement encadré, conduit à une artificialisation des sols et en conséquence à une imperméabilisation quasiment irréversible qui peut d'une part diminuer l'infiltration des eaux vers les nappes souterraines et donc leur recharge, et d'autre part augmenter le ruissellement. En outre, la destination des terrains (en particulier lorsqu'il s'agit d'activités économiques) aux alentours des points de prélèvement de la ressource en eau peut engendrer un risque d'altération de la ressource.

Les enjeux sont d'autant plus importants que plusieurs développements envisagés (plate-forme aéroportuaire et zone des 4 Chênes/Portes du Dauphiné) se situent dans les couloirs de Meyzieu et d'Heyrieux de la nappe de l'Est lyonnais dans lesquels se trouvent plusieurs captages et qui contribuent pour partie à l'alimentation en eau potable de la nappe alluviale du Rhône dans laquelle s'effectue l'essentiel des prélèvements en eau alimentant la communauté urbaine de Lyon. Une partie du site 4 chênes / Portes du Dauphiné pourrait se situer dans le périmètre de protection du même nom.

De plus, les sites de développement prévus sur la plate-forme de l'aéroport et à sa limite Sud sont inclus dans l'aire d'alimentation des captages d'Azieu/Saint-Exupéry à Genas et de La Garenne à Meyzieu.

Par ailleurs, le développement de l'urbanisation engendre une augmentation des besoins en eau liés à l'augmentation de la population et aux activités économiques.

- *Modification de la DTA 2015*

Les incidences potentielles de la DTA modifiée seront plus importantes compte tenu de l'ampleur du développement prévu, en particulier lié à la zone du secteur de Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon, aux

réserves pour les équipements d'intermodalité de Grenay et Sud Saint-Exupéry qui se situent dans les couloirs de Meyzieu et Heyrieux de la nappe de l'Est Lyonnais.

L'extension du parc international de Chesnes se situe pour une petite partie (secteur du Rubiau) dans le périmètre de protection éloigné des captages de Loup et Ronta (commune de Saint-Quentin-Fallavier), tout comme la zone existante.

Concernant les équipements d'intermodalité du Sud Saint-Exupéry, ils se situeraient également dans l'aire d'alimentation des captages d'Azieu/Saint-Exupéry à Genas et de La Garenne à Meyzieu.

L'enjeu lié à l'augmentation des besoins en eau est particulièrement important sur le territoire au vu des tensions qui existent déjà sur l'utilisation de la ressource en eau souterraine et qui pourraient s'aggraver dans le contexte du changement climatique.

réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale et la prise en compte de la ressource en eau pour tous les sites économiques (de niveau 1, 2 ou 3). Pour la plate-forme aéroportuaire ces conditions seront précisées dans le schéma de composition générale.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Les prescriptions énoncées ci-dessus et intégrées à la DTA modifiée pour l'ensemble de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry visent à éviter ou réduire ces incidences et sont des conditions à l'ouverture à l'urbanisation des sites à vocation économique. Il est en effet essentiel de maintenir l'alimentation en eau des nappes, en particulier de celle de l'Est Lyonnais, de ne pas dégrader leur qualité et de ne pas aggraver les tensions quantitatives. Pour la zone des 4 Chênes/Portes du Dauphiné, la préservation des champs captants reste une condition à l'ouverture à l'urbanisation, en respect des dispositions du SAGE.

La DTA demande que l'extension du parc international de Chesnes prenne en compte les enjeux de la ressource en eau liés à la présence des captages. Une attention particulière, dans le respect des prescriptions de la DTA, devra être portée à la gestion des eaux pluviales et usées du site qui pourraient avoir un impact sur la qualité de la ressource en eau.

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA

5/ Une qualité des cours d'eau affectée par des pollutions diverses (agricoles, industrielles et urbaines)

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

La DTA 2007 intègre au réseau des espaces naturels et agricoles majeurs la préservation des corridors d'eau, sous l'angle de la préservation des zones d'expansion de crues, de la préservation des ressources stratégiques en eau et du patrimoine naturel. Ils doivent être protégés de tout nouveau développement urbain. Le territoire autour de Saint-Exupéry est concerné par les corridors d'eau du Rhône et de la Bourbre.

- Modification de la DTA 2015

La délimitation des corridors d'eau est inchangée. La modification de la DTA réaffirme, pour le territoire autour de Saint-Exupéry, que la préservation de la ressource en eau souterraine et superficielle doit être prise en compte à travers l'ensemble des choix de développement et d'aménagement.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

Les nouvelles zones urbaines génèrent nécessairement des eaux usées à traiter avant rejet aux milieux naturels. Certaines activités sont de plus susceptibles d'engendrer des pollutions accidentelles. Outre la problématique du ruissellement et de leur contribution aux inondations, les eaux pluviales, notamment celles issues du ruissellement sur les voiries et parkings, peuvent également être des sources de pollution.

- Modification de la DTA 2015

Les natures d'incidences de la DTA 2007 restent inchangées. Les volumes d'eau à traiter concernant les activités économiques seront à terme plus importants compte tenu de l'ampleur du développement envisagé.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

En réaffirmant la nécessité de préservation des ressources en eau, la modification de la DTA précise qu'il s'agit notamment d'intégrer la gestion du cycle de l'eau dans les projets. Dans ce cadre devront être traitées les questions relatives aux eaux usées, pluviales et aux pollutions accidentelles. On relèvera que des investissements importants ont été réalisés en termes de dispositifs d'assainissement sur le territoire (ou pour les stations d'épuration le desservant).

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale et la prise en compte de la ressource en eau pour tous les sites économiques (de niveau 1, 2 ou 3). Pour la plate-forme aéroportuaire ces conditions seront précisées dans le schéma de composition générale.

6 / Des ressources en matériaux abondantes, en particulier dans la plaine d'Heyrieux, stratégiques pour la métropole mais dont l'exploitation peut avoir des effets importants sur l'environnement et le cadre de vie

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

L'exploitation des matériaux du sous-sol ne fait pas dans la DTA 2007 l'objet d'orientations particulières.

- Modification de la DTA 2015

L'exploitation des matériaux n'est pas non plus directement abordée par la DTA modifiée. On peut cependant souligner que la maîtrise foncière publique pourrait faciliter l'utilisation de matériaux alternatifs aux granulats alluvionnaires, des process innovants de construction et que le principe de réversibilité des aménagements des sites économiques pourrait permettre de prévoir, en amont, l'éventuel recyclage des matériaux en cas de déconstruction.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

Le développement prévu par la DTA (urbanisation, développement de zones d'activité et des infrastructures de transport que le territoire doit accueillir) engendre des besoins en matériaux importants.

Le territoire bénéficie d'une ressource en matériaux abondante, exploitée dans la plaine d'Heyrieux, soit à proximité immédiate des besoins mais confrontée à des enjeux environnementaux et de cadre

de vie importants.

- Modification de la DTA 2015

Le développement prévu par la DTA modifiée sur le territoire autour de Saint-Exupéry peut générer une hausse des besoins en matériaux.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

La DTA ne traite ni des modalités d'approvisionnement en matériaux du territoire ni des impacts environnementaux de l'exploitation des ressources de la plaine d'Heyrieux. A souligner toutefois que ces questions sont traitées dans le cadrage régional des carrières et les futurs schémas départementaux.

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale pour tous les sites économiques (de niveau 1, 2 ou 3). Ces exigences pourraient notamment porter sur le choix des matériaux de construction. Pour la plate-forme aéroportuaire ces conditions seront précisées dans le schéma de composition générale.

III/ Prévention et gestion des risques et de la santé

7/ Une qualité de l'air globalement satisfaisante comparativement au cœur d'agglomération mais pouvant être dégradée par les particules et l'ozone

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

La DTA 2007 n'affiche pas explicitement d'objectifs relatifs à la qualité de l'air mais le volet relatif au système de transport a en particulier pour objectif de favoriser le report modal tant pour les personnes que les marchandises, et donc de maîtriser les émissions de polluants atmosphériques. Pour les voyageurs cela passe d'une part par une meilleure cohérence entre les transports collectifs et le développement urbain (résidentiel, tertiaire, services et équipements) et d'autre part par l'amélioration de l'offre en transports collectifs. Pour les marchandises, outre les conditions favorables liées aux infrastructures ferroviaires dont la DTA prend acte, la DTA 2007 s'appuie sur les sites multimodaux de Vénissieux et du port Édouard Herriot, les futurs équipements intermodaux ainsi que sur la desserte multimodale des zones dédiées à la logistique.

- Modification de la DTA 2015

La modification de la DTA préserve le potentiel d'intermodalité sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry à travers les réserves pour les équipements d'intermodalité.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

Si pour les déplacements routiers de personnes les incidences de la DTA apparaissent positives (en lien avec l'inflexion des tendances à la dispersion du développement résidentiel et le développement de l'utilisation des transports en commun), les incidences du transport de marchandises sont plus complexes à appréhender selon l'échelle à laquelle on les observe. En effet, globalement (au-delà de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry et même au-delà du périmètre de la DTA) l'objectif du report modal est notamment de réduire les émissions de polluants. En revanche le développement économique peut localement induire une augmentation du trafic de poids lourds.

Les activités économiques en elles-mêmes peuvent également être sources d'émissions polluantes.

L'ambition de développement réaffirmé par la DTA pour l'aéroport de Saint-Exupéry devrait conduire à la poursuite de la croissance du trafic aérien. Les deux pistes actuelles permettent d'envisager un trafic de 18 à 20 millions de passagers (pour environ 8,5 actuellement), la réalisation d'une 3^{ème}, voire d'une 4^{ème}, piste (conformément au projet d'extension) pourra être considérée pour une poursuite de la croissance du trafic au-delà. Si les améliorations technologiques des avions conduiront à une réduction des émissions unitaires, cela ne suffira pas forcément à compenser la croissance du trafic.

- Modification de la DTA 2015

La fonction d'intermodalité affirmée par la DTA modifiée pour l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, si elle doit contribuer à favoriser le report modal à une échelle globale, peut localement augmenter le trafic de poids lourds accédant aux équipements d'intermodalité.

L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux sites logistiques sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, est également susceptible d'augmenter localement le trafic de poids lourds.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Le développement de grandes zones d'activité logistique sur le territoire autour de Saint-Exupéry permet d'éviter l'ouverture de tels sites sur d'autres territoires où les impacts (émissions de polluants du trafic de desserte) seraient plus importants, en raison de leur éloignement des grands axes et des sites d'intermodalité.

8 / Des nuisances sonores liées aux infrastructures routières et à l'aéroport, impactant une part importante de la population, avec des situations de multi-exposition

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

La DTA 2007 contraint l'urbanisation autour de l'aéroport par des plafonnements des capacités d'accueil résidentiel des communes, complétées de limites d'urbanisation cartographiées sur certaines d'entre elles. Cela a pour effet de limiter, en complément du plan d'exposition au bruit (PEB), l'exposition de nouvelles personnes aux nuisances de l'aéroport.

Par ailleurs, la promotion d'un report modal pour le transport de marchandises et de voyageurs (transports collectifs) a notamment pour objectifs une baisse du trafic routier et donc des nuisances sonores.

- Modification de la DTA 2015

La DTA modifiée limite également l'urbanisation avec des dispositions ajustées et donc le nombre de nouveaux habitants potentiellement soumis aux nuisances sonores de l'aéroport.

La modification de la DTA met en avant le potentiel de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry en termes d'intermodalité pour les marchandises avec plusieurs grands équipements projetés et promeut le renforcement de la desserte en transport en commun.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

La DTA 2007 affirme le projet de développement du trafic aérien, et du renforcement des infrastructures terrestres pour assurer la desserte de l'aéroport.

Dans un premier temps, dans le cadre de l'augmentation du trafic sur les deux pistes actuelles (18 à 20 millions de passagers au maximum pour 8,5 millions actuellement), les nuisances augmenteront pour les populations; ceci étant toutefois limité par les améliorations technologiques sur les avions ou conditions d'exploitation de l'aéroport. La population concernée ne devrait pas augmenter de manière importante compte tenu des dispositions de la DTA et du PEB.

Dans un second temps, avec l'ouverture potentielle de la 3^{ème}, voire de la 4^{ème}, piste, la population exposée augmentera ce qui renforce les enjeux d'encadrement de l'accueil résidentiel par les dispositions de la DTA et surtout du PEB, qui anticipe depuis 2000 le possible doublement des pistes.

Concernant le trafic de poids lourds, celui-ci peut localement être augmenté par les développements économiques projetés.

- Modification de la DTA 2015

Les incidences de l'aéroport restent inchangées dans la DTA modifiée. La fonction d'intermodalité affirmée par la DTA modifiée pour l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, si elle doit contribuer à favoriser le report modal à une échelle globale, peut localement augmenter le trafic de poids lourds accédant aux équipements d'intermodalité. L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux sites logistiques sur le territoire autour de Saint-Exupéry est également susceptible d'augmenter localement le trafic de poids lourds.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

L'un des objectifs majeurs des prescriptions de la DTA sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, inscrit en 2007 et reconduit par la modification, est d'encadrer le développement résidentiel pour permettre le développement de l'aéroport en limitant l'exposition des riverains aux nuisances.

Les grands sites dédiés à la logistique sont ceux de niveau 1 et 2. Leur implantation a été spécifiquement voulue sur les grandes dorsales d'infrastructures afin de limiter le report de flux vers les routes départementales ou communales inadaptées à un tel trafic.

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale pour tous les sites économiques (de niveaux 1, 2 ou 3). Ces exigences pourraient notamment porter sur la gestion des flux de poids lourds pour en limiter l'impact dans les zones urbaines environnantes. Pour les sites de niveau 3, intégrées au tissu urbain local et donc plus proches des zones résidentielles, la DTA modifiée précise que les développements devront être compatibles avec l'enjeu de limitation des nuisances, en particulier celles liées au trafic de poids lourds.

9/ Une modernisation de la gestion des déchets bien engagée et qui reste à poursuivre

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

La gestion des déchets ne fait pas dans la DTA 2007 l'objet d'orientations particulières.

- Modification de la DTA 2015

Elle ne fait pas non plus l'objet d'orientations dans la DTA modifiée. On peut cependant souligner que la maîtrise foncière publique pourrait permettre d'anticiper plus facilement la question du recyclage des matériaux en cas de déconstruction.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

Le développement prévu par la DTA (accueil de populations et d'entreprises supplémentaires) peut engendrer une augmentation de la production de déchets. Pour les déchets ménagers, cette croissance, compte tenu des tendances actuelles à la baisse, ne sera probablement pas proportionnelle à l'augmentation de la population. Pour les entreprises, la production de déchets dépend très fortement du type d'activité.

- Modification de la DTA 2015

La modification de la DTA n'apporte pas de changements notables aux incidences relevées pour les déchets des ménages (le plafond démographique n'étant ajusté qu'à la marge). Compte tenu de l'importance des surfaces nouvellement dédiées aux activités, les gisements de déchets des entreprises devraient être plus importants, même s'ils restent très dépendants du type d'activité.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

La DTA ne traite pas des modalités de gestion des déchets produits sur le territoire. La collecte et le traitement des déchets ménagers et des déchets des entreprises ainsi que l'adéquation des équipements aux volumes produits sont traités dans des plans de gestion départementaux spécifiques en cours de révision.

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA de 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale pour tous les sites économiques (de niveau 1, 2 ou 3). Ces exigences pourraient notamment porter sur la gestion des déchets (mutualisation des équipements, écologie industrielle...).

10/ Des zones d'expansion de crues stratégiques pour la prévention de l'inondation des zones urbaines situées en aval, en particulier l'agglomération lyonnaise

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

Des corridors d'eau sont définis dans la DTA de 2007 à partir des zones d'extension maximales des crues et des milieux naturels liés aux zones humides. L'emprise de ces corridors correspond a minima à la cartographie des crues de référence centennale. Ils doivent être préservés du développement urbain. La DTA prescrit en particulier que les zones à urbaniser prévues dans ces secteurs par les documents d'urbanisme et qui ne sont pas aménagées seront déplacées en dehors des corridors d'eau dans la mesure du possible. L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est concerné par les corridors d'eau du Rhône et de la Bourbre. Les principaux champs d'expansion de crues (Miribel-Jonage, les zones humides de la Bourbre-Catelan) identifiés sur le territoire sont intégrés à ces corridors d'eau.

- Modification de la DTA 2015

Les dispositions concernant les corridors d'eau restent inchangées dans la DTA modifiée. En complément, en lien avec les dispositions des deux SAGE de l'Est lyonnais et de la Bourbre ainsi que du SDAGE Rhône-Méditerranée, la DTA modifiée vise à l'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets et à une gestion maîtrisée des ressources foncières pour limiter le rythme d'imperméabilisation des sols.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

L'encadrement strict du développement dans les corridors d'eau (au-delà des dispositions dans les PPR), limite le risque de voir augmenter fortement la population exposée aux risques d'inondation.

Aucun développement économique prévu n'empiète sur les zones inondables identifiées par la crue centennale et les champs d'expansion de crues.

- Modification de la DTA 2015

Les incidences sont identiques. On relèvera toutefois que le parc international de Chesnes et son extension inscrite à la DTA modifiée se situent pour partie dans les enveloppes approchées d'inondations potentielles définies dans le cadre de la directive Inondation et dans une sensibilité moyenne à forte aux remontées de nappes. Il est à proximité des espaces à enjeux identifiés par le SAGE de la Bourbre.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

La DTA modifiée prescrit l'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets. Cela est particulièrement important pour le parc international de Chesnes et devra faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la labellisation environnementale et/ou des exigences de qualité environnementale à définir pour les sites économiques.

11/ Des phénomènes de ruissellement pluvial contribuant aux inondations et aggravés par l'imperméabilisation des sols

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

La DTA de 2007 n'aborde pas directement la question du ruissellement pluvial et des inondations consécutives mais cartographie les corridors d'eau correspondant aux zones d'extension maximale des crues qui doivent être préservées du développement urbain (voir enjeu précédent).

- Modification de la DTA 2015

La délimitation de ces zones reste inchangée. En lien avec les dispositions des deux SAGE de l'Est lyonnais et de la Bourbre ainsi que du SDAGE Rhône-Méditerranée, la DTA modifiée réaffirme l'objectif d'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets, notamment dans l'objectif de ne pas aggraver le ruissellement et les inondations, et à une gestion maîtrisée des ressources foncières pour limiter le rythme d'imperméabilisation des sols.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

Le développement du territoire entraîne une artificialisation des sols et donc leur imperméabilisation qui, selon les modes de gestion des eaux pluviales, peut aggraver les phénomènes de ruissellement et d'inondation.

Les eaux pluviales, notamment celles issues du ruissellement sur les voiries et zones imperméabilisées, peuvent être des sources de pollution des nappes et milieux récepteurs.

- Modification de la DTA 2015

La nature des incidences de la DTA 2007 reste inchangée. Les surfaces susceptibles d'être imperméabilisées pour le développement économique sont en augmentation.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

La DTA modifiée prescrit une intégration de l'ensemble du cycle de l'eau dans les projets permettant d'intégrer la question en amont, dès la phase de conception d'un aménagement et devant contribuer à la fois à la maîtrise du ruissellement et à la réalimentation des nappes.

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale et à la prise en compte des enjeux liés à l'eau. Concernant l'aéroport, le schéma de composition générale prévu dans la DTA modifiée devra garantir la prise en compte de l'environnement et notamment des phénomènes de ruissellement.

12/ Des risques technologiques, localisés (en lien avec les ICPE), ou diffus (en lien avec le transport de matières dangereuses)

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- *Rappel de la DTA 2007*

La DTA 2007 n'aborde pas directement les enjeux relatifs aux risques technologiques. Les objectifs de report modal pour le transport de marchandises qu'elle affirme et les infrastructures devant y contribuer qu'accueillera le territoire offrent d'une part, l'opportunité aux transports de matières dangereuses d'emprunter un mode plus sûr (le fer au lieu de la route) et d'autre part, de dévier le transport de matières dangereuses des zones urbaines denses comme l'agglomération lyonnaise.

- *Modification de la DTA 2015*

La modification de la DTA renforce le rôle du territoire autour de Saint-Exupéry en termes d'intermodalité pour les marchandises, y compris dangereuses.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- *Rappel de la DTA 2007*

La DTA prévoit le développement des activités économiques du territoire qui, selon leur localisation et la nature de leurs activités, peuvent générer d'éventuels risques pour la population.

Par ailleurs, les risques générés par les transports de matières dangereuses peuvent augmenter avec le développement des zones d'activités sur le territoire.

- *Modification de la DTA 2015*

Ces incidences restent inchangées dans la DTA modifiée. Toutefois, la DTA étend les grandes zones économiques et les oriente en priorité vers la logistique, secteur pouvant être source de risques technologiques selon la nature des matériaux stockés.

Concernant le transport de matières dangereuses, si globalement les orientations de la DTA devraient offrir de meilleures conditions de sécurité liées aux possibilités de report modal, localement, les équipements d'intermodalité pourraient engendrer un trafic de matières dangereuses plus important.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

A l'échelle de l'aire métropolitaine, les sites économiques susceptibles d'accueillir des activités à risque ont été localisés à l'écart des zones urbaines denses. On rappellera que le cas échéant les entreprises à risque feront l'objet de dispositions dans le cadre des procédures réglementaires qui leur sont propres.

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale pour tous les sites économiques (de niveau 1, 2 ou 3). Ces exigences pourraient notamment porter sur la gestion des risques liés aux entreprises et aux flux de poids lourds notamment transportant des matières dangereuses pour en limiter l'impact dans les zones urbaines environnantes.

Les sites de niveau 3, intégrés au tissu local, doivent intégrer les objectifs de limitation des nuisances.

III / Atténuation du changement climatique, consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

13/ Des consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre très importantes pour le secteur du transport, liées à un usage dominant de la voiture individuelle, à l'importance du trafic poids lourds et de l'activité logistique

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- *Rappel de la DTA 2007*

En ayant pour objectif le développement du report modal, la DTA de 2007 favorise la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Pour les voyageurs, cela passe par une meilleure cohérence entre les transports collectifs et le développement urbain et par une amélioration de l'offre. Pour les marchandises, outre les infrastructures que l'aire métropolitaine doit accueillir, la DTA s'appuie sur deux sites multimodaux (Vénissieux et port Edouard Herriot), sur les futurs équipements intermodaux ainsi que sur la desserte multimodale des zones dédiées à la logistique.

- *Modification de la DTA 2015*

La modification de la DTA renforce le rôle de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, en y réservant des espaces stratégiques pour de futurs équipements d'intermodalité.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- *Rappel de la DTA 2007*

Pour les déplacements routiers de personnes, les incidences de la DTA apparaissent positives (en lien avec l'inflexion des tendances à la dispersion du développement résidentiel et le développement de l'utilisation des transports en commun).

Les incidences du transport de marchandises sont plus complexes à appréhender selon l'échelle à laquelle on les observe. En effet, globalement (au-delà de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, et même au-delà du périmètre de la DTA) l'objectif du report modal est notamment de réduire les consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre. En revanche, le développement économique peut localement induire une augmentation du trafic de poids lourds et donc pénaliser le bilan d'émissions de gaz à effet de serre du territoire autour de Saint-Exupéry. Toutefois, c'est bien le bilan global qui doit être considéré. L'évaluation n'a pas pu analyser de manière quantitative les émissions de gaz à effet de serre imputables au développement inscrit dans la DTA.

L'ambition de développement réaffirmée par la DTA pour l'aéroport devrait conduire à la poursuite de la croissance du trafic aérien. Les deux pistes actuelles permettent d'envisager un trafic de 18 à 20 millions de passagers (pour environ 8,5 actuellement), la réalisation d'une 3^{ème}, voire d'une 4^{ème}, piste (selon le projet d'extension) permettant une poursuite de la croissance du trafic au-delà. Si les améliorations technologiques des avions conduiront à une réduction des émissions unitaires, cela ne suffira pas forcément à compenser la croissance du trafic.

- Modification de la DTA 2015

La fonction d'intermodalité affirmée par la DTA modifiée pour l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, si elle doit contribuer à favoriser le report modal à une échelle globale, peut localement augmenter le trafic de poids lourds accédant aux équipements d'intermodalité.

L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux sites économiques, notamment logistiques, sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry est également susceptible d'augmenter localement le trafic de poids lourds.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Le développement de grandes zones d'activité logistique sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry permet d'éviter l'ouverture de tels sites sur d'autres territoires où les impacts (émissions de gaz à effet de serre du trafic de desserte) seraient plus importants, en raison de leur éloignement des sites d'intermodalité.

14/ Un poids important des bâtiments dans les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre

Les orientations de la DTA répondant à cet enjeu

- Rappel de la DTA 2007

Aucune orientation n'est spécifique aux bâtiments dans la DTA 2007.

- Modification de la DTA 2015

La DTA modifiée ne décline aucune orientation spécifique à ce sujet mais développe des mesures relatives au secteur résidentiel et aux zones économiques qui peuvent concourir à maîtriser les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre des bâtiments.

Les incidences potentiellement négatives et les mesures pour les éviter, réduire voire compenser

- Rappel de la DTA 2007

La construction de bâtiments résultant de la DTA engendrera nécessairement des consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre associés, toutefois moindres que par le passé compte tenu des réglementations thermiques.

- Modification de la DTA 2015

Concernant le secteur résidentiel, la modification de la DTA n'apporte pas de changements notables aux incidences relevées, le plafond

démographique n'étant ajusté qu'à la marge.

Compte tenu de l'importance des surfaces nouvellement dédiées aux activités, les consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre devraient être plus importantes.

Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences

Pour les sites économiques de niveau métropolitain la DTA 2007 prévoit une labellisation environnementale. La modification de la DTA réaffirme que l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la qualité environnementale des aménagements, ce qui peut porter sur la qualité énergétique du bâti, la valorisation des énergies renouvelables... Concernant l'aéroport, le schéma de composition générale prévu dans la DTA modifiée prendra en compte l'environnement et donc les bâtiments dans les modalités d'aménagement spatial de la plateforme.

Le renforcement des prescriptions visant à la densification du tissu résidentiel devrait aussi conduire à maîtriser les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Principaux enjeux environnementaux localisés des sites de développement identifiés par la DTA

Le tableau ci-après reprend pour chacun des grands sites de développement identifiés par la DTA (sites économiques et équipements d'envergure métropolitaine) les principaux enjeux environnementaux localisés sur lesquels les aménagements sont susceptibles d'avoir des incidences, et qu'il conviendra de prendre en compte.

Les enjeux qui apparaissent à ce stade valables pour tous les sites ne sont pas repris ici (gestion des eaux usées et pluviales, gestion des déchets, insertion paysagère des aménagements, risques liés aux activités accueillies...). En outre, les études ultérieures à conduire par site pourront mettre en évidence d'autres enjeux qui ne peuvent être identifiés à ce stade (en matière de biodiversité par exemple).

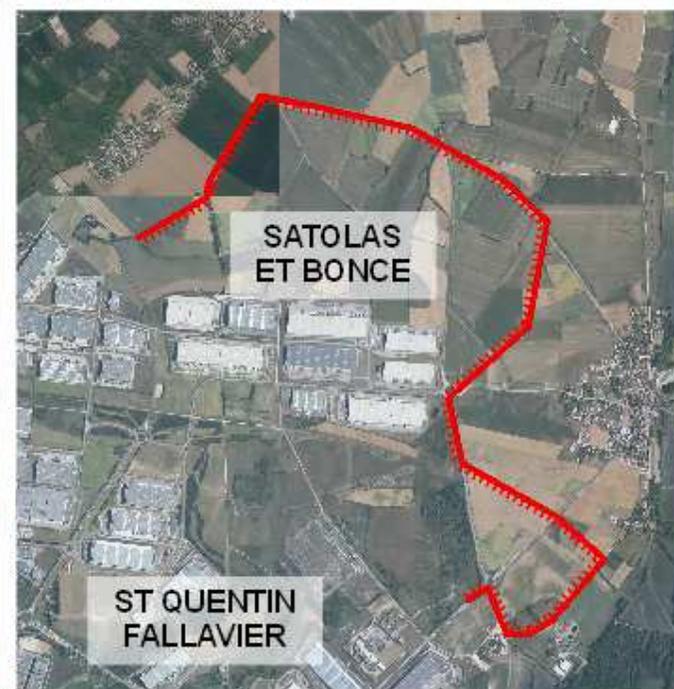
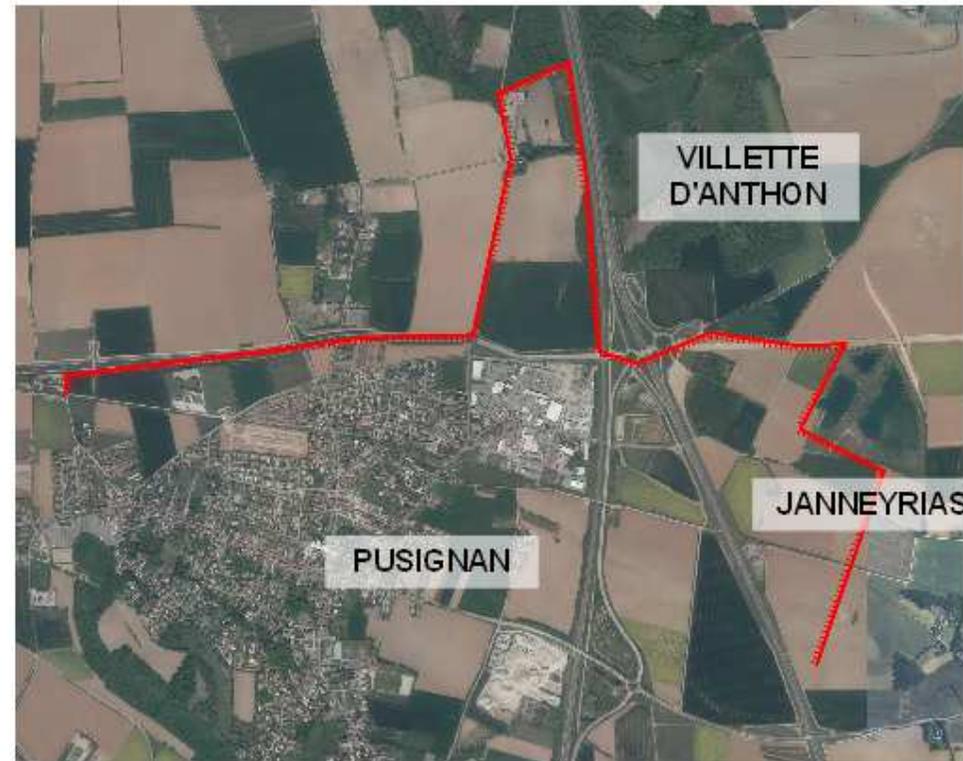
Ce tableau est complété d'une carte de synthèse explicitant les limites d'extension d'urbanisation qui bordent les grands sites de développement économique (4 Chênes/ Portes du Dauphiné ; Parc international de Chesnes, secteur Pusignan /Janneyrias/ Vilette d'Anthon ; Est des communes de Meyzieu et Genas). Cette carte n'a cependant pas de valeur prescriptive. La détermination fine de ces limites se fera à travers les SCOT et les documents d'urbanisme.

Site	Statut dans la DTA 2007	Statut dans la modification de la DTA	Principaux enjeux environnementaux identifiés
Plate-forme aéroportuaire de Lyon-Saint-Exupéry	Développement économique prévu mais non localisé	Localisation des sites de développement (3 secteurs) pour une emprise globale maximale de 260 ha	<ul style="list-style-type: none"> • ZNIEFF des prairies de Pusignan et réservoir de biodiversité du SRCE, ZNIEFF des prairies de l'aéroport • Couloir de Meyzieu de la nappe de l'Est lyonnais, aire d'alimentation des captages situés à Meyzieu et Genas, proximité des périmètres de protection des captages de Genas
Parc international de Chesnes	Pas d'extension possible	Extension possible pour une surface maximale de 200 ha	<ul style="list-style-type: none"> • Proximité des zones humides de la Bourbre (ZNIEFF, arrêté de protection de biotope, réservoir de biodiversité et corridor écologique du SRCE, espaces à enjeux identifiés par le SAGE de la Bourbre) • Périmètres de protection des captages du Loup et Ronta • Proximité des zones inondables de la Bourbre et risque de remontée de nappe
Zone des 4 chênes / porte du Dauphiné	Réserve de 300-400 pour un projet à long terme	Idem	<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversité des milieux ouverts en dehors des zones inventoriées, corridor écologique du SRCE (par ailleurs traduit dans la DTA) • Couloir d'Heyrieux de la nappe de l'Est lyonnais, périmètres de protection du captage des 4 chênes, sensibilité particulière de la nappe selon les modalités de réaménagement des carrières en fin d'exploitation
Zone d'activité secteur sud-Saint-Exupéry	Zone identifiée (surface non quantifiée mais estimée à 40 ha)	Confirmation de la zone et surface portée à 80 ha	<ul style="list-style-type: none"> • Couloir de Meyzieu de la nappe de l'Est lyonnais, aire d'alimentation des captages situés à Meyzieu et Genas
Zone d'activité secteur Pusignan /Janneyrias/ Villette d'Anthon	Pas d'extension possible	Extension pour une surface maximale de 40 ha	<ul style="list-style-type: none"> • Corridor écologique et coupure verte paysagère identifiés par le SCOT Boucle du Rhône en Dauphiné à l'Est • Proximité de la zone humide du marais de Charvas • Couloir de Meyzieu de la nappe de l'est lyonnais
Equipement d'intermodalité de la plaine d'Heyrieux (Grenay)	Besoins identifiés mais non localisés	Projet pris en compte dans la DTA avec emprise réservée (40 ha)	<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversité des milieux en-dehors des zones inventoriées • Couloir d'Heyrieux de la nappe de l'est lyonnais • Risque d'accroissement des nuisances en cas de trafic poids lourds sur le réseau local
Equipements d'intermodalité secteur sud Saint-Exupéry	Besoins identifiés mais non localisés	Projet pris en compte dans la DTA avec emprise réservée (300 ha)	<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversité des milieux en-dehors des zones inventoriées • Couloir de Meyzieu de la nappe de l'est lyonnais, aire d'alimentation des captages situés à Meyzieu et Genas



Limites d'extension d'urbanisation

*(Illustrations à vocation
non prescriptive)*



PARTIE 8 : LES INDICATEURS DE SUIVI

Proposition d'indicateurs de suivi de la modification de DTA pour l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry

Sont proposés quelques indicateurs permettant de suivre les incidences environnementales de la DTA (tant positives que potentiellement négatives) pour l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry. Ils ne traitent pas avec exhaustivité de tous les enjeux identifiés par le profil environnemental, mais retiennent ceux sur lesquels la DTA est susceptible d'avoir les incidences les plus significatives. Ils sont organisés autour de quelques questions clés. Les sources de données à mobiliser sont précisées. La définition précise de ces indicateurs (modes de calcul, modalités et fréquence de renseignement) devra se faire en articulation avec les autres plans et programmes en cours de mise en œuvre sur le territoire, en particulier les SCOT et les deux SAGE.

Comment évolue l'artificialisation du territoire ?

- Évolution de la tache urbaine (en distinguant l'urbanisation à vocation résidentielle de celle à vocation économique)
à partir d'images satellite (type « SPOT Thema ») ou photo-interprétation ou fichiers MAJIC
- Part de la construction effectuée en renouvellement urbain (au sein de la tache urbaine initiale) et part en extension
à partir des données de l'indicateur précédent croisées avec la délimitation de la tache urbaine
- Surfaces disponibles dans les espaces dédiés à l'accueil d'activités économiques

Comment sont préservées les liaisons / coupures vertes et la couronne agricole ?

- Traduction dans les documents d'urbanisme locaux (zonage & règlement, autres outils / L123-1-5 (7°))...

- Occupation des sols dans les liaisons / coupures vertes et en particulier place des éléments de nature (boisements, haies, prairies, bandes enherbées...)
à partir d'images satellite (SPOT Thema) ou photo-interprétation
- Surfaces pour lesquels des outils de protection de l'agriculture ont été mis en place (PENAP/PAEN ou ZAP)

Comment évolue la biodiversité sur le territoire ?

- Populations et état de conservation de quelques espèces caractéristiques du territoire, avifaune notamment (œdicnème criard par exemple)
à partir des suivis LPO

Les nouveaux fronts urbains sont-ils bien intégrés dans le paysage ?

- Suivi photographique
Choix des points de vue par rapport à des sites amenés à évoluer (sites économiques, limites d'urbanisation)

Quelles évolutions des pressions qualitatives et quantitatives sur les eaux souterraines ?

- Volumes d'eau prélevés (agriculture, industrie, eau potable) par usage et par ressource
Données Agence de l'eau et SAGE
- Suivi du niveau de la nappe de l'Est lyonnais
cf. indicateurs du SAGE
- Qualité des eaux des nappes souterraines
cf. indicateurs des SAGE
- Surfaces artificialisées dans les périmètres de protection et aires d'alimentation des captages
à partir d'images satellite (SPOT Thema) ou photo-interprétation ou fichiers MAJIC

Les corridors d'eau sont-ils préservés de l'urbanisation ?

- Évolution de la surface des zones à urbaniser des documents d'urbanisme dans les corridors d'eau

Comment évolue la qualité de l'air du territoire ?

- Émissions pour les principaux polluants (NOx, particules, COVNM) par secteur émetteur
données Air-Rhône-Alpes
- Qualité de l'air aux points de mesure (NOx, particules, ozone)
données Air-Rhône-Alpes

Quel est le niveau d'exposition du territoire aux nuisances sonores ?

- Part de la population du territoire exposée à des niveaux sonores dépassant 50 dB(A) et part dépassant les seuils réglementaires pour chaque source de bruit (route, fer, aérien)
cartographie stratégique du bruit et données INSEE-RGP
- Logements nouvellement construits et population totale dans les 17 communes dont la capacité d'accueil est limitée par la DTA

Comment évolue les risques technologiques sur le territoire ?

- Nombre d'installations classées pour la protection de l'environnement présentes sur le territoire, par catégorie (soumises à autorisation / avec servitudes)

Quelle contribution du territoire à la maîtrise des consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre ?

- Émissions de GES par secteur - *données OREGES*
- Trafic routier, dont poids lourds, sur quelques axes structurants du territoire et en quelques points sensibles du réseau local
- Parts modales des déplacements domicile-travail
données INSEE-RGP

GLOSSAIRE

ADERLY : Agence pour le Développement Économique de la Région Lyonnaise
ADL : Aéroports de Lyon
AEPI : Agence d'Études et de Promotion de l'Isère
AFGG : Autoroute Ferroviaire à Grand Gabarit
AFLE : Autoroute Ferroviaire sur Ligne Existante
AOT : Autorité Organisatrice de Transports
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
BUCOPA : Bugey Côtière Plaine de l'Ain
CA : Chambre d'Agriculture
CAPI : Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère
CAPV : Communauté d'Agglomération du Pays Viennois
CCCND : Communauté de Communes des Collines du Nord Dauphiné
CCEL : Communauté de Communes de l'Est Lyonnais
CCI : Chambre du Commerce et de l'Industrie
CCIC : Communauté de Communes de l'Isle Crémieu
CCPDLS : Communauté de Communes de la Porte Dauphinoise de Lyon Satolas
CETE : Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CEREMA)
CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
CG : Conseil Général
COPIL : Comité de Pilotage
CR : Conseil Régional
CTC : Chantier de Transport Combiné
DDT : Direction Départementale des Territoires
DIA : Déclaration d'Intention d'Aliéner

DIRECCTE : Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
DPU : Droit de Prémption Urbain
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
DUP : Déclaration d'Utilité Publique
ELENIS : Entente Est Lyonnais et Nord Isère
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPORA : Etablissement Public Foncier de l'Ouest Rhône-Alpes
ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
GIP : Groupement d'Intérêt Public
GRH : Gestion des Ressources Humaines
LGV : Ligne à Grande Vitesse
PAEN / PENAP : Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains
PEB : Plan d'Exposition au Bruit
PER : Pôle d'Excellence Rurale
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PME : Petites et Moyennes Entreprises
PMI : Petites et Moyennes Industries
POS : Plan d'Occupation des Sols
PPR : Plan de Prévention des Risques
PSADER : Projet Stratégique Agricole et de Développement Rural
R&D : Recherche et Développement

RFF : Réseau Ferré de France
RUL : Région Urbaine de Lyon
SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural
Rhône-Alpes
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAV : Service Après Vente
SDAGE : Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des
Eaux
SHON : Surface Hors d'Oeuvre Nette
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SGAR : Secrétariat Général des Affaires Régionales
SEPAL : Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation de
l'Agglomération Lyonnaise
SIC : Site d'Importance Communautaire
SMT : Syndicat Métropolitain des Transports
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SYMBORD : SYndicat de la BOucle du Rhône en Dauphiné
SYTRAL: SYndicat mixte des Transports pour le Rhône et
l'Agglomération Lyonnaise
TCL : Transports en Commun Lyonnais
TER : Transports Express Régionaux
TGV : Train à Grande Vitesse
TCSP : Transport en Commun en Site Propre
UTI : Unité de Transport Intermodal
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZAD : Zone d'Aménagement Différé
ZAP : Zone Agricole Protégée
ZI : Zone Industrielle
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPS : Zone de Protection Spéciale
ZSC : Zone Spéciale de Conservation

Auteurs : DDT du Rhône / DDT de l'Isère
Mars 2015
Contact : ddt-saint-exupery@rhone.gouv.fr