



LIAISON AUTOROUTIÈRE A89-A6

Pièce G.2 – Mise en Compatibilité du SCoT de l'agglomération lyonnaise

Version 4 - Novembre 2013

IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

| | | | |
|-------------------------|--|-------------|---------------|
| Projet | Liaison autoroutière A89-A6 | | |
| Maître d'Ouvrage | DREAL Rhône-Alpes | | |
| Document | Pièce G.2 – Mise en Compatibilité du SCoT de l'agglomération lyonnaise | | |
| Version | Version 4 | Date | Novembre 2013 |

| Version | Date | Modifications |
|----------------|---------------|--|
| 4 | Novembre 2013 | Version finale suite à l'avis de l'autorité environnementale |

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1. LES GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME | 3 |
| 1.1. La mise en compatibilité | 3 |
| 1.1.1. La définition | 3 |
| 1.1.2. Le champ d'application | 3 |
| 1.2. La mise en compatibilité d'un SCoT | 3 |
| 1.3. L'objet du présent dossier | 3 |
| 1.4. Le déroulement de la procédure | 4 |
| 1.4.1. Une procédure en cinq étapes | 4 |
| 1.4.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité | 4 |
| 2. LA PRÉSENTATION DU PROJET | 6 |
| 2.1. L'historique du projet | 6 |
| 2.2. Le rappel de la notion de programme et d'opération | 6 |
| 2.3. La présentation du projet | 6 |
| 3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU SCoT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE | 7 |
| 3.1. Exposé des motifs des changements apportés au rapport de présentation | 7 |
| 3.2. Le projet d'aménagement et de développement durable | 8 |
| 3.2.1. les choix fondateurs | 8 |
| 3.2.2. L'architecture du projet | 8 |
| 3.2.3. La géographie du projet | 9 |
| 3.3. Le document d'orientations générales | 9 |
| 3.3.1. Un développement urbain ambitieux, équilibré et durable | 9 |
| 3.3.2. Trois systèmes au service d'un développement urbain équilibré | 12 |
| 3.3.3. orientations en matière de déplacements des personnes | 12 |
| 3.3.4. Conclusion | 13 |
| 3.4. La carte de cohérence territoriale | 13 |
| 3.5. L'évaluation environnementale | 13 |
| 3.5.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale | 13 |
| 3.5.2. Contenu de l'évaluation environnementale | 13 |
| 3.5.3. Extraits de l'évaluation environnementale | 14 |
| 4. ANNEXES | 20 |
| 4.1. Evaluation environnementale du SCoT | 20 |

1. LES GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. LA MISE EN COMPATIBILITÉ

1.1.1. LA DÉFINITION

La mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Elle permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique, conformément aux articles :

- L.122-15 et suivants (SCoT),
- L.123-14 et suivants (PLU),
- L.442-13 (Règlements de lotissements).

Les plans d'aménagement de zone (PAZ) approuvés avant la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000, sont soumis au même régime que les PLU (art L311-7 du Code de l'Urbanisme) et doivent être mis en compatibilité.

Ces articles précisent que la Déclaration d'Utilité Publique ne peut intervenir qu'au terme de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Une jurisprudence définit la notion de compatibilité comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme », c'est-à-dire que les documents ne doivent pas être en contradiction. L'appréciation de cette compatibilité pose donc la question de savoir quelles sont concrètement les options fondamentales d'un document dont les prescriptions ne sont pas toujours clairement identifiées.

1.1.2. LE CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal,
- un règlement de lotissement.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

Les communes de La Tour-De-Salvagny, de Dardilly, de Limonest et de Lissieu sont intégrées au périmètre du SCoT de l'agglomération lyonnaise, document piloté par le Comité Syndical du Syndicat Mixte d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL) et approuvé le 16 décembre 2010.

Les communes de La Tour-de-Salvagny, de Dardilly, de Limonest et de Lissieu sont intégrées au périmètre du SCoT de l'agglomération lyonnaise.

En revanche, aucun lotissement ou zone d'activités concertées disposant d'un plan d'aménagement de zone n'est concerné par le projet.

1.2. LA MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN SCOT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il oriente l'évolution d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable. Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace.... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), et des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des cartes communales établis au niveau communal.

La mise en compatibilité d'un SCoT a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée. Par ailleurs, tout projet de développement intercommunal ou d'aménagement d'infrastructure aura à prendre en considération l'opération afin d'en assurer sa réalisation.

1.3. L'OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Lyon, dont le périmètre approuvé le 16 décembre 2010 englobe notamment les communes de La Tour de Salvagny, Dardilly, Limonest et Lissieu, est constitué de quatre éléments :

- le Rapport de présentation,
- le Plan d'aménagement et de Développement Durable (PADD),
- le Document d'Orientations Générales (DOG),
- la Carte de Cohérence Territoriale.

La compatibilité de ces documents avec le projet de liaison autoroutière A89/A6 sera analysée dans le présent dossier.

L'analyse de la compatibilité de l'opération, objet de la demande de Déclaration d'Utilité Publique, avec le PLU du Grand Lyon relève d'une analyse spécifique indépendante du présent dossier.

1.4. LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

1.4.1. UNE PROCEDURE EN CINQ ETAPES

1.4.1.1. L'EXAMEN DU DOSSIER PAR LE PREFET

La procédure prévue à l'article L.122-15 du code de l'urbanisme relève de la compétence de l'État. Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions du SCoT avec ladite opération.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme.

1.4.1.2. L'EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES AVANT OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Selon l'article L.122-16-1 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma font l'objet, à l'initiative du préfet, d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et de la commune, et des personnes publiques associées, soit :

- des régions,
- des départements,
- des autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains,
- de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat,
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux,
- des syndicats d'agglomération nouvelle,
- de l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma,
- des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

1.4.1.3. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et conjointement sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence (article L122-15 du code de l'urbanisme).

1.4.1.4. L'AVIS DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION INTERCOMMUNAL COMPETENT

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. L'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

Il faut signaler que le SCoT ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

1.4.1.5. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale, éventuellement modifié au préalable afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

L'article L122-16-1 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet, conformément au chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement.

1.4.2. LES TEXTES REGLEMENTAIRES REGISSANT LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L.122-15, L.122-16-1 et R.122-13 du code de l'urbanisme.

1.4.2.1. ARTICLE L. 122-15

« Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général nécessite une mise en compatibilité d'un schéma de cohérence territoriale, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 122-16-1. »

1.4.2.2. ARTICLE L. 122-16-1

« Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma prévue aux articles L. 122-15 et L. 122-16 font l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public prévu aux articles L. 122-4 et L. 122-4-1 et des personnes publiques associées mentionnées à l'article L. 121-4.

Lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la création d'une ou plusieurs unités touristiques nouvelles, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma sont soumises aux avis prévus au 5° de l'article L. 122-8.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public compétent ou d'une commune ainsi que dans le cas où la mise en compatibilité est engagée par le préfet en application du dernier alinéa de l'article L. 122-16 ;

2° Par le président de l'établissement public prévu aux articles L. 122-4 et L. 122-4-1 dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, le schéma de cohérence territoriale ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public prévu aux articles L. 122-4 et L. 122-4-1 :

1° Émet un avis lorsque la décision de mise en compatibilité relève de la compétence de l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du schéma, lorsque cette décision relève d'une personne publique autre que l'État.

La proposition de mise en compatibilité du schéma éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 122-16 ou lorsque la déclaration de projet relève de la compétence d'une personne publique autre que l'établissement public prévu aux articles L. 122-4 et L. 122-4-1 et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle relève de la compétence de l'établissement public prévu aux articles L. 122-4 et L. 122-4-1 dans les autres cas. »

1.4.2.3. ARTICLE R.122-13

« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un schéma de cohérence territoriale.

L'examen conjoint prévu à l'article L. 122-16-1 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet. »

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la liaison autoroutière A89/A6, la mise en compatibilité du SCoT de l'agglomération lyonnaise.

2. LA PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. L'HISTORIQUE DU PROJET

- **17 avril 2003** : décret prononçant la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A89 section Balbigny – La Tour de Salvagny avec une réserve émise par la commission d'enquête précisant que : « le raccordement de l'A89 devra se faire sur l'autoroute A6 par des voiries ayant les caractéristiques d'un aménagement autoroutier. La date de mise en service de l'A89 et celle de son raccordement sur l'A6 devront être concomitantes. »,
- **2 mai 2007** : décision ministérielle approuvant les études d'avant-projet sommaire de la liaison A89/A6,
- **11 décembre 2007 au 18 janvier 2008** : enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la liaison A89/A6,
- **12 mai 2008** : rapport de la commission d'enquête donnant un avis défavorable à la liaison A89/A6,
- **7 août 2009** : décision ministérielle demandant la mise à jour du dossier d'enquête sur la base de la solution d'aménagement limitant les échanges au droit de la RN6 et le démarrage des études préalables à l'enquête publique d'une solution limitée à l'aménagement et à la requalification environnementale de la RN7, ainsi qu'à l'élargissement à 2x2 voies de la RN489 avec l'examen de différents scénarios d'aménagement des dispositifs d'échanges avec la RN6, la RN7 et la voirie locale,
- **29 juin 2010** : décision ministérielle confirmant la relance de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet initial de liaison directe, tel qu'il avait été présenté au Conseil d'État et la reprise sur cette base du dossier de déclaration d'utilité publique, en actualisant l'ensemble des éléments qui le justifient et d'organiser une nouvelle enquête publique,
- **30 mai au 25 juin 2011** : concertation au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme sur le projet actualisé avec péage et échange simplifié avec la RN6/RD306,
- **21 janvier 2013** : mise en service de la section autoroutière Balbigny / La Tour de Salvagny de l'A89.

2.2. LE RAPPEL DE LA NOTION DE PROGRAMME ET D'OPÉRATION

Au sens réglementaire (Code de l'Environnement), un programme correspond à un ensemble d'opérations formant une unité fonctionnelle.

Le projet de liaison autoroutière A89/A6, objet de la présente enquête, est inclus dans le programme A72 (Nervieux) - A46 (Quincieux) dont l'objectif est de renforcer le maillage autoroutier national existant et de permettre l'écoulement des trafics par le nord à l'approche de l'agglomération

lyonnaise, conformément aux décisions du Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire du 18 décembre 2003.

Le programme A72 - A46 comprend les opérations suivantes :

- l'antenne de Balbigny, entre Nervieux et la RN82 au droit de Balbigny, qui est en service ;
- l'autoroute A89 Balbigny - La Tour-de-Salvagny : cette liaison autoroutière, longue de 50 km et comprenant une antenne de liaison vers l'Arbresle, a été déclarée d'utilité publique le 17 avril 2003. Elle est en service depuis le 21 janvier 2013 ;
- la présente liaison A89/A6 soumise à enquête publique ;
- l'autoroute A466, liaison autoroutière d'environ 4 km qui permettra les échanges entre A46 et A6 vers le sud, complétant ainsi l'actuelle bifurcation d'Anse. Cette liaison a été déclarée d'utilité publique le 15 juillet 2009. Sa mise en service est prévue en 2015.

2.3. LA PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet, soumis à l'enquête publique concerne une liaison autoroutière concédée, d'une longueur d'environ 5,5 km, reliant l'autoroute A89 sur la commune de La Tour-de-Salvagny, à l'autoroute A6, sur la commune de Limonest dans le département du Rhône.

Ce projet de liaison, constituant l'opération objet de la présente enquête, comprend :

- l'aménagement et la mise à niveau aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN7 au droit de La Tour de Salvagny, sur un linéaire d'environ 2 km,
- le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret), sur 0,7 km environ,
- la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN489 entre la RN7 et la RN6 sur un linéaire de 2 km environ,
- le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6),
- la réalisation d'un barreau autoroutier à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6, sur un linéaire d'environ 0,8 km,
- la réalisation d'un échangeur complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6).

La réalisation de ce système d'échanges avec l'A6, partie intégrante du projet, nécessite l'aménagement des voies et des zones d'entrecroisement dans les deux sens sur l'autoroute A6 entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde sur une longueur d'environ 3 km.

La liaison A89/A6 sera sans installation de péage.

3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

3.1. EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS AU RAPPORT DE PRÉSENTATION

Le rapport de présentation est un document obligatoire du SCoT et non opposable. Il explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientations générales en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Le **diagnostic du rapport** de présentation rappelle les projets autoroutiers prévus pour relier les axes nord-sud entre eux et présente une carte de l'A89 jusqu'à la Tour de Salvagny.

Le point 6.2 du diagnostic du rapport de présentation concerne la diminution du trafic automobile en tant qu'objectif environnemental et de santé publique. L'objectif premier de cette orientation est de favoriser la lutte contre la pollution et vise à améliorer la gestion du trafic routier afin de diminuer l'impact de celui-ci sur l'environnement. Il rappelle six des quinze mesures du Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise dont la réduction de vitesse.

Cette orientation ne présente pas d'incompatibilité avec le projet. En effet, la liaison A89/A6 capte le trafic d'échange longue distance avec le nord-ouest de l'agglomération lyonnaise. L'A89/A6 contribue à améliorer les modalités de gestion et d'exploitation des voiries pour limiter leur impact, tel que le préconise le SCoT de l'Agglomération lyonnaise.

Concernant le trafic d'échange, l'induction de trafic (l'augmentation du trafic) par le projet devrait être fortement limitée par un prix de l'immobilier déjà élevé dans le secteur et l'existence de points de saturation en aval du projet. L'étude air et santé réalisée pour l'étude d'impact du projet de liaison A89/A6 conclue globalement à l'absence d'impact significatif du projet sur les émissions routières à l'horizon 2038.

De plus, la liaison A89/A6 sera limitée à :

- 110 km/h depuis l'origine du projet jusqu'au diffuseur avec la RN6,
- 90 km /h entre le diffuseur de la RN6 et le début de la bifurcation,
- 70 km/h sur les bretelles de la bifurcation.

Enfin, plusieurs aires de covoiturage sont référencées par le Grand Lyon dans la zone d'étude.

Par ces différentes mesures, **il n'y a donc pas d'incompatibilité à relever entre le diagnostic du SCoT et le projet de liaison autoroutière A89/A6.**

L'**évaluation environnementale** présentée dans le rapport de présentation est actualisée dans la suite du document, notamment les incidences de la mise en compatibilité par rapport sur la situation environnementale du territoire. Sont identifiées ici les éventuelles incompatibilités.

Elle identifie comme enjeu environnemental n°2 du SCoT : la nécessité d'une agglomération plus économe en énergie, pour meilleure qualité de l'air et une réduction de la contribution à l'effet de serre. Dans ce cadre elle rappelle que le SCoT intègre les grandes infrastructures prévues par la DTA dont l'A89 et souligne que l'un des objectifs du SCoT est d'abaisser les vitesses.

Les limitations de vitesse sur le projet détaillées précédemment s'inscrivent dans cet objectif.

Sont également rappelées les mesures prévues pour réduire les incidences. Ainsi le SCoT confirme que l'autoroute A89 ne doit pas constituer une pénétrante. Ceci est repris lors de la présentation des orientations en matière d'attractivité, de rayonnement et de développement économique (ouvrir l'agglomération vers l'ouest).

La réalisation de la liaison A89/A6 n'aura aucune incidence en termes de capacité (nombre de voies) sur une toutes les pénétrantes situées en amont ou en aval du projet de liaison. Ainsi, à l'ouest et au nord de la liaison, la capacité du réseau restera inchangée :

- l'arrivée de l'A89 se fera sur la RN7 existante qui conservera deux files de circulation par sens,
- les capacités de la RD306 et de l'A6 resteront inchangées.

Au sud de la liaison, aucune modification de la capacité de la RD 307 au sud de la Tour de Salvagny n'est proposée dans le cadre du projet de la liaison A89-A6.

Si les capacités des pénétrantes ne sont globalement pas modifiées à l'amont et à l'aval du projet, la liaison A89/A6 introduit au droit du projet des modifications entre ces pénétrantes qu'il convient d'examiner en termes de capacité.

- À l'est de la Tour de Salvagny où la RN7 échange aujourd'hui avec la RN489 (bretelles d'échange à une file) et se prolonge à deux 2 voies sur la RD 307.

Dans le cadre du projet, la RN7 se prolongera à 2x2 voies avec la RN489 et échangera avec la RD307 par l'intermédiaire de bretelles à une file de circulation connectées à des carrefours plans (avec une capacité moitié moindre donc que le système d'échange actuel). La capacité du réseau au débouché de la RN7 sera ainsi globalement diminuée par rapport à l'existant. La modification de l'orientation du système d'échange au débouché de la RN7 à la Tour de Salvagny permettra de diriger le flux provenant de l'A89 prioritairement vers la RN489 puis l'A6 plutôt que la RD307. La traversée de Charbonnières et Tassin la Demi-Lune par la RD307, actuellement utilisée par une partie de ces flux d'échanges, pénalise en effet la vie locale ;

Liaison autoroutière A89-A6

- pour la RN489 : la transformation en 2 x 2 voies se justifie par la nécessité de prendre en charge le flux total généré par l'A89 et composé à la fois du trafic d'échange vers Lyon mais également du trafic de transit dirigé vers l'A6 nord et l'A466,
- la capacité de la liaison RN489/A6 serait en revanche également augmentée par le projet, par la création du barreau neuf autoroutier entre le croisement RN489 existante et la RN6 et la RD306, et l'A6. Cette augmentation est compensée par la diminution de la capacité de la RN6 au sud de Dardilly qui sera transformée en 2x1 voies ce qui réduira le trafic sur la section entre la liaison et l'échange de la Garde,
- l'A6 conserve le même nombre de voies filantes au sud du diffuseur de la Garde ; pour des raisons de sécurité, une voie auxiliaire d'entrecroisement est nécessaire entre le nouvel échangeur et le diffuseur de la Garde dans chaque sens. Cette augmentation de capacité est limitée géographiquement, et ne peut donc avoir que peu d'impact sur la capacité de l'intégralité de l'autoroute.

Pour conclure, cette liaison ne constitue donc pas la création d'une nouvelle pénétrante. Le projet en connectant l'A89 à l'A6 dans des conditions satisfaisantes, modifie simplement la répartition des flux d'échange entre les trois pénétrantes (RD307, RN6 et A6) en les dirigeant préférentiellement vers l'A6 plutôt que la RD307 et la RN6 compte tenu des nombreuses nuisances générées par cet axe pour les riverains.

Enfin, les orientations du SCoT au regard des enjeux environnementaux (§ IV p54) rappellent une orientation du DOG sur la localisation du raccordement de l'A89 sur l'A6 au nord de l'agglomération, sans apporter d'incompatibilité avec le projet.

Il n'y a donc pas d'incompatibilité à relever entre l'évaluation environnementale du SCoT et le projet de liaison autoroutière A89/A6.

3.2. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le PADD est un document obligatoire du SCoT non opposable, dans lequel l'Établissement Public de Coopération Intercommunale exprime de quelle manière il souhaite voir évoluer son territoire dans le respect des principes de développement durable. Il fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, de développement économique, touristique et culturel, et de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, etc...

Ci-dessous se trouvent les extraits issus du document. **Aucun motif d'incompatibilité avec le projet de liaison autoroutière A89-A6 n'est à relever.**

3.2.1. LES CHOIX FONDATEURS

3.2.1.1. DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

L'accessibilité internationale de Lyon est un enjeu fondamental pour le développement économique de l'agglomération lyonnaise. En matière d'accessibilité de l'aire métropolitaine lyonnaise, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) fixe les objectifs à atteindre. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise assume l'amélioration de son accessibilité routière au travers d'autres projets inscrits dans la DTA tels que l'A45, l'A89, le contournement ouest de Lyon,...

Par construction, en reliant l'A89 et l'A6, le projet de liaison autoroutière A89/A6 s'inscrit parfaitement dans cette orientation.

3.2.1.2. FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

Le SCoT fait de l'amélioration de la santé publique et de l'environnement une de ses orientations prioritaires (amélioration de la qualité de l'eau, de l'air, réduction du bruit, programmation d'équipements de santé). Le SCoT a pour objectif d'améliorer les conditions de vie des habitants. Les comportements de conduite et la vitesse ont un impact important sur les émissions, les pollutions, le bruit et donc sur la santé.

Comme nous l'avons présenté précédemment la vitesse sera limitée sur la liaison autoroutière A89/A6. Par ailleurs, les protections phoniques et les dispositions de remise à niveau environnementale en matière de traitement des eaux pluviales sur les voiries existantes réutilisées dans le cadre de la liaison permettront d'améliorer la situation existante et s'inscrivent donc pleinement dans le cadre des objectifs du SCoT.

3.2.2. L'ARCHITECTURE DU PROJET

3.2.2.1. L'ARMATURE VERTE : UN RÉSEAU MAILLÉ D'ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Le SCoT décrit le principe de maillage et privilégie le principe d'utilisation des fuseaux d'infrastructures existantes, accompagnés de programmes ambitieux de réduction des nuisances afin de ne pas multiplier les coupures au sein de l'espace métropolitain.

Le projet de liaison autoroutière A89/A6 réutilisant des voies existantes répond à cet objectif.

3.2.3. LA GÉOGRAPHIE DU PROJET

3.2.3.1. L'OUEST : PARTICIPER À LA DYNAMIQUE DE L'AGGLOMERATION AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Sur le secteur ouest, le SCoT de l'agglomération lyonnaise inscrit son projet d'aménagement et de développement durable dans la perspective d'une approche ouverte et constructive avec le SCoT de l'Ouest lyonnais du fait des interdépendances qui lient les deux territoires. Le développement de l'Ouest est conditionné par le renforcement de son accessibilité, aussi bien au niveau routier qu'en transports collectifs.

Le projet de liaison A89/A6, en reliant l'A89 à l'A6, s'inscrit parfaitement dans cette orientation du PADD.

3.3. LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Le Document d'Orientations Générales (DOG) précise les objectifs formulés dans le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) par des prescriptions ou des préconisations opposables aux documents d'urbanisme locaux, aux opérations d'aménagement, aux politiques d'habitat et d'aménagement. Dans le Document d'Orientations Générales (DOG) sont décrits les différentes orientations du SCoT ainsi que leurs applications réglementaires.

Le DOG est axé autour de 6 grandes thématiques. Des orientations spécifiques s'inscrivent dans chacune de ces 6 grandes thématiques. Celles en lien avec le projet sont détaillées ci-après.

Une référence, sous forme de souhait, à la localisation du projet de liaison A89/A6 issue du dossier d'enquête de 1997 nécessite une mise en compatibilité du SCoT, le projet présenté à la présente enquête étant situé plus au sud que le projet présenté dans cette référence.

3.3.1. UN DÉVELOPPEMENT URBAIN AMBITIEUX, ÉQUILIBRÉ ET DURABLE

3.3.1.1. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT EN MATIÈRE DE RAYONNEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

3.3.1.1.1. ORIENTATION POUR LA COMPÉTITIVITÉ INTERNATIONALE DE L'AGGLOMÉRATION : RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE : OUVRIR L'AGGLOMÉRATION SUR L'OUEST TOUT EN LA PROTÉGEANT DU TRAFIC

L'A45 et l'A89 ne doivent pas constituer de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise, et y amener du trafic supplémentaire.

La réalisation de la liaison A89/A6 n'aura aucune incidence en termes de capacité sur une toutes les pénétrantes situées en amont ou en aval du projet de liaison.

Ainsi, à l'ouest et au nord de la liaison, la capacité du réseau restera inchangée :

- l'arrivée de l'A89 (prévue par la DTA au demeurant) se fera sur la RN7 existante qui conservera deux files de circulation par sens,
- les capacités de la RD 306 et de l'A6 resteront inchangées.

Au sud de la liaison, aucune modification de la capacité de la RD 307 au sud de la Tour de Salvagny n'est proposée dans le cadre du projet de la liaison A89-A6.

Si les capacités des pénétrantes ne sont globalement pas modifiées à l'amont et à l'aval du projet, la liaison A89/A6 introduit au droit du projet des modifications entre ces pénétrantes qu'il convient d'examiner en termes de capacité.

- À l'est de la Tour de Salvagny où la RN7 échange aujourd'hui avec la RN489 (bretelles d'échange à une file) et se prolonge à deux 2 voies sur la RD 307.
 - Dans le cadre du projet, la RN7 se prolongera à 2x2 voies avec la RN489 et échangera avec la RD307 par l'intermédiaire de bretelles à une file de circulation connectées à des carrefours plans (avec une capacité moitié moindre donc que le système d'échange actuel). La capacité du réseau au débouché de la RN7 sera ainsi globalement diminuée par rapport à l'existant. La modification de l'orientation du système d'échange au débouché de la RN7 à la Tour de Salvagny permettra de diriger le flux provenant de l'A89 prioritairement vers la RN489 puis l'A6 plutôt que la RD 307. La traversée de Charbonnières et Tassin la Demi-Lune par la RD 307, actuellement utilisée par une partie de ces flux d'échanges, pénalise en effet la vie locale;
- pour la RN489 : la transformation en 2 x 2 voies se justifie par la nécessité de prendre en charge le flux total généré par l'A89 et composé à la fois du trafic d'échange vers Lyon mais également du trafic de transit dirigé vers l'A6 nord et l'A466,
- la capacité de la liaison RN489/A6 serait en revanche également augmentée par le projet, par la création du barreau neuf autoroutier entre le croisement RN489 existante et la RN6 et la RD306, et l'A6. Cette augmentation est compensée par la diminution de la capacité de la RN6 au sud de Dardilly qui sera transformée en 2x1 voies ce qui réduira le trafic sur la section entre la liaison et l'échange de la Garde,
- l'A6 conserve le même nombre de voies filantes au sud du diffuseur de la Garde ; pour des raisons de sécurité, une voie auxiliaire d'entrecroisement est nécessaire entre le nouvel échangeur et le diffuseur de la Garde dans chaque sens. Cette augmentation de capacité est limitée géographiquement, et ne peut donc avoir que peu d'impact sur la capacité de l'intégralité de l'autoroute.

Pour conclure, cette liaison ne constitue donc pas la création d'une nouvelle pénétrante. Le projet en connectant l'A89 à l'A6 dans des conditions satisfaisantes, modifie simplement la répartition des flux d'échange entre les trois pénétrantes (RD307, RN6 et A6) en les dirigeant préférentiellement vers l'A6 plutôt que la RD307 et la RN6 compte tenu des nombreuses nuisances générées par cet axe pour les riverains.

Liaison autoroutière A89-A6

Le SCoT précise également qu'il est « souhaitable » de prévoir que l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération, selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997.

Bien que les termes utilisés par le SCoT puissent donner à penser que le choix du tracé n'est qu'un « souhait », et non pas une véritable prescription, **il est proposé une mise en compatibilité du document sur ce point.**

p 24 Avant mise en compatibilité

Ouvrir l'agglomération sur l'ouest tout en la protégeant du transit

Le Dog intègre les projets autoroutiers inscrits dans la DTA : le Contournement ouest de Lyon (COL), l'A48, l'A432, l'A45 et l'A89.

L'A45 et l'A89 ne doivent donc pas constituer de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise et y ramener du trafic supplémentaire. A ce titre, il est souhaitable de prévoir que :

- l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération, selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997 ;

p 24 Après mise en compatibilité

Ouvrir l'agglomération sur l'ouest tout en la protégeant du transit

Le Dog intègre les projets autoroutiers inscrits dans la DTA : le Contournement ouest de Lyon (COL), l'A48, l'A432, l'A45 et l'A89.

L'A45 et l'A89 ne doivent donc pas constituer de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise et y ramener du trafic supplémentaire. A ce titre, il est souhaitable de prévoir que :

- l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération, ~~selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997 ;~~

3.3.1.2. ORIENTATIONS POUR UNE POLITIQUE DE L'HABITAT AMBITIEUSE

3.3.1.2.1. UN DÉVELOPPEMENT INTENSIF ET DE QUALITÉ : L'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE : LA RÉDUCTION DES NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES TRANSPORTS

Le DOG vise l'abaissement des niveaux de pollution sur l'ensemble de l'agglomération, plus particulièrement le long des grandes artères urbaines et aux abords des infrastructures routières de type autoroute ou voie rapide urbaine. Il préconise des aménagements en faveur des modes alternatifs à la voiture sur l'emprise même de ces infrastructures et l'abaissement général des vitesses.

L'étude air et santé réalisée pour l'étude d'impact du projet de liaison A89/A6 conclue globalement à l'absence d'impact significatif du projet sur les émissions routières à l'horizon 2038. Par ailleurs, la réalisation de protections acoustiques le long de l'infrastructure et la mise en place d'isolations de façade permettront de limiter fortement les nuisances acoustiques de l'axe routier et d'améliorer le cadre de vie en comparaison à un scénario sans projet. La vitesse sur l'infrastructure sera limitée :

- 110 km/h depuis l'origine du projet jusqu'au diffuseur avec la RN6,
- 90 km/h entre le diffuseur de la RN6 et le début de la bifurcation,
- 70 km/h sur les bretelles de la bifurcation.

Enfin, plusieurs aires de covoiturage sont référencées par le Grand Lyon dans la zone d'étude.

Le projet de liaison A89/A6 oriente les flux d'A89 vers l'autoroute A6 plutôt que vers la RD307 en traversée de Dardilly, Charbonnières-les Bains et Tassin la Demi-Lune, écartant ainsi de cet axe secondaire un trafic source d'importantes nuisances pour les riverains et la vie locale. De même la liaison A89/A6 contribue à capter le transit est-ouest, en l'éloignant du secteur urbanisé de l'échangeur de la Garde, en comparaison à la situation actuelle.

3.3.1.3. ORIENTATIONS POUR L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT

3.3.1.3.1. ORIENTATIONS POUR LA PRÉSERVATION DES NAPPES, LA MAÎTRISE DES EAUX PLUVIALES ET L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES

Dans l'orientation relative à la préservation des nappes et la maîtrise des eaux pluviales, le SCoT prend des dispositions en matière de prévention des pollutions, de limitation de l'imperméabilisation des sols, de gestion des eaux pluviales. Ceci dans le but de :

- viser un bon état des masses d'eau,
- permettre la valorisation collective des eaux pluviales en favorisant l'infiltration,
- préserver la ressource en eau.

Dans l'ouest de l'agglomération le SCoT indique que le rejet à débit régulé d'eaux pluviales non polluées dans les cours d'eau est favorisé.

Le système de traitement et de rejet des eaux pluviales du projet de liaison A89/A6 respecte cette recommandation et constitue même une amélioration au regard de la situation existante. Pendant les travaux, cette orientation du SCoT sera respectée via des mesures adaptées relatives aux risques potentiels (pollution par matière en suspension ou pollution accidentelle, gestion inadaptée des eaux de ruissellement...).

3.3.1.3.2. ORIENTATIONS POUR UNE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR

Le DOG fixe l'objectif de réduire le niveau de pollution de l'air dans les secteurs où il dépasse les seuils réglementaires, pour il fixe un objectif général d'abaissement des vitesses sur le réseau routier de l'agglomération.

L'étude air et santé de l'étude d'impact du projet de liaison A89/A6 conclue globalement à l'absence d'impact significatif du projet sur les émissions routières et sur l'effet de serre à l'horizon 2038.

Enfin, la vitesse sera limitée à :

- 110 km/h depuis l'origine du projet jusqu'au diffuseur avec la RN6,
- 90 km/h entre le diffuseur de la RN6 et le début de la bifurcation,
- 70 km/h sur les bretelles de la bifurcation.

3.3.1.3.3. ORIENTATIONS POUR LA QUALITÉ DE VIE, LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES HABITANTS : GESTION DES RISQUES ET RÉDUCTION DES NUISANCES

- **Pour un développement urbain qui prend en compte les risques naturels et industriels : la prévention des risques d'inondation et de ruissellement et des risques géologiques**

Ces risques sont été identifiés dans le cadre du projet (état initial, milieu physique de l'étude d'impact) et pris en compte dans les aménagements du projet (gestion des eaux de ruissellement, caractéristiques géotechniques des terrassements...).

- **Orientations pour mieux protéger les habitants**

Le DOG préconise une limitation des vitesses maximales sur les axes routiers et des mesures d'accompagnement de nature à diminuer le niveau sonore auquel les bâtiments et les espaces publics sont soumis.

Comme indiqué précédemment la vitesse sera limitée sur la liaison A89/A6. Des mesures acoustiques seront mises en œuvre dans le cadre du projet, afin de respecter cette orientation du DOG.

3.3.2. TROIS SYSTÈMES AU SERVICE D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ÉQUILIBRÉ

3.3.2.1. LE RÉSEAU MAILLÉ DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES, PAYSAGERS ET LE PATRIMOINE BÂTI

Les orientations définies par le DOG sont de nature à assurer à la fois la protection, la mise en réseau et la valorisation des espaces naturels, agricoles et paysagers.

Le projet, avec la réutilisation des infrastructures existantes permet de limiter la création de nouveaux couloirs d'impact et de limiter ainsi les impacts sur les espaces naturels, agricoles et paysagers en limitant les surfaces consommées. Enfin, le projet prévoit des mesures adaptées aux enjeux en présence, notamment le franchissement en viaduc du Sémanet permettant de maintenir la continuité écologique.

3.3.2.2. ORIENTATION POUR LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

Le DOG recommande que dans le cas d'un corridor dont le passage est contraint par une infrastructure de transport, des opérations d'aménagement visent la restauration des continuités écologiques, la création de points de franchissement ou l'amélioration des franchissements existants pour assurer les continuités écologiques et que les zones humides soient protégées de toute artificialisation et que les opérations d'aménagement en amont veillent à préserver l'alimentation en eau de ces zones.

L'aménagement de passages faune est prévu dans le cadre du projet de liaison autoroutière A89/A6. On peut rappeler le franchissement du Sémanet en viaduc qui maintient la continuité écologique. Le projet a très peu d'impact sur les zones humides.

3.3.2.3. ORIENTATIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DES AMÉNAGEMENTS DE LOISIRS ET DE DÉCOUVERTE

Le DOG préconise la mise en valeur d'espaces de loisirs capable de concurrencer l'offre des grandes métropoles européennes. À cette fin, il identifie des «grands sites de nature» et des «parcs d'agglomération». Pour ce qui concerne les vallons de l'ouest (vallons de Serres, de Planches, de Ribes, de Charbonnières, du Ratier et de l'Yzeron), et les Monts d'Or, les limites d'urbanisation figurant dans les PLU à la date d'approbation du SCoT doivent être conservées a minima de façon à ne pas porter atteinte aux fonctions agricoles, écologiques, paysagères et de loisirs qu'ils assurent.

Le projet de liaison autoroutière A89/A6 respecte cette orientation car les vallons précédemment cités ne sont pas impactés par le projet.

3.3.2.4. ORIENTATIONS POUR LA MISE EN VALEUR D'UN RÉSEAU BLEU D'AGGLOMÉRATION

Concernant le réseau hydrographique de l'ouest lyonnais : les bassins versants sont plus sensibles aux ruissellements et les cours d'eau plus soumis à des phénomènes de crues soudaines en raison du relief marqué et des caractéristiques des substrats géologiques. Ils font l'objet de mesures de prévention spécifiques. Les opérations d'aménagement doivent prendre toute mesure spécifique de prévention des risques d'inondation et doivent préserver et valoriser leur qualité écologique.

Des mesures seront mises en place pour préserver la qualité écologique du Sémanet, principal cours d'eau franchi par le projet (tant en phase travaux, qu'en phase exploitation). La réalisation d'un viaduc permet de maintenir la continuité écologique assurée par ce cours d'eau.

3.3.3. ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

3.3.3.1. ORIENTATION POUR UN RÉSEAU DE VOIRIE HIÉRARCHISÉ, OPTIMISÉ ET À L'INSERTION URBAINE RENFORCÉE

L'objectif n'est pas de développer le réseau mais au contraire d'en limiter les extensions.

Les priorités affichées pour le réseau routier sont les suivantes :

- optimiser son exploitation ; sur l'ensemble du réseau routier, limiter la vitesse maximale de manière homogène par typologie de voirie ou par secteur géographique ; Sur le réseau métropolitain, envisager autant que possible la séparation des circulations automobiles individuelles et des autres modes de transport. À cette fin, des voies peuvent être réservées de façon temporaire ou pérenne aux modes alternatifs à la voiture individuelle (bus, cars, covoiturage, etc.).
- renforcer l'intégration urbaine des voiries.

La solution privilégiée pour le prolongement de l'A89 s'appuie sur les routes nationales existantes à la Tour-de-Salvagny et à Dardilly afin d'optimiser l'exploitation du réseau existant. Par ailleurs la vitesse sera limitée. La liaison A89/A6 répond donc aux orientations du SCoT.

Concernant l'intégration urbaine des grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières situées en milieu urbain, le SCoT fait notamment référence à l'A7 (notamment concernant la réduction des nuisances sonores) p 47. Le projet permet un report du trafic à destination du nord-ouest de l'agglomération lyonnaise transitant actuellement via Saint-Etienne sur l'itinéraire A72-A47-A7 traversant Lyon, il contribue donc au respect de cette orientation du DOG.

3.3.4. CONCLUSION

Nous proposons la mise en compatibilité d'une orientation portant sur un souhait de raccordement de l'A89.

3.4. LA CARTE DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Cette carte schématique de « cohérence territoriale » présente la synthèse des orientations générales du SCoT.

Le projet de liaison autoroutière A89/A6 ne présente pas d'incompatibilité avec la Carte de Cohérence territoriale du SCoT de l'Agglomération Lyonnaise.

3.5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.5.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La loi sur la protection de la Nature du 10 juillet 1976 introduit l'idée de respect des préoccupations d'environnement au sein des documents d'urbanisme. Le rapport de présentation comporte dès lors un état initial de l'environnement et prend en compte sa préservation.

Au 12 décembre 2000, la loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain) et ses décrets d'application introduisent le principe d'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Le rapport de présentation permet de cette façon d'évaluer « les incidences des orientations du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur » au titre de l'article R.123-2 du code de l'urbanisme modifié par décret du 27 mars 2001.

La directive européenne de juin 2001, transposée en droit français par l'ordonnance du 3 juin 2004, le décret du 27 mai 2005 (ainsi que la circulaire du 6 mars 2006), soumettent, au titre de l'article L.121-10 du code de l'urbanisme, certains documents d'urbanisme à évaluation environnementale. Il s'agit notamment des PLU remplissant certaines conditions relatives à l'importance de la commune, l'ampleur des projets d'aménagement, susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'Annexe II de cette directive.

L'article L121-10-III du code de l'urbanisme précise que les modifications apportées aux documents d'urbanisme donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale soit à une actualisation réalisée lors de leur élaboration :

« 3° Les schémas d'aménagement prévus à l'article L. 146-6-1 du présent code.

III. — Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement

européen et du Conseil, du 27 juin 2001, précitée, les modifications des documents mentionnés aux I et II du présent article donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration. »

3.5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Pour la présente mise en comptabilité du SCoT de l'agglomération lyonnaise avec le projet de liaison A89/A6, il a été fait référence à l'article R.122-2 fixant le contenu du rapport de présentation. Cet article prévoit que le rapport de présentation :

« 3° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;

4° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

6° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;

7° Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schéma prévue par l'article L. 122-14. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du schéma sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

8° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ; »

Le rapport de présentation du SCoT de l'agglomération lyonnaise comporte un document qui s'appelle « Évaluation environnementale » qui n'est pas exactement conforme à l'article R.122-2 actuel du code de l'urbanisme.

Comme le précise lui-même le SCoT de l'agglomération lyonnaise, l'évaluation environnementale du SCoT propose une lecture à double entrée de l'évaluation environnementale.

« D'une part, pour chacun des enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial, il présente :

- un rappel des enjeux, tendances et perspectives d'évolution de la situation environnementale du territoire en l'absence de SCoT,
- les orientations du SCoT qui visent à répondre à ces enjeux et à renforcer la qualité environnementale du territoire,
- les incidences potentiellement négatives pour ces enjeux du développement et de l'aménagement du territoire envisagés par le SCot, ainsi que les mesures envisagées pour les éviter, les réduire voire les compenser.

Liaison autoroutière A89-A6

Ces éléments sont complétés par un rappel des orientations et objectifs de référence qui, en matière d'environnement, ont fondé certains choix du SCoT et auxquels il cherche à répondre.

Cette partie permet d'avoir une vision globale de l'incidence de l'ensemble des orientations pour un enjeu donné, des éventuels effets cumulatifs ou contradictoires, et de la cohérence des orientations.

D'autre part, une analyse de chaque famille d'orientations du SCoT au regard des enjeux environnementaux qui reprend :

- un très bref rappel du contenu du SCoT (PADD et DOG),
- les incidences potentielles sur l'environnement (au regard de chaque enjeu) tant positives que négatives, avec lorsque nécessaire un zoom sur des projets ou sites particuliers,
- la façon dont le Scot prévoit de limiter les incidences potentiellement négatives, avec un renvoi précis aux dispositions contenues dans le DOG.

Ces deux parties sont précédées d'une introduction rappelant la manière dont les principaux enjeux environnementaux du territoire ont influé les grands choix du Scot.

Le document comporte également en dernière partie les modalités prévues pour le suivi de la mise en application du Scot. »

3.5.3. EXTRAITS DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

À la différence de l'étude d'impact qui analyse les impacts du projet de liaison, **l'évaluation environnementale et son actualisation dans le cadre de la mise en compatibilité, analysent les incidences du projet et des modifications qu'il entraîne sur les orientations d'aménagement du territoire inscrites dans le SCoT. L'actualisation de l'évaluation porte uniquement sur le territoire potentiellement affecté par le projet (périmètre du projet).**

Le territoire considéré (le projet au sein de l'agglomération lyonnaise) étant le même, et bien que la nature de l'analyse soit légèrement différente, des renvois pourront être faits vers l'étude d'impact du projet, pour des compléments d'information.

Les parties de l'évaluation environnementale du rapport de présentation du SCoT concernées par cette actualisation sont :

- III. Les incidences du SCoT sur la situation environnementale du territoire,
- IV. Les orientations du SCoT au regard des enjeux environnementaux.

Seuls les extraits nécessitant d'être actualisés sont présentés dans les planches ci-après. Ils sont disposés dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées sont rédigées en rouge.

III. LES INCIDENCES DU SCoT SUR LA SITUATION ENVIRONNEMENTALE

- **Enjeu 1 : Le rôle essentiel des espaces naturels et agricoles dans les grands équilibres du territoire, la diversité de ses paysages, la qualité de vie de ses habitants et son attractivité**

- ⊙ **La consommation foncière du développement prévu par le Scot**

p. 26

À noter que la consommation foncière liée aux infrastructures devrait être relativement limitée dans la mesure où le Scot prévoit de limiter les nouvelles voiries. En termes d'emprises, le territoire du Scot devrait être concerné principalement par le tronçon ouest du périphérique (le TOP, qui devrait être pour partie en souterrain) et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) à l'est, dont le fuseau de passage retenu en avril 2009, dit « plaine d'Heyrieux – Sibelin nord », traverse la partie sud du territoire : une part importante du tracé devrait être en souterrain ou couverte pour minimiser les effets de coupure. La réalisation du TOP pourrait en outre contribuer à renforcer la pression foncière dans l'ouest de l'agglomération.

p. 28

- ⊙ **Les incidences sur les milieux naturels et la biodiversité du territoire**

De manière générale la consommation d'espaces peut induire des impacts en termes de biodiversité via les emprises sur des espaces naturels et/ou leur fragmentation, ne permettant plus les échanges indispensables à la survie des espèces.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Les orientations exposées ci-dessus en termes de localisation du développement urbain futur et de préservation des liaisons vertes contribueront à réduire fortement ces impacts. La quasi-totalité des espaces d'intérêt pour la biodiversité sont préservés au titre de l'armature verte, et les corridors écologiques au titre des liaisons vertes.

De plus les analyses environnementales préalables, vérifieront notamment le respect de la fonctionnalité écologique du territoire et définiront les modalités précises de création d'espaces et d'éléments de nature au cœur du projet.

Le Scot prescrit en effet le renforcement de la place du végétal au cœur du tissu urbain, dans un triple objectif : qualité paysagère, maintien de la biodiversité, contribution au rafraîchissement – cf. plus haut.

III. LES INCIDENCES DU SCoT SUR LA SITUATION ENVIRONNEMENTALE

- **Enjeu 1 : Le rôle essentiel des espaces naturels et agricoles dans les grands équilibres du territoire, la diversité de ses paysages, la qualité de vie de ses habitants et son attractivité**

- ⊙ **La consommation foncière du développement prévu par le Scot**

p. 26

À noter que la consommation foncière liée aux infrastructures devrait être relativement limitée dans la mesure où le Scot prévoit de limiter les nouvelles voiries. En termes d'emprises, le territoire du Scot devrait être concerné principalement par **la liaison autoroutière A89/A6**, le tronçon ouest du périphérique (le TOP, qui devrait être pour partie en souterrain) et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) à l'est, dont le fuseau de passage retenu en avril 2009, dit « plaine d'Heyrieux – Sibelin nord », traverse la partie sud du territoire : une part importante du tracé devrait être en souterrain ou couverte pour minimiser les effets de coupure. La réalisation du TOP pourrait en outre contribuer à renforcer la pression foncière dans l'ouest de l'agglomération. **La solution retenue de la liaison A89/A6 réutilise des infrastructures existantes et permet de limiter la consommation foncière.**

p. 28

- ⊙ **Les incidences sur les milieux naturels et la biodiversité du territoire**

De manière générale la consommation d'espaces peut induire des impacts en termes de biodiversité via les emprises sur des espaces naturels et/ou leur fragmentation, ne permettant plus les échanges indispensables à la survie des espèces.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Les orientations exposées ci-dessus en termes de localisation du développement urbain futur et de préservation des liaisons vertes contribueront à réduire fortement ces impacts. La quasi-totalité des espaces d'intérêt pour la biodiversité sont préservés au titre de l'armature verte, et les corridors écologiques au titre des liaisons vertes.

De plus les analyses environnementales préalables, vérifieront notamment le respect de la fonctionnalité écologique du territoire et définiront les modalités précises de création d'espaces et d'éléments de nature au cœur du projet. **L'étude d'impact du projet de liaison autoroutière A89/A6 permet de vérifier que la réalisation de la liaison A89/A6 permettra de respecter la fonctionnalité écologique du vallon du Sémanet et de ses affluents qui constitue une importante unité fonctionnelle entre les Monts d'Or à l'est, la vallée de l'Azergues au nord-ouest et le vallon des Serres et des Planches au sud. Le maintien de la connectivité écologique sera assuré par le franchissement en viaduc du vallon du Sémanet et le réaménagement d'ouvrages hydrauliques existants.**

Le Scot prescrit en effet le renforcement de la place du végétal au cœur du tissu urbain, dans un triple objectif : qualité paysagère, maintien de la biodiversité, contribution au rafraîchissement – cf. plus haut.

● **Enjeu 3 : La préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles et matières premières pour répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures**

P. 41

⊙ **L'imperméabilisation des sols**

L'imperméabilisation a pour conséquence une moindre recharge de la nappe (et la génération de ruissellement participant aux inondations – cf. aussi enjeu relatif aux risques).

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Les orientations et dispositions en matière d'économie d'espace et de gestion du ruissellement pluvial présentées ci-dessus ont pour objectif de limiter l'augmentation et l'impact des surfaces imperméabilisées induites par le développement du territoire.

Au-delà de la traduction de ces dispositions dans les règlements des PLU, les analyses environnementales préalables et les référentiels de qualité pour la construction et l'aménagement de zones d'activités contribueront à aider les porteurs de projet à définir les dispositifs les plus adaptés à chaque situation.

Les principes de prévention des pollutions présentés ci-dessus visent notamment à éviter l'implantation d'activités à risque dans les zones les plus sensibles et à mettre en place les dispositifs visant à pallier d'éventuelles pollutions accidentelles.

À noter enfin que certains arbitrages rendus au cours de la définition du territoire urbain l'ont été en faveur de la préservation des ressources en eau : ainsi par exemple, l'hypothèse de l'urbanisation de la plaine agricole de Vaulx-en-Velin/Décines a été écartée (périmètre de protection de captage dans la partie sud/Rubina), il en est de même pour le secteur le long de la RD518 à Saint-Pierre-de-Chandieu ou de la délimitation du site métropolitain des Portes du Dauphiné (périmètre de protection du captage des Quatre Chênes).

● **Enjeu 3 : La préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles et matières premières pour répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures**

P. 41

⊙ **L'imperméabilisation des sols**

L'imperméabilisation a pour conséquence une moindre recharge de la nappe (et la génération de ruissellement participant aux inondations – cf. aussi enjeu relatif aux risques).

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Les orientations et dispositions en matière d'économie d'espace et de gestion du ruissellement pluvial présentées ci-dessus ont pour objectif de limiter l'augmentation et l'impact des surfaces imperméabilisées induites par le développement du territoire.

Au-delà de la traduction de ces dispositions dans les règlements des PLU, les analyses environnementales préalables et les référentiels de qualité pour la construction et l'aménagement de zones d'activités contribueront à aider les porteurs de projet à définir les dispositifs les plus adaptés à chaque situation.

La réalisation de la liaison A89/A6 réutilisera des infrastructures existantes ce qui permettra de limiter l'augmentation et l'impact des surfaces imperméabilisées en limitant les surfaces consommées. Les eaux de ruissellement de la liaison seront collectées dans un réseau spécifique indépendant du réseau de collecte des eaux de ruissellement du bassin versant naturel. Les eaux collectées seront acheminées vers des bassins multifonctions (rétention et traitement) avant rejet dans le milieu récepteur.

Les principes de prévention des pollutions présentés ci-dessus visent notamment à éviter l'implantation d'activités à risque dans les zones les plus sensibles et à mettre en place les dispositifs visant à pallier d'éventuelles pollutions accidentelles.

À noter enfin que certains arbitrages rendus au cours de la définition du territoire urbain l'ont été en faveur de la préservation des ressources en eau : ainsi par exemple, l'hypothèse de l'urbanisation de la plaine agricole de Vaulx-en-Velin/Décines a été écartée (périmètre de protection de captage dans la partie sud/Rubina), il en est de même pour le secteur le long de la RD518 à Saint-Pierre-de-Chandieu ou de la délimitation du site métropolitain des Portes du Dauphiné (périmètre de protection du captage des Quatre Chênes).

p.42

⊙ **La pollution des eaux superficielles ou souterraines**

Les nouvelles zones d'habitat ou d'activités généreront nécessairement des eaux usées à traiter avant rejet au milieu naturel. Certaines activités sont en outre susceptibles d'engendrer des pollutions accidentelles. Les eaux pluviales notamment celles issues du ruissellement sur les voiries et les parkings peuvent également être des sources de pollution.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

En ce qui concerne les eaux usées, la poursuite de la mise en conformité des dispositifs d'assainissement urbain déjà largement engagée sur le territoire du Scot et le projet d'une nouvelle station d'épuration (Feyssine) répondront aux besoins. Le Scot prévoit en outre de conditionner le développement urbain aux capacités et à la conformité des stations d'épuration qui en reçoivent les effluents.

En ce qui concerne les eaux pluviales, le DOG prévoit le traitement des eaux pluviales avant infiltration quand cela est nécessaire.

Les principes de prévention des pollutions présentés ci-dessus visent notamment à éviter l'implantation d'activités à risque dans les zones les plus sensibles et à mettre en place les dispositifs visant à pallier d'éventuelles pollutions accidentelles.

À noter enfin que certains arbitrages rendus au cours de la définition du territoire urbain l'ont été en faveur de la préservation des ressources en eau : ainsi par exemple, l'hypothèse de l'urbanisation de la plaine agricole de Vaulx-en-Velin/Décines a été écartée (périmètre de protection de captage dans la partie sud/Rubina), il en est de même pour le secteur le long de la RD518 à Saint-Pierre-de-Chandieu ou de la délimitation du site métropolitain des Portes du Dauphiné (périmètre de protection du captage des Quatre Chênes).

p.42

⊙ **La pollution des eaux superficielles ou souterraines**

Les nouvelles zones d'habitat ou d'activités généreront nécessairement des eaux usées à traiter avant rejet au milieu naturel. Certaines activités sont en outre susceptibles d'engendrer des pollutions accidentelles. Les eaux pluviales notamment celles issues du ruissellement sur les voiries et les parkings peuvent également être des sources de pollution.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

En ce qui concerne les eaux usées, la poursuite de la mise en conformité des dispositifs d'assainissement urbain déjà largement engagée sur le territoire du Scot et le projet d'une nouvelle station d'épuration (Feyssine) répondront aux besoins. Le Scot prévoit en outre de conditionner le développement urbain aux capacités et à la conformité des stations d'épuration qui en reçoivent les effluents.

La réalisation de la liaison A89/A6 permettra la mise en conformité des dispositifs d'assainissement de la RN7 et de la RN489 et l'adaptation de mesures aux risques de pollutions chronique, accidentelle ou saisonnière, des eaux superficielles ou souterraines (collecte des eaux, traitement et régulation dans des bassins multifonction avant rejet au milieu naturel).

En ce qui concerne les eaux pluviales, le DOG prévoit le traitement des eaux pluviales avant infiltration quand cela est nécessaire.

Les principes de prévention des pollutions présentés ci-dessus visent notamment à éviter l'implantation d'activités à risque dans les zones les plus sensibles et à mettre en place les dispositifs visant à pallier d'éventuelles pollutions accidentelles.

À noter enfin que certains arbitrages rendus au cours de la définition du territoire urbain l'ont été en faveur de la préservation des ressources en eau : ainsi par exemple, l'hypothèse de l'urbanisation de la plaine agricole de Vaulx-en-Velin/Décines a été écartée (périmètre de protection de captage dans la partie sud/Rubina), il en est de même pour le secteur le long de la RD518 à Saint-Pierre-de-Chandieu ou de la délimitation du site métropolitain des Portes du Dauphiné (périmètre de protection du captage des Quatre Chênes).

p.42

⊙ Les atteintes aux milieux aquatiques

Les incidences potentielles sur la biodiversité, y compris les milieux aquatiques, ont été abordées au chapitre précédent. On soulignera simplement ici que les objectifs de valorisation des cours d'eau, de développement du tourisme fluvial, d'ouverture de la ville sur ses berges pourraient, selon les actions mises en œuvre, porter atteinte à l'intégrité physique des cours d'eau dont dépend fortement leur potentiel écologique (éventuel curage, recalibrage, artificialisation des berges...).

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Le premier objectif du réseau bleu est la préservation de la valeur écologique des cours d'eau. Conjointement aux orientations de mise en valeur des espaces en eau, le DOG rappelle qu'elles doivent respecter les règles environnementales et les prescriptions issues des plans de prévention des risques, ainsi que les nuisances susceptibles d'être générées.

p.42

⊙ Les atteintes aux milieux aquatiques

Les incidences potentielles sur la biodiversité, y compris les milieux aquatiques, ont été abordées au chapitre précédent. On soulignera simplement ici que les objectifs de valorisation des cours d'eau, de développement du tourisme fluvial, d'ouverture de la ville sur ses berges pourraient, selon les actions mises en œuvre, porter atteinte à l'intégrité physique des cours d'eau dont dépend fortement leur potentiel écologique (éventuel curage, recalibrage, artificialisation des berges...).

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Le premier objectif du réseau bleu est la préservation de la valeur écologique des cours d'eau. Conjointement aux orientations de mise en valeur des espaces en eau, le DOG rappelle qu'elles doivent respecter les règles environnementales et les prescriptions issues des plans de prévention des risques, ainsi que les nuisances susceptibles d'être générées.

La réalisation de la liaison A89/A6 permettra de préserver la qualité et la continuité écologique des cours d'eau.

Les eaux de ruissellement de la liaison seront collectées dans un réseau spécifique indépendant du réseau de collecte des eaux de ruissellement du bassin versant naturel. Les eaux collectées seront acheminées vers des bassins multifonctions (rétention et traitement) avant rejet dans le milieu récepteur.

Les écoulements des bassins versants naturels seront rétablis par des ouvrages hydrauliques adaptés qui permettront de garantir la continuité écologique. La réalisation d'un viaduc permettra de maintenir la continuité écologique du Sémanet, principal cours d'eau franchi par le projet (maintien de l'intégrité du cours d'eau et des berges).

IV. LES ORIENTATIONS DU SCOT AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

1. Les orientations en matière d'attractivité, de rayonnement et de développement économique

p.54

L'accessibilité internationale

L'attractivité et le rayonnement économique du territoire passe aussi par le renforcement de son accessibilité internationale.

Le Scot prévoit l'accueil sur son territoire ou à proximité immédiate des grandes infrastructures telles que prévues par la DTA : infrastructures routières (A45, A89, contournement ouest de Lyon – Col), ferroviaires (contournement ferroviaire – Cfal, lignes à grande vitesse vers Strasbourg – branche sud de la LGV Rhin-Rhône – et Turin– LGV Lyon-Turin), développement de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. L'évaluation environnementale du Scot n'a pas pour objectif d'évaluer finement les incidences de ces grands projets dont la décision relève d'autres acteurs et qui ont fait (ou feront) l'objet d'études environnementales spécifiques. C'est la manière dont il s'intègre dans le projet du territoire défini par le Scot en matière d'environnement qui doit être analysée ici.

Le territoire du Scot est diversement concerné par les effets d'emprise directe de ces projets.

L'A89 (déclaration d'utilité publique - DUP - 2003, concession ASF, horizon de mise en service 2012) se raccorde au réseau de voirie de l'agglomération à son extrême nord-ouest (La Tour de Salvagny). Le Scot prescrit son raccordement sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération [Dog 1.1.1 p. 24], pour éviter qu'elle ne constitue une nouvelle pénétrante.

L'A45 (DUP 2008, horizon de mise en service 2015) se raccorde au réseau d'agglomération du territoire à l'ouest au niveau de Brignais. Elle devrait conduire à réaliser un nouveau pont sur le Rhône pour désengorger celui de Pierre-Bénite.

Les tracés de principe du Col concernant pour l'essentiel le territoire de l'Ouest lyonnais, il devrait se raccorder au nord à l'A89 et au sud à l'A45 (horizon de mise en service 2030).

IV. LES ORIENTATIONS DU SCOT AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

1. Les orientations en matière d'attractivité, de rayonnement et de développement économique

p.54

L'accessibilité internationale

L'attractivité et le rayonnement économique du territoire passe aussi par le renforcement de son accessibilité internationale.

Le Scot prévoit l'accueil sur son territoire ou à proximité immédiate des grandes infrastructures telles que prévues par la DTA : infrastructures routières (A45, A89, contournement ouest de Lyon – Col), ferroviaires (contournement ferroviaire – Cfal, lignes à grande vitesse vers Strasbourg – branche sud de la LGV Rhin-Rhône – et Turin– LGV Lyon-Turin), développement de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. L'évaluation environnementale du Scot n'a pas pour objectif d'évaluer finement les incidences de ces grands projets dont la décision relève d'autres acteurs et qui ont fait (ou feront) l'objet d'études environnementales spécifiques. C'est la manière dont il s'intègre dans le projet du territoire défini par le Scot en matière d'environnement qui doit être analysée ici.

Le territoire du Scot est diversement concerné par les effets d'emprise directe de ces projets.

L'A89 (déclaration d'utilité publique - DUP - 2003, concession ASF, horizon de mise en service 2012) se raccorde au réseau de voirie de l'agglomération à son extrême nord-ouest (La Tour de Salvagny). Le Scot prescrit ~~son raccordement sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération [Dog 1.1.1 p. 24], pour éviter qu'elle ne constitue une nouvelle pénétrante~~ que l'A45 et l'A89 ne doivent pas constituer de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise et y ramener du trafic supplémentaire.

L'A45 (DUP 2008, horizon de mise en service 2015) se raccorde au réseau d'agglomération du territoire à l'ouest au niveau de Brignais. Elle devrait conduire à réaliser un nouveau pont sur le Rhône pour désengorger celui de Pierre-Bénite.

Les tracés de principe du Col concernant pour l'essentiel le territoire de l'Ouest lyonnais, il devrait se raccorder au nord à l'A89 et au sud à l'A45 (horizon de mise en service 2030).

4. ANNEXES

4.1. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU SCOT

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

5

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

| | |
|---|-----------|
| I. Objectifs, méthode et contenu de l'évaluation environnementale du Scot | 7 |
| 1. Le contexte juridique et les objectifs de l'évaluation environnementale | 8 |
| 2. Principes méthodologiques de l'évaluation | 9 |
| Une démarche d'aide à la décision accompagnant l'élaboration du Scot | 9 |
| Une démarche itérative de croisement des enjeux environnementaux et des orientations du Scot, une lecture à double entrée | 9 |
| Une évaluation à confronter au scénario tendanciel | 10 |
| Une précision calée sur celle des orientations du Scot | 10 |
| La préparation du suivi de la mise en œuvre du Scot et des évaluations ultérieures | 10 |
| 3. L'évaluation environnementale du Scot de l'agglomération lyonnaise | 11 |
| Une démarche intégrée à l'élaboration du Scot, initiée dès la fin 2005 | 11 |
| Des apports significatifs au contenu du Scot | 12 |
| Une anticipation des évolutions proposées par le Grenelle de l'environnement | 13 |
| 4. Le contenu de l'évaluation environnementale | 14 |
| II. Les grands choix du Scot au regard des enjeux d'environnement | 15 |
| 1. Les enseignements de l'évaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise | 16 |
| La préservation des espaces naturels, un enjeu déjà bien identifié par le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, des acquis à pérenniser et à conforter | 16 |
| Une transversalité des enjeux environnementaux insuffisamment prise en compte | 16 |
| Des enjeux émergents à mieux prendre en compte | 16 |
| Une animation et un suivi indispensable à la mise en œuvre du schéma | 16 |
| 2. Les enjeux environnementaux et les grandes options proposées par le Scot | 17 |
| Un préalable, les choix de l'agglomération à resituer au sein de l'aire métropolitaine | 17 |
| Un projet de territoire visant à limiter la consommation d'espaces et un réseau d'espaces naturels et agricoles structurant | 18 |
| L'environnement, l'un des choix fondateurs du PADD, un principe intégré à toutes les orientations du Dog | 18 |
| III. Les incidences du Scot sur la situation environnementale du territoire | 19 |
| Enjeu 1 : Le rôle essentiel des espaces naturels et agricoles dans les grands équilibres du territoire, la diversité de ses paysages, la qualité de vie de ses habitants et son attractivité | 20 |
| Rappel des enjeux, tendances et perspectives d'évolution | 20 |
| Les orientations et objectifs du Scot : le réseau maillé et un développement plus économe en espace | 20 |
| Une agglomération économe de ses espaces | 20 |
| La reconnaissance et la préservation des espaces naturels et agricoles et de leurs fonctions | 21 |
| Des orientations pour assurer la préservation des paysages | 24 |
| Le site Natura 2000 de Miribel-Jonage | 25 |
| Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser | 26 |
| La consommation foncière du développement prévu par le Scot | 26 |
| Les incidences sur les milieux naturels et la biodiversité du territoire | 28 |
| Les incidences sur les paysages | 30 |

| | |
|--|-----------|
| Enjeu 2 : La nécessité d'une agglomération plus économe en énergie, pour une meilleure qualité de l'air et une réduction de la contribution à l'effet de serre | 31 |
| Rappel des enjeux, tendances et perspectives d'évolution | 31 |
| Les orientations et objectifs du Scot : une ville de la proximité et un modèle de sobriété énergétique | 31 |
| La « courte distance » pour la maîtrise des besoins de déplacements | 32 |
| Le développement de l'offre des modes de déplacements alternatifs à la route pour les voyageurs | 32 |
| Le report modal du transport de marchandises | 32 |
| La limitation des infrastructures routières et une circulation routière apaisée | 32 |
| La neutralité carbone du développement urbain : efficacité énergétique et développement des énergies renouvelables | 33 |
| Les mutations industrielles, une contribution à la réduction des émissions de polluants | 33 |
| L'adaptation au changement climatique | 34 |
| Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser | 34 |
| Le développement urbain et économique | 34 |
| Les infrastructures de transports | 36 |
| Enjeu 3. La préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles et matières premières pour répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures | 38 |
| Les ressources en eau, rappel des enjeux, des tendances et perspectives d'évolution | 38 |
| Les orientations et objectifs du Scot : une priorité à la protection des ressources d'alimentation en eau potable | 38 |
| La sécurisation de l'accès à l'eau potable | 39 |
| Un développement urbain respectueux du cycle naturel de l'eau | 39 |
| La prévention des pollutions | 40 |
| Une politique globale de préservation, reconquête et mise en valeur des cours d'eau : le réseau bleu | 40 |
| Un principe général d'économie de la ressource | 40 |
| Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser | 41 |
| L'imperméabilisation des sols | 41 |
| Les consommations d'eau | 41 |
| La pollution des eaux superficielles ou souterraines | 42 |
| Les atteintes aux milieux aquatiques | 42 |
| Les ressources en matériaux, rappel des enjeux, des tendances et perspectives d'évolution | 42 |
| Les orientations et objectifs du Scot : une exploitation raisonnée de la ressource locale | 43 |
| Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser | 43 |
| Enjeu 4. La préservation de la qualité de vie, de la santé et la sécurité des habitants par la gestion des risques et la réduction des nuisances | 44 |
| Les risques naturels et technologiques, rappel des enjeux, des tendances et perspectives d'évolution | 44 |
| Les orientations et objectifs du Scot : une contribution à la réduction de la vulnérabilité du territoire | 44 |
| Un accompagnement des mutations économiques et un objectif de reconquête des sites exposés aux risques industriels | 44 |
| La maîtrise des risques d'inondation à la source | 45 |
| Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser | 45 |
| L'exposition de nouvelles populations | 45 |
| L'augmentation des aléas | 46 |
| Les nuisances sonores, rappel des enjeux, des tendances et perspectives d'évolution | 46 |
| Les orientations et objectifs du Scot : une réduction des nuisances et des zones de calme préservées | 46 |
| Le report modal du trafic routier | 46 |
| Une circulation routière apaisée | 46 |
| La requalification de certains axes de l'agglomération | 47 |
| La préservation de zones de calme | 47 |

| | |
|---|-----------|
| Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser | 47 |
| L'exposition de logements ou équipements sensibles | 47 |
| La création de nouvelles infrastructures et l'évolution des trafics | 47 |
| La gestion des déchets, rappel des enjeux, des tendances et perspectives d'évolution | 48 |
| Les orientations et objectifs du Scot : une contribution à l'amélioration de la gestion des déchets | 48 |
| Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser | 48 |
| IV. Les orientations du Scot au regard des enjeux environnementaux | 49 |
| 1. Les orientations en matière d'attractivité, de rayonnement et de développement économique | 50 |
| Rappel du contenu du Scot | 50 |
| Les incidences sur l'environnement | 51 |
| Le développement économique (hors accessibilité internationale) | 51 |
| L'accessibilité internationale | 54 |
| Les projets ou sites particuliers | 55 |
| La Vallée de la chimie | 55 |
| Le secteur de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry | 56 |
| Le site « sous condition » de l'aérodrome de Corbas | 56 |
| Le site métropolitain des Portes du Dauphiné | 56 |
| 2. Les orientations en matière d'attractivité résidentielle et d'habitat | 57 |
| Rappel du contenu du Scot | 57 |
| Les incidences sur l'environnement | 58 |
| 3. Les orientations en matière d'environnement | 62 |
| Rappel du contenu du Scot | 62 |
| Les incidences sur l'environnement | 62 |
| 4. Le réseau maillé des espaces naturels et agricoles, et le patrimoine bâti | 63 |
| Rappel du contenu du Scot | 63 |
| Les incidences sur l'environnement | 63 |
| 5. Le réseau bleu de l'agglomération | 64 |
| Rappel du contenu du Scot | 64 |
| Les incidences sur l'environnement | 64 |
| Les projets ou sites particuliers | 65 |
| Le port Lyon-Edouard Herriot | 65 |
| Le site de Givors-Loire | 65 |
| 6. Les orientations en matière de déplacements et de transports | 66 |
| Rappel du contenu du Scot | 66 |
| Les incidences sur l'environnement | 66 |

V. Information relative à la prise en compte des observations de l'Autorité environnementale et du public concernant les problématiques environnementales 69

1. Prise en compte des observations de l'Autorité environnementale et du public 70

2. Observations générales concernant les modifications apportées au projet de SCOT relevant des problématiques environnementales suite aux avis des personnes publiques associées dont l'Autorité environnementale et du public 71

Observations concernant l'environnement 71

Observations concernant l'armature verte et le réseau bleu 72

Observations concernant les sites sous conditions et l'environnement 73

Observations concernant les grands équipements et l'environnement 73

Observations concernant les transports et l'environnement 73

3. Indications relatives à la manière dont il a été tenu compte de l'avis de l'autorité environnementale 74

4. Indications relatives à la manière dont il a été tenu compte de l'avis de la commission d'enquête 76

VI. Le suivi de l'application du Scot au regard de l'environnement 81

1. Suivre et évaluer le Scot 82

2. Le choix du Sepal : une délibération portant sur le suivi et l'évaluation du Scot 83

3. Un tableau de bord environnement et développement durable 84

Annexes 87

Annexe 1 : Articulation de l'évaluation environnementale avec la démarche d'élaboration du Scot 88

Annexe 2 : Compatibilité du Scot avec le Sdage et le Sage 90

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Rhône-Méditerranée 90

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Est lyonnais 95

Annexe 3 : Le Grenelle de l'environnement et le Scot de l'agglomération lyonnaise 98

I. Objectifs, méthode et contenu de l'évaluation environnementale du Scot



1. Le contexte juridique et les objectifs de l'évaluation environnementale

Les évolutions législatives et réglementaires initiées par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) au début des années 2000 ont fait des schémas de cohérence territoriale un outil essentiel en matière de prise en compte de l'environnement dans les politiques d'aménagement du territoire. Les lois issues du Grenelle de l'environnement devraient contribuer à renforcer encore la portée environnementale des Scot.

D'une part, l'environnement est au cœur des objectifs assignés aux Scot par le code de l'urbanisme :

« Les schémas de cohérence territoriale [...] déterminent les conditions permettant d'assurer :

L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable. [...]

Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. » (extrait article L121-1 du code de l'urbanisme)

Le Grenelle de l'environnement y ajoute des objectifs relatifs à la lutte contre l'étalement urbain, la réduction des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, ainsi que la préservation des continuités écologiques.

D'autre part, les Scot doivent faire l'objet d'une «évaluation environnementale» : la directive européenne du 27 juin 2001¹ relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement est sur ce point venue renforcer la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, et a modifié profondément le contenu du rapport de présentation des Scot.

L'évaluation environnementale a pour objectif d'apprécier la cohérence entre les objectifs et les orientations du Scot et les enjeux environnementaux du territoire identifiés par l'état initial de l'environnement. Elle doit identifier les incidences prévisibles de la mise en œuvre du Scot, en apprécier l'importance et proposer, le cas échéant, des mesures pour les supprimer, les réduire ou les compenser. Elle doit aussi contribuer à informer les citoyens sur les enjeux et les résultats des politiques mises en œuvre.

¹ Directive transposée en droit français par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, le décret n° 2005-608 du 27 mai 2005 et la circulaire du ministère de l'équipement du 6 mars 2006.

2. Principes méthodologiques de l'évaluation

UNE DÉMARCHE D'AIDE À LA DÉCISION ACCOMPAGNANT L'ÉLABORATION DU SCOT

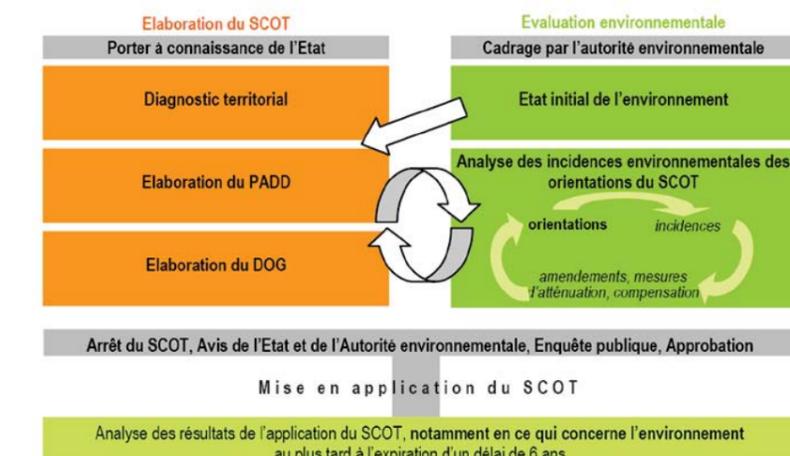
L'évaluation environnementale est une **démarche d'évaluation ex ante**, c'est-à-dire qui accompagne l'élaboration du Scot et doit contribuer à l'enrichir progressivement, comme le représente le schéma ci-contre.

UNE DÉMARCHE ITÉRATIVE DE CROISEMENT DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DES ORIENTATIONS DU SCOT, UNE LECTURE À DOUBLE ENTRÉE

Les enjeux environnementaux du territoire sont identifiés dans l'état initial de l'environnement. C'est en « croisant » systématiquement chacune des orientations du Scot avec ces enjeux que sont mises en évidence les incidences prévisibles du Scot sur l'environnement. Conduite conjointement à l'élaboration des orientations du Scot, cette démarche permet de les adapter et les ajuster progressivement, et de proposer au besoin des mesures d'accompagnement. Par le repérage systématique des incidences sur l'environnement du développement futur du territoire l'évaluation contribue ainsi à identifier les marges de progrès possibles que le Scot peut promouvoir.

Au-delà de cette analyse par orientation, une lecture globale par enjeu des incidences de l'ensemble des orientations permet ensuite de repérer les éventuels effets cumulatifs de plusieurs orientations, voire les incohérences ou effets contradictoires entre orientations.

Elaboration du Scot et évaluation environnementale



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

UNE ÉVALUATION À CONFRONTER AU SCÉNARIO TENDANCIEL

En évaluant le Scot, on évalue les incidences du développement urbain et économique futur du territoire qui génère inévitablement un accroissement des besoins en ressources naturelles (espaces, eau, énergie) et des rejets supplémentaires (eaux usées, polluants atmosphériques et gaz à effet de serre, déchets). Les impacts identifiés ne doivent pas uniquement être confrontés à la situation actuelle (scénario qui retiendrait l'hypothèse d'une absence de développement), mais aussi au scénario tendanciel basé sur la poursuite des tendances actuelles en l'absence de Scot. Ce sont donc bien les incidences du mode de développement proposé par le Scot, et les infléchissements qu'il donne aux tendances actuelles, que l'on cherche à apprécier.

LA PRÉPARATION DU SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT ET DES ÉVALUATIONS ULTÉRIEURES

En application du code de l'urbanisme, le Scot devra faire l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de six ans à compter de son approbation. Pour cela, l'évaluation environnementale doit identifier les problématiques et questions qui devront faire l'objet d'un suivi pour permettre cette analyse, et les indicateurs correspondants.

UNE PRÉCISION CALÉE SUR CELLE DES ORIENTATIONS DU SCOT

La précision de l'évaluation des incidences sur l'environnement est fonction de la précision des orientations analysées. Par sa nature même, le Scot définit des orientations et des principes d'aménagement, un cadre de référence et de cohérence pour les politiques sectorielles, mais ne vise pas à localiser précisément des projets ou zones d'extension urbaine. L'évaluation environnementale vise donc à apprécier les incidences prévisibles des orientations et à vérifier que sont établis (ou à proposer) des principes pour leur prise en compte dans la conception ultérieure des projets ou les documents « de rang inférieur » (PLU, PDU, PLH) qui devront être compatibles avec le Scot et en traduire précisément les orientations.

3. L'évaluation environnementale du Scot de l'agglomération lyonnaise

UNE DÉMARCHE INTÉGRÉE À L'ÉLABORATION DU SCOT, INITIÉE DÈS LA FIN 2005

L'évaluation environnementale du Scot de l'agglomération lyonnaise a été conduite en accompagnement de l'élaboration du Scot de fin 2005 à mi 2009, avec les principales étapes et temps forts suivants (un schéma en annexe donne une vision détaillée de ces étapes et des « allers-retours » entre l'évaluation et l'élaboration du Scot) :

L'élaboration de l'état initial de l'environnement

Elle s'est appuyée, courant 2006, principalement sur les travaux préparatoires (notamment le pré-diagnostic de 2005 qui avait déjà identifié un certain nombre de problématiques environnementales importantes pour le territoire) et données rassemblées par l'Agence d'urbanisme, les travaux et contributions des membres de l'atelier « environnement » (l'un des 5 ateliers mis en place pour préparer le Scot), des échanges avec les collectivités du territoire et leurs partenaires en matière d'environnement (Services de l'Etat, Etablissements publics, associations...). Il a débouché sur la formulation des enjeux du territoire.

L'accompagnement de l'écriture du PADD

Les enjeux mis en évidence par l'état initial de l'environnement ont été traduits en « pistes pour l'intégration des enjeux environnementaux dans le Scot », ces éléments ayant alimenté les travaux d'élaboration du PADD dans la deuxième moitié de l'année 2006. Divers temps d'échanges ont permis une appropriation de ces questions par les porteurs et rédacteurs du Scot. Le PADD, adopté par le Comité syndical du Sepal en avril 2007, était accompagné d'une première évaluation environnementale comportant une série de recommandations pour traduire les objectifs environnementaux énoncés par le PADD dans le Dog.

L'élaboration du document d'orientations générales (Dog)

Elle s'est déroulée sur environ deux ans (2007 et 2008), compte tenu des élections locales de mars 2008 et du renouvellement des élus du Sepal qui a suivi. Les travaux préparatoires à l'écriture du Dog se sont notamment appuyés sur un certain nombre d'approfondissements sur des questions d'environnement essentielles pour le Scot : corridors écologiques, potentiel de développement des énergies renouvelables, cartographie du bruit... et la recherche d'une bonne articulation avec d'autres démarches telles que le Sage de l'Est lyonnais (élaboré en parallèle), le plan de protection de l'atmosphère arrêté en juin 2008, le plan climat de la communauté urbaine... L'analyse des orientations du Dog au fur et à mesure de leur élaboration a permis de les ajuster progressivement, tant dans la définition du territoire urbain que des dispositions qu'il contient (prescriptions, préconisations ou recommandations), dès la première version adoptée en janvier 2009 par le bureau du Sepal puis pour celles de mars et mai 2009. C'est la version du Scot arrêté le 14 décembre 2009 qui a fait l'objet de la présente évaluation environnementale. Elle a été complétée en novembre 2010 pour prendre en compte les modifications intervenues dans le document Scot suite à la phase de consultation et d'enquête publique (voir chapitre V « Information relative à la prise en compte des observations de l'Autorité environnementale et du public concernant les problématiques environnementales » p.69).

Suite à la consultation des PPA (de janvier à avril 2010) et à l'enquête publique (de mai à juin 2010), des compléments et des modifications ont été apportés aux trois pièces du Scot, dont le Dog. Ces modifications ont été présentées et débattues en Conseil syndical le 22 novembre 2010. Conformément à l'article L 122-11 du Code de l'urbanisme, les modifications apportées au Scot restent mineures. Elles constituent de simples adaptations et ne portent pas atteinte à l'économie générale du Scot.

De la sorte le contenu de l'évaluation environnementale n'a pas été modifié. En revanche, le document a été complété par un chapitre V dénommé « Information relative à la prise en compte des observations de l'Autorité environnementale et du public concernant les problématiques environnementales ».

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

DES APPORTS SIGNIFICATIFS AU CONTENU DU SCOT

On peut citer à titre d'exemples un certain nombre de points pour lesquels les travaux d'évaluation (menés en collaboration entre le Sepal, l'Agence d'urbanisme, les consultants d'Adage Environnement et les partenaires associés à la démarche) ont permis une prise en compte renforcée des enjeux environnementaux par le Scot, tant dans le PADD que le Dog.

De l'état initial de l'environnement aux orientations du PADD

- De manière globale, l'importance accordée aux questions d'environnement sur le territoire a permis d'engager l'état initial de l'environnement très en amont, conjointement au diagnostic socio-économique. L'importance des enjeux mis en avant pour le territoire et les leviers que le Scot offrait pour y répondre ont conduit à faire de l'environnement l'un des choix « fondateurs » du PADD.
- Plus précisément, la mise en avant des enjeux relatifs aux espaces agricoles et de nature, et de leurs rôles essentiels au-delà de la préservation de la biodiversité, a contribué à « inverser » le regard sur le territoire et à faire de « l'armature verte » l'une des composantes essentielles du projet.
- Cette étape a aussi permis que les réflexions et décisions prises dans le même temps au niveau national face à l'urgence de la crise énergétique et au changement climatique trouvent traduction dans le Scot.
- Enfin, dès la réalisation de l'état initial la prise en compte, la cohérence et la complémentarité avec d'autres démarches en cours sur le territoire ont été recherchées ; il s'agit notamment du Sage de l'Est lyonnais, du Plan de protection de l'atmosphère (PPA), du plan climat de la communauté urbaine de Lyon, des Plans de prévention des risques (PPR)...

Des recommandations pour la déclinaison dans le Dog des orientations environnementales du PADD

L'évaluation environnementale qui accompagnait le PADD en avril 2007 identifiait un ensemble de recommandations pour que les orientations environnementales du PADD soient déclinées de manière opérationnelle dans le Dog, et pour proposer un certain nombre de mesures d'accompagnement des incidences du Scot sur l'environnement. C'est dans ce cadre qu'un certain nombre des dispositions aujourd'hui contenues dans le Dog ont été définies et affinées. Par exemple :

- les analyses environnementales qui devront accompagner les projets de développement urbain,
- les référentiels pour la construction et l'aménagement des zones d'activités,
- la progressivité de l'ouverture à l'urbanisation du territoire urbain destiné à l'accueil d'activités économiques,
- la place accordée à la nature en ville,
- les principes visant à anticiper les nuisances sonores dès la conception des aménagements urbains,
- les précautions quant à la nappe de l'est (limitation de l'imperméabilisation, prévention des pollutions, gestion économique) en lien avec le Sage,
- les orientations spécifiques aux cours d'eau de l'Ouest lyonnais et à l'Ozon,
- ...

Des ajustements des contours du territoire urbain

Même s'il ne définit pas précisément les limites des zones susceptibles d'accueillir le développement urbain futur de l'agglomération, le Scot en fixe les principes en donnant les contours du territoire urbain et délimite précisément un certain nombre de coupures vertes en application de l'article R122-3 du code de l'urbanisme. Au fur et à mesure de leur définition ces contours ont été confrontés aux enjeux environnementaux des territoires concernés, et des ajustements proposés ou des « conditions » à l'aménagement de certains secteurs maintenus dans le territoire urbain.

UNE ANTICIPATION DES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES PAR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Le Scot, et plus particulièrement le Dog, a été élaboré alors qu'au niveau national se déroulait le Grenelle de l'environnement, dont l'un des axes de travail est une réforme du code de l'urbanisme visant à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans les démarches et procédures encadrant l'aménagement du territoire. La portée environnementale des documents d'urbanisme, et notamment des Scot, s'en trouvera renforcée et ils pourront intégrer des dispositions plus engageantes relativement à certaines questions. Le cadre général de ces évolutions est défini dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle 1), les dispositions plus précises sont contenues dans la loi portant engagement pour l'environnement (dite Grenelle 2) adoptée le 12 juillet 2010. Le Scot de l'agglomération lyonnaise a cherché, dans la mesure du possible, à anticiper au mieux ces évolutions au fur et à mesure où elles se construisaient. Ainsi le Scot de l'agglomération lyonnaise intègre les enjeux fortement mis en avant par le Grenelle que sont la maîtrise de l'étalement urbain, la préservation des continuités écologiques, la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique. Par ailleurs le Scot propose un certain nombre d'outils d'accompagnement qui vont dans le sens des dispositions plus contraignantes que les futurs Scot devraient pouvoir intégrer : analyses environnementales des zones de développement urbain, référentiel de qualité environnementale plus exigeant que la réglementation, densité minimale dans certains secteurs bien desservis par les transports en commun... L'annexe 3 expose plus précisément comment le Scot prend en compte les engagements issus du Grenelle de l'environnement.

4. Le contenu de l'évaluation environnementale

Le document qui suit propose une lecture à double entrée de l'évaluation environnementale.

D'une part, pour chacun des enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial, il présente :

- un rappel des enjeux, tendances et perspectives d'évolution de la situation environnementale du territoire en l'absence de Scot,
- les orientations du Scot qui visent à répondre à ces enjeux et à renforcer la qualité environnementale du territoire,
- les incidences potentiellement négatives pour ces enjeux du développement et de l'aménagement du territoire envisagés par le Scot, ainsi que les mesures envisagées pour les éviter, les réduire voire les compenser.

Ces éléments sont complétés par un rappel des orientations et objectifs de référence qui, en matière d'environnement, ont fondé certains choix du Scot et auxquels il cherche à répondre.

Cette partie permet d'avoir une vision globale de l'incidence de l'ensemble des orientations pour un enjeu donné, des éventuels effets cumulatifs ou contradictoires, et de la cohérence des orientations.

D'autre part, une analyse de chaque famille d'orientations du Scot au regard des enjeux environnementaux qui reprend :

- un très bref rappel du contenu du Scot (PADD et Dog),
- les incidences potentielles sur l'environnement (au regard de chaque enjeu) tant positives que négatives, avec lorsque nécessaire un zoom sur des projets ou sites particuliers,
- la façon dont le Scot prévoit de limiter les incidences potentiellement négatives, avec un renvoi précis aux dispositions contenues dans le Dog.

Cette partie permet une lecture systématique et précise des incidences de chaque famille d'orientations, et de se reporter à l'ensemble des dispositions du Scot en faveur de l'environnement.

Ces deux parties sont précédées d'une introduction rappelant la manière dont les principaux enjeux environnementaux du territoire ont influé les grands choix du Scot.

Le document comporte également en dernière partie les modalités prévues pour le suivi de la mise en application du Scot.

Enfin, figurent en annexe :

- le détail du déroulement de la démarche d'évaluation en parallèle à l'élaboration du Scot,
- une analyse détaillée de la compatibilité du Scot avec le Sdage Rhône-Méditerranée et le Sage de l'Est Lyonnais,
- une analyse de la contribution du Scot aux engagements du Grenelle de l'environnement.

II. Les grands choix du Scot au regard des enjeux d'environnement

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. Les enseignements de l'évaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise

Le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise adopté en 1992 sur un périmètre proche de celui de l'actuel Sepal², affichait déjà des ambitions et des orientations fortes en matière d'environnement, concernant plus particulièrement la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages. Sans en faire une analyse détaillée, on rappelle ci-dessous quelques-uns des constats identifiés par l'évaluation du Schéma directeur conduite par l'agence d'urbanisme et pertinents pour le Scot (en ce qui concerne l'environnement).

LA PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, UN ENJEU DÉJÀ BIEN IDENTIFIÉ PAR LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE : DES ACQUIS À PÉRENNISER ET À CONFORTER

Les concepts de « sites naturels inaltérables » et d'« espaces d'intérêt paysager » introduits par le Schéma directeur ont fortement contribué à la préservation des grands sites et à l'émergence de la trame verte. En revanche la nécessité d'accompagner l'activité agricole au-delà de la protection foncière pour en permettre le maintien a émergé postérieurement au Schéma directeur, ainsi que la notion de continuité écologique indispensable à la fonctionnalité des milieux les plus riches.

² Givors-Grigny et une partie du pays de l'Ozon n'en faisaient pas partie, en revanche trois communes de la vallée du Garon auparavant concernées par le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise ne font pas partie du Sepal

UNE TRANSVERSALITÉ DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX INSUFFISAMMENT PRISE EN COMPTE

Si le Schéma directeur abordait les autres principaux enjeux environnementaux du territoire (protection des ressources en eau, risques naturels et technologiques, pollution atmosphérique...), **la transversalité de ces questions et leur prise en compte par les orientations d'aménagement et de développement étaient insuffisantes** pour que le Schéma directeur soit véritablement opérationnel (s'y ajoutant l'absence d'animation et de suivi – cf. ci-dessous). Les actions menées dans ces domaines l'ont ainsi été majoritairement indépendamment du Schéma directeur.

DES ENJEUX ÉMERGENTS À MIEUX PRENDRE EN COMPTE

L'enjeu énergétique, qui apparaît central aujourd'hui pour le territoire était quasiment absent des réflexions du Schéma directeur, au-delà de la problématique des transports.

Des tendances lourdes liées notamment à l'évolution des modes de vie (souhait d'un habitat individuel, demande croissante de loisirs et de « nature »...) et de localisation des activités, et leurs conséquences en termes de **périurbanisation, d'étalement urbain, de mobilité diffuse** (dépassant largement le périmètre du Scot), ainsi que les impacts environnementaux associés avaient été sous-estimés par le Schéma directeur. D'où l'importance à accorder aujourd'hui par le Scot aux choix de modes de développement moins consommateurs d'espaces, aux politiques foncières à mettre en œuvre et à une meilleure articulation avec les territoires voisins (cf. ci-après).

UNE ANIMATION ET UN SUIVI INDISPENSABLE À LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA

En matière d'environnement, comme dans d'autres domaines, l'absence de moyens au niveau du Sepal pour mettre en œuvre et suivre les orientations du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise a été fortement pénalisante. Ce sont principalement les politiques des différentes collectivités qui ont relayé certaines des orientations, sans toujours une coordination suffisante. Le déséquilibre entre les moyens disponibles à la communauté urbaine de Lyon et dans les territoires périphériques a rendu plus difficile l'appropriation du Schéma directeur par ces derniers. En application de la loi SRU, les Scot sont aujourd'hui conçus davantage comme des outils stratégiques de gestion du territoire, destinés avant tout à être mis en œuvre, à travers la mise en place d'un dispositif pérenne de suivi et d'évaluation des effets des politiques publiques sur le territoire.

Cette dimension est renforcée notamment en transformant le Dog en document d'orientations et d'objectifs via la loi Grenelle 2 adoptée le 12 juillet 2010.

2. Les enjeux environnementaux et les grandes options proposées par le Scot

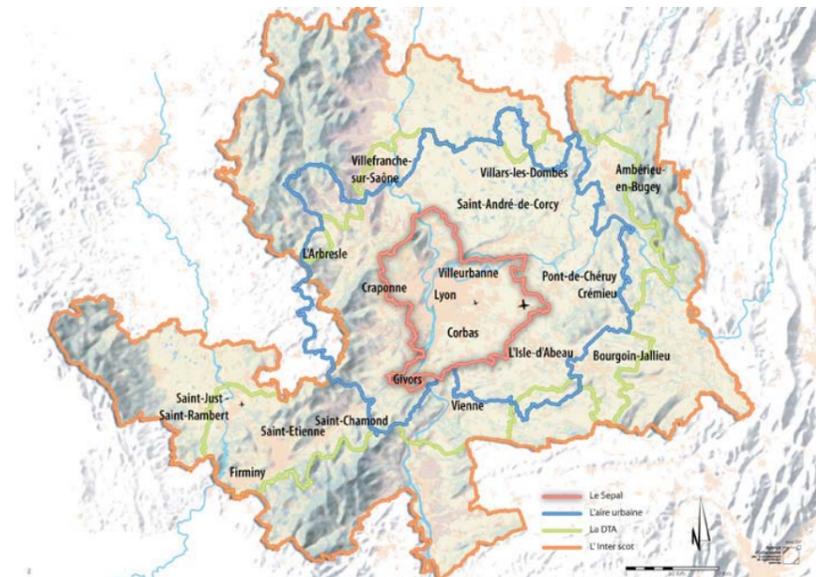
UN PRÉALABLE, LES CHOIX DE L'AGGLOMÉRATION À RESITUER AU SEIN DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

Si le périmètre relativement réduit du Scot (72 communes et 1,25 million d'habitants) se justifie par un ensemble de problématiques spécifiques à la partie centrale de l'aire métropolitaine plus densément urbanisée, un certain nombre de choix, tant en matière de développement que d'environnement, ne peuvent se faire de manière pertinente qu'à une échelle plus vaste. Cela est indispensable pour intégrer les pratiques actuelles et les stratégies de localisation des ménages et des entreprises, ainsi que pour agir de manière cohérente en matière de préservation des ressources naturelles. C'est un des fondements de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise (382 communes et 2,26 millions d'habitants), document de planification élaboré par l'Etat et avec lequel les Scot doivent être compatibles, et de la démarche Inter-Scot

(795 communes, 2,9 millions d'habitants), espace de dialogue et de coordination des 11 Scot de la métropole. Cela se concrétise notamment par un « chapitre commun inter-Scot » validé en décembre 2006 et sa déclinaison en livrets métropolitains, concernant notamment les espaces naturels et agricoles.

Si cela répond à un enjeu de rayonnement et d'attractivité pour l'agglomération, cela résulte aussi d'une volonté de limiter les conséquences négatives pour l'environnement de la périurbanisation et de l'étalement urbain dans des zones de plus en plus éloignées des pôles urbains : consommations d'espaces et réduction de la biodiversité, banalisation des paysages, imperméabilisation des sols, consommations d'énergie et production de gaz à effet de serre notamment liées aux déplacements induits... Cela confère aussi à l'agglomération lyonnaise une responsabilité particulièrement importante pour que ces choix ne pénalisent pas la qualité de vie des habitants.

L'aire métropolitaine lyonnaise



Nota bene : Le syndicat mixte du Roannais, le Syepar (Syndicat d'études et de programmation pour l'aménagement du territoire) a intégré la démarche inter-Scot en 2008. Par conséquent, il ne figure pas sur les illustrations réalisées antérieurement.

L'ambition de développement économique et résidentiel affichée par le Scot de l'agglomération lyonnaise résulte ainsi d'une réflexion à l'échelle de l'aire métropolitaine. En matière de développement résidentiel, le scénario proposé retient l'hypothèse de 150 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 pour le territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise (ce qui portera la population totale à 1 450 000 habitants), ce qui revient à capter entre 30 et 50% de la croissance attendue sur l'aire métropolitaine. Ces 150 000 habitants supplémentaires constituent une croissance plus forte sur la zone centrale que pour la période 1982-1999 mais correspondent aux tendances observées plus récemment (1999-2004) ; ils nécessitent par ailleurs un rythme de production de logements plus soutenu, de l'ordre de 7 500 logements par an (pour 6 600 sur la période 1999-2004).

UN PROJET DE TERRITOIRE VISANT À LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACES ET UN RÉSEAU D'ESPACES NATURELS ET AGRICOLES STRUCTURANT

Le constat d'une consommation d'espaces actuellement beaucoup plus rapide que la croissance de la population et l'ambition de développement affichée imposent un mode de développement différent : le Scot fait ainsi explicitement le choix d'un développement moins consommateur d'espaces et d'une plus grande reconnaissance des espaces naturels et agricoles et de leurs fonctions (le réseau maillé d'espaces naturels et agricoles, élément structurant de la métropole multipolaire et encadrant le développement urbain). Il s'appuie également sur le principe d'une organisation urbaine multipolaire et de la courte distance pour maîtriser la croissance des besoins de déplacements. Les chapitres qui suivent en présentent une analyse détaillée pour chacun des enjeux environnementaux.

Le Scot s'inscrit ainsi dans les orientations de la DTA visant à maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace et à organiser une métropole multipolaire.

L'ENVIRONNEMENT, L'UN DES CHOIX FONDATEURS DU PADD, UN PRINCIPE INTÉGRÉ À TOUTES LES ORIENTATIONS DU DOG

En faisant de l'environnement l'un des choix fondateurs du PADD, au côté du développement (économique et résidentiel) et de la solidarité, et du réseau maillé d'espaces naturels et agricoles un élément central de la géographie du projet, le PADD aborde l'ensemble des grands enjeux environnementaux et porte une ambition environnementale forte pour le territoire.

Le Dog décline ces principes dans un ensemble d'orientations pour l'amélioration de l'environnement et précise pour chacune des familles d'orientations d'aménagement (économie, habitat, déplacements...) les conditions environnementales spécifiques de leur mise en œuvre. Cela pour renforcer leur transversalité et faciliter leur mise en application.

Le Dog dote également le Scot d'outils visant à assurer que ses orientations environnementales seront effectivement prises en compte et traduites dans chaque projet qui en découlera. Pour cela il prévoit d'accompagner la réalisation des opérations de développement par des analyses environnementales visant à décliner et traduire de manière opérationnelle et adaptée à chaque projet les orientations du Scot. Il propose également que les opérations de développement s'appuient sur des référentiels de qualité environnementale pour la construction des logements et bâtiments d'activités, des bâtiments tertiaires ainsi que pour l'aménagement des zones d'activités.

III. Les incidences du Scot sur la situation environnementale du territoire



Enjeu 1 : Le rôle essentiel des espaces naturels et agricoles dans les grands équilibres du territoire, la diversité de ses paysages, la qualité de vie de ses habitants et son attractivité

RAPPEL DES ENJEUX, TENDANCES ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

52 % du territoire constitué par des espaces non urbanisés (terres agricoles, boisements, autres espaces naturels, surfaces en eau, espaces verts) en 2005.

Des espaces naturels et agricoles proches du tissu urbain, pour certains emblématiques, très appréciés et fréquentés par les habitants, conférant à l'agglomération lyonnaise un cadre de vie de qualité et participant de son identité et son attractivité.

Un rôle majeur joué par l'agriculture dans l'entretien de ces espaces, de maintien d'espaces ouverts au sein ou à proximité du tissu urbain et conférant un caractère encore rural à une partie de l'agglomération.

Des surfaces artificialisées qui augmentent plus vite que la population : la poursuite des tendances actuelles conduirait la part d'espaces non bâtis en dessous du seuil de 50% d'ici 2020.

Outre la fermeture et l'uniformisation des paysages et la fragilisation de l'activité agricole, cette évolution risque de s'accom-

pagner d'une réduction et d'une fragmentation des espaces de nature, réduisant ou supprimant les possibilités d'échanges entre les milieux, essentiels au maintien de la diversité biologique.

LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT : LE RÉSEAU MAILLÉ ET UN DÉVELOPPEMENT PLUS ÉCONOME EN ESPACE

Le Scot répond explicitement à cet enjeu, d'une part, en faisant le choix d'un développement moins consommateur d'espaces et, d'autre part, par une plus grande reconnaissance des espaces naturels et agricoles et de leurs fonctions.

Une agglomération économe de ses espaces

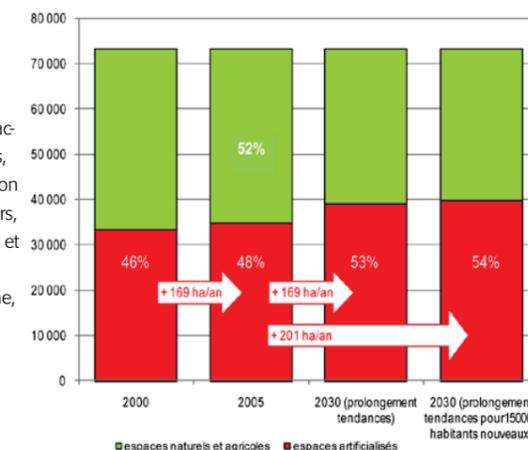
Le Scot fait de la maîtrise de la consommation d'espaces et de l'artificialisation des sols un enjeu important. Cela est exprimé à travers les choix et les orientations du PADD : une ville économe de ses espaces et de ses ressources (un principe général d'économie d'espace pour les activités humaines), le choix d'un scénario plus économe d'espace pour le développement résidentiel...

Le Dog, décline ces choix à travers la définition du territoire urbain (voir plus loin) et un principe général visant à des extensions urbaines raisonnées et de manière plus précise au sein des orientations d'aménagement.

Ainsi, dans les orientations d'aménagement en matière de rayonnement et de développement économique, le Dog fixe comme orientations la requalification et la densification prioritaire des zones d'activités existantes, et une plus forte densité de programmes immobiliers dans les zones d'activités futures. Au sein des zones d'activités dédiées existantes, le potentiel de renouvellement est estimé entre 300 et 500 hectares.

Perspectives d'évolution des surfaces artificialisées

Sources : SPOTThema 2000 et 2005 et Agence d'urbanisme
Les surfaces artificialisées comprennent les espaces urbanisés pour l'habitat, les équipements, activités industrielles, commerciales, infrastructures, les sites d'extraction de matériaux, décharges, chantiers, espaces récréatifs (espaces verts et équipements sportifs).
Entre 2000 et 2005, en moyenne, pour chaque habitant nouveau sur le territoire du Scot, 335 m² ont été artificialisés.
En moyenne sur l'inter-Scot ce ratio est de 550 m².



Les orientations en matière d'habitat visent un **développement intensif et de qualité** ; pour cela le Dog prévoit :

- La mobilisation prioritaire des capacités en renouvellement, avec l'objectif d'accueillir 70% de l'offre nouvelle au sein de l'espace déjà urbanisé, soit environ 100 000 logements.
- Une augmentation de la densité, différenciée selon le contexte des territoires et s'appuyant sur une évolution significative de la répartition entre les formes urbaines pour y parvenir. Des valeurs guides de nombres de logements à l'hectare, à traduire dans les PLU, sont définies.

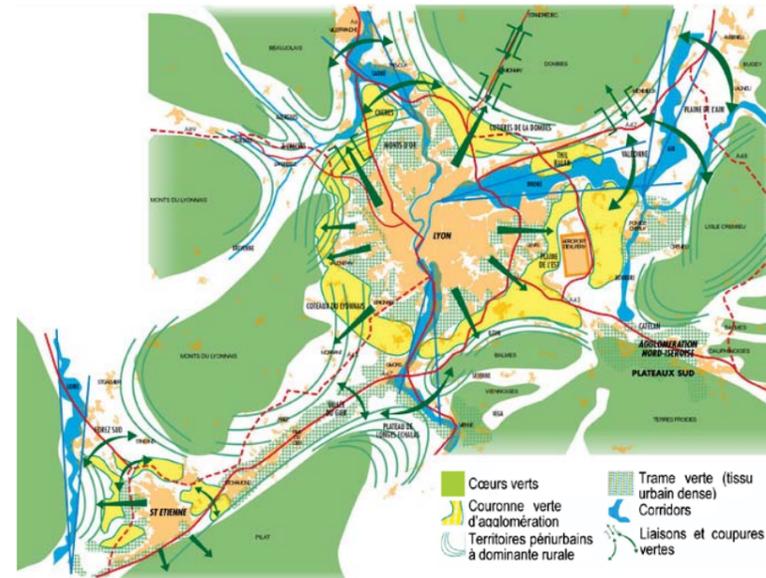
Pour que cette politique soit opérationnelle, **l'offre de logements en zone centrale doit être suffisante, de qualité et accessible pour tous les niveaux de revenus**, afin que le critère économique ne continue pas à être un des facteurs essentiels de localisation en zone périurbaine des ménages les plus modestes : le Scot y contribue à travers d'une part, des objectifs de diversification de l'offre d'habitat et des niveaux d'efforts adaptés aux différents secteurs de l'agglomération, et d'autre part, une politique foncière au service des orientations du Scot.

La reconnaissance et la préservation des espaces naturels et agricoles et de leurs fonctions

A travers le PADD et le Dog, le Scot définit un réseau maillé d'espaces naturels et agricoles à préserver et valoriser, déclinant les principes du réseau défini par la Directive territoriale d'aménagement (DTA) à l'échelle de l'aire métropolitaine. Il le considère comme l'élément principal de l'organisation urbaine.

Ce réseau constitue une **armature verte**, composée d'espaces de nature et d'espaces agricoles qui continuera à s'étendre sur environ la moitié du territoire du Scot (48% au minimum). Cette armature est complétée par des liaisons vertes en territoire naturel et agricole, prolongées par des liaisons de mise en réseau des parcs au sein de l'espace urbanisé. S'y ajoutent quelques espaces de nature, les grands parcs, espaces verts, équipements de loisirs verts, jardins des tissus pavillonnaires peu denses, alignements d'arbres... situés au cœur du tissu urbain et qui contribuent à la qualité de l'espace urbain et au maintien d'une biodiversité en ville. Ils représentent aujourd'hui environ 20 % de la surface du tissu urbain et sont destinés à être préservés pour une très large part. Les espaces agricoles hors armature verte, c'est-à-dire au sein du tissu urbain, s'étendent sur environ 5 000 hectares.

Réseau des espaces naturels et agricoles majeurs

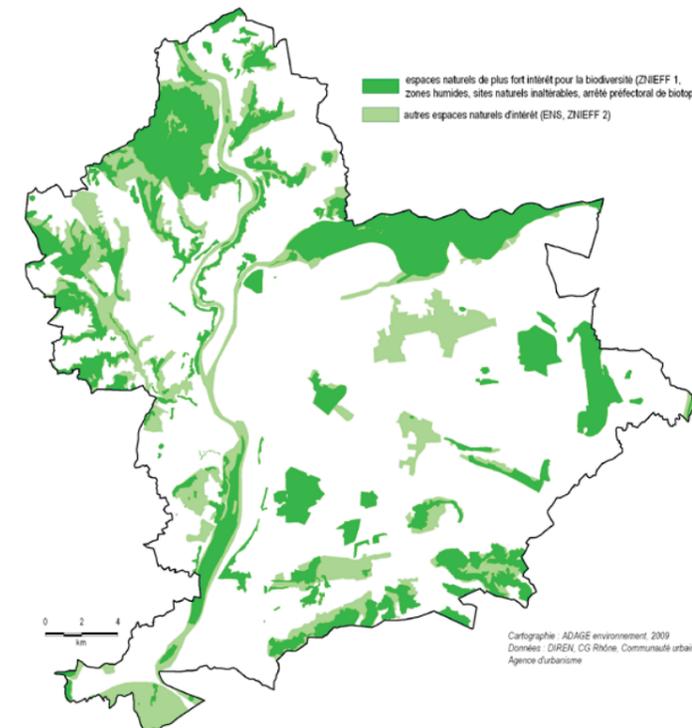


EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'armature verte du Scot



Les espaces naturels d'intérêt



L'armature verte est par définition non urbanisable. Elle intègre la quasi-totalité des « sites naturels inaltérables » du Schéma directeur, et une très large part des « espaces d'intérêt paysager », en renforçant le niveau de protection puisqu'ils deviennent non urbanisables. Au-delà des sites naturels inaltérables, les espaces de plus forte valeur pour la biodiversité reconnus par les différents inventaires (Znieff, ENS, zones humides) sont préservés via leur intégration à l'armature verte (à l'exception de quelques sites particuliers – cf. ci-après) et sont, ainsi que l'ensemble des espaces agricoles, identifiés par la cartographie du Scot (espaces naturels ou agricoles patrimoniaux – noyaux de biodiversité). Le **réseau bleu** défini par le Scot complète et s'intègre à cette armature verte.

Le **réseau de liaisons vertes** a pour objectif de permettre les échanges entre les espaces de nature nécessaires à la fonctionnalité écologique, mais aussi de constituer des coupures vertes en termes de paysage et, pour certaines, d'être le support de liaisons douces. Il reprend l'ensemble des corridors écologiques identifiés sur le territoire (cf. Etat initial de l'environnement). Pour une quinzaine de sites, où ces liaisons jouent un rôle essentiel de coupure verte entre des zones urbanisées et/ou des infrastructures, le Scot en définit précisément les limites en application de l'article R122-3 du code de l'urbanisme, ou impose de maintenir au minimum les limites actuelles des PLU. La préservation des vallons des Monts d'Or et de l'Ouest, secteurs d'enjeu très importants pour l'agglomération, s'en trouvera ainsi renforcée. Le Scot prescrit en outre la restauration des continuités et l'aménagement de franchissements lorsque nécessaire, notamment au droit des infrastructures de transport.

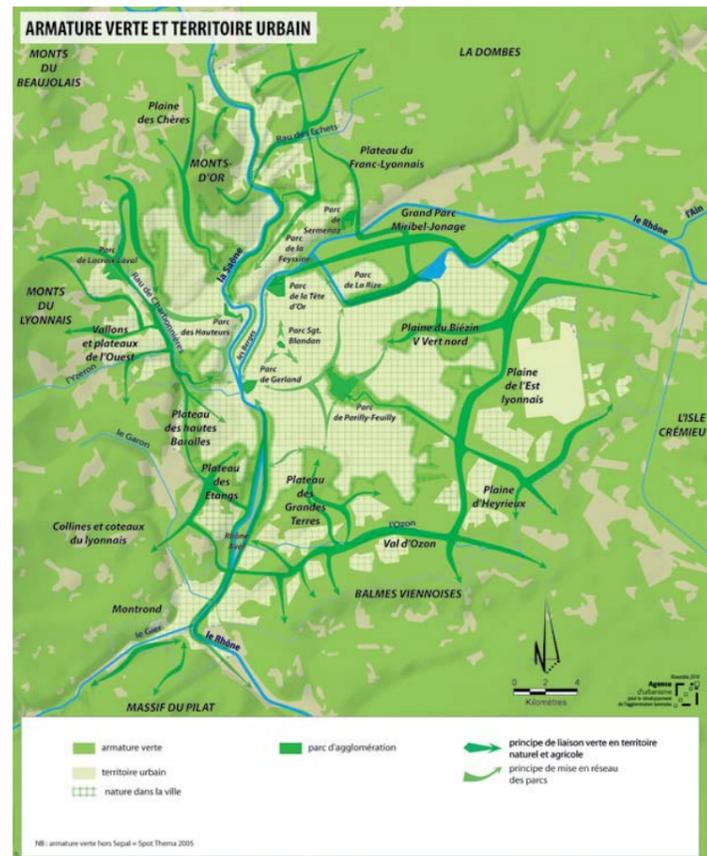
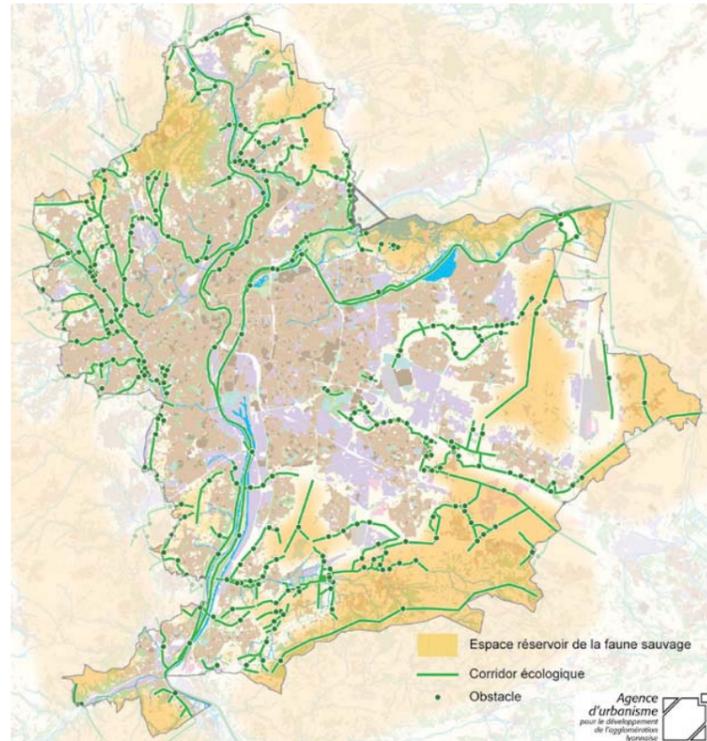
Enfin, au-delà de ces grandes liaisons vertes, le Scot incite au développement de **la végétation au cœur du territoire urbain**, avec un objectif non seulement paysager mais aussi de maintien de la biodiversité et de prévention de la formation d'îlots de chaleur (dans la perspective du réchauffement climatique). Cela devra se traduire sous différentes formes et à différentes échelles : espaces verts, parcs ou jardins de proximité, plantation d'arbres, coulées vertes, terrasses, toitures, murs végétalisés...

Au-delà de la **protection foncière** que le Scot confère ainsi aux espaces naturels et agricoles (et que les PLU devront retranscrire), il définit des **principes pour la gestion et la valorisation de ces espaces**, ce qui est essentiel à leur pérennité : mise en œuvre de programmes d'actions concertés avec des objectifs adaptés à la spécificité des territoires (et pouvant notamment s'appuyer sur des outils existants – projets nature, espaces naturels sensibles... – ou en cours de mise en place – Protection des espaces naturels et agricoles périurbains, Penap), mise en œuvre d'une politique agricole locale (notamment soutien aux agriculteurs et actions territorialisées), aménagements et cheminements de loisirs et de découverte compatibles avec la valeur écologique ou paysagère et les usages agricoles... La valorisation des espaces naturels et agricoles contribuera à renforcer l'offre d'accès à la nature de l'agglomération en réponse à une demande sociale croissante. Cela devra aussi contribuer à alléger la pression sur les espaces aujourd'hui très fortement fréquentés, notamment le Grand Parc Miribel Jonage. En complément, le Scot recommande l'aménagement d'au moins un nouveau grand site de nature et de loisirs liés à l'eau d'échelle métropolitaine, faute d'espaces disponibles pour cela sur le territoire de l'agglomération.

L'armature verte et le réseau de liaisons sont conformes avec le **réseau des espaces naturels et agricoles de la DTA**, y compris les prescriptions localisées du territoire autour de Lyon-Saint Exupéry. Sur l'Est lyonnais et le sud, ils reprennent également les principes de préservation et de valorisation de l'espace agricole et des milieux naturels définis par les chartes de développement et d'aménagement de l'Est lyonnais et de l'Ozon.

La mise en œuvre de l'ensemble de ces orientations et dispositions, en concertation avec celles des territoires voisins, apportera une réponse globale et cohérente aux enjeux des espaces naturels et agricoles du territoire, en contribuant à la préservation de la biodiversité, au maintien d'une agriculture périurbaine viable et respectueuse de l'environnement, à la qualité paysagère du territoire, ainsi qu'à la demande sociale en espaces de nature, de loisirs, de découverte.

Les corridors écologiques de l'agglomération lyonnaise



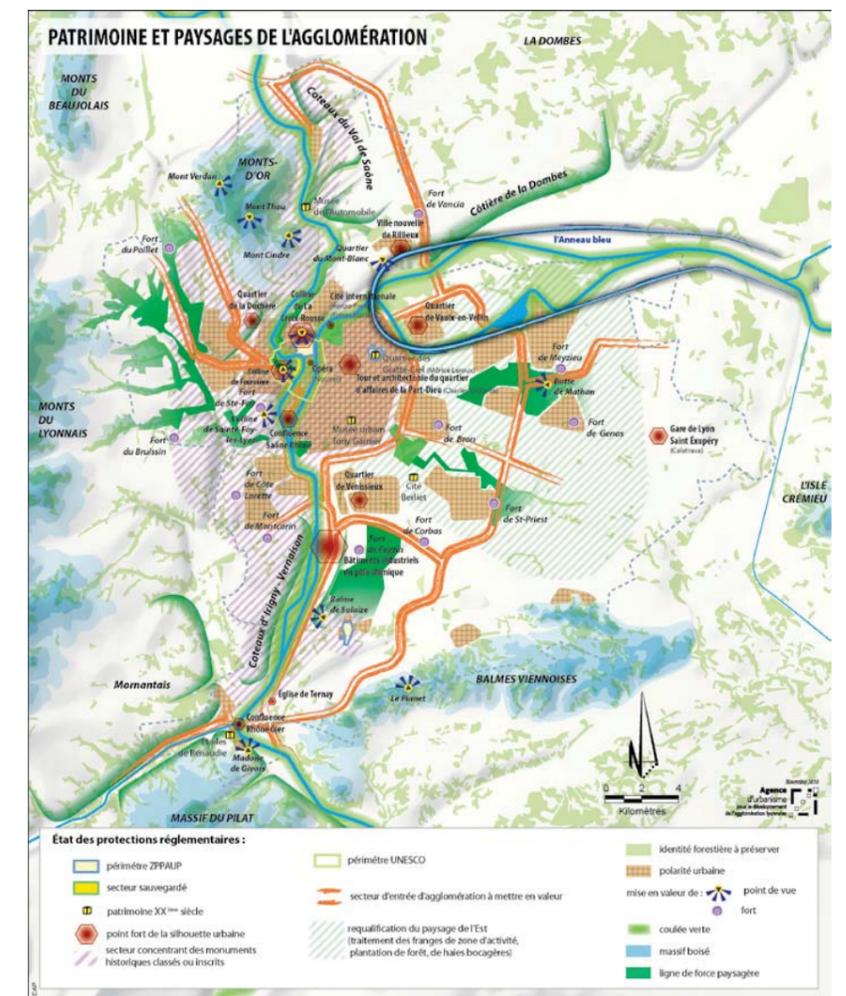
Des orientations pour assurer la préservation des paysages

Au-delà des questions évoquées ci-dessus qui contribueront à la qualité paysagère du territoire, le Scot prévoit un certain nombre d'orientations et de prescriptions spécifiques relatives à :

- la préservation du patrimoine urbain,
- la mise en valeur des entrées d'agglomération,
- la préservation, la valorisation voire la requalification des grands paysages, et notamment la création d'un grand paysage dans l'Est lyonnais en s'appuyant sur l'armature et les liaisons vertes, ainsi que la valorisation des sites fluviaux,

- la mise en valeur des points hauts et points de vue qui contribuent à l'identité du territoire,
- la requalification et l'intégration urbaine des axes autoroutiers du cœur de l'agglomération.

Ces orientations répondent à des enjeux importants pour le territoire en termes de cadre de vie, mais aussi d'image et d'attractivité.

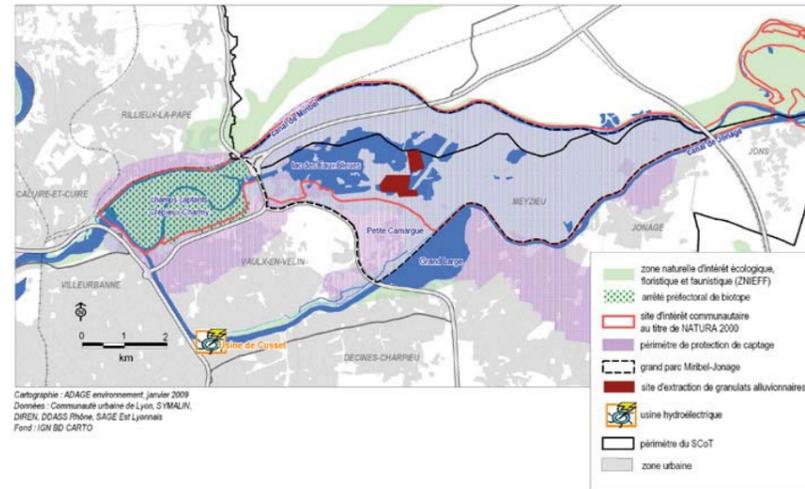


Le site Natura 2000 de Miribel-Jonage

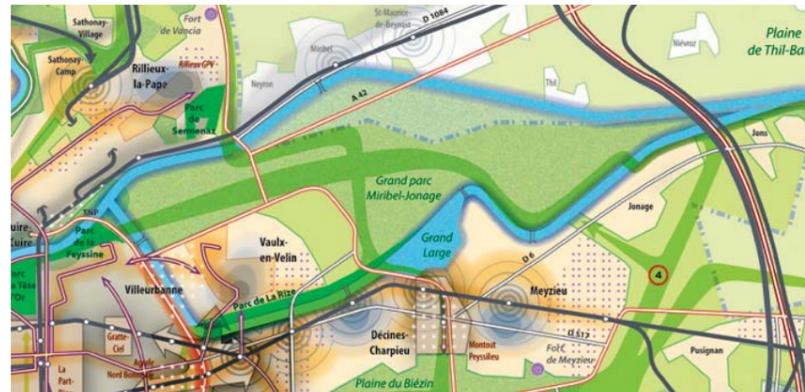
Le Scot intègre l'ensemble du site Natura 2000 de Miribel-Jonage identifié au titre de la directive européenne « Habitats » dans l'armature verte, et ne prévoit pas de nouveau secteur de développement urbain à proximité immédiate. L'hypothèse de l'urbanisation de la plaine agricole et maraîchère de Vaulx-en-Velin / Décines jouxtant le site a été écartée notamment pour limiter les impacts sur ce secteur. Le Scot rappelle l'objectif de gestion durable du site ; il prescrit aux PLU et politiques d'aménagement, la protection du site (nappe phréatique, inondations, faune et flore), l'élargissement de l'emprise du parc, et la limitation de l'accessibilité aux voitures. Le renforcement de l'offre en espaces de nature aménagés pour l'accueil du public sur l'agglomération devrait par ailleurs contribuer à maîtriser la pression de fréquentation sur ce site (qui pourrait être induite par l'augmentation de population).

Les orientations du Scot sur ce site sont en cohérence avec celles du projet de document d'objectif (DOCOB) qui visent à restaurer et gérer les habitats, et trouver un meilleur équilibre entre les activités humaines et les habitats naturels, restaurer le système fluvial. Il est également proposé de renforcer la préservation de la richesse ornithologique du site par la création d'une zone de protection spéciale au titre de la directive « Oiseaux ». Le DOCOB rappelle que les loisirs de plein air sont compatibles avec le maintien d'habitats naturels et d'espèces d'intérêt communautaire ; il prévoit un certain nombre de dispositions visant à prévenir l'impact de la fréquentation (piétinement, dégradation de la végétation, dérangement de la faune...) sur les habitats naturels et les espèces les plus sensibles et propose l'élaboration d'un document de cadrage en la matière et d'un plan de gestion des activités nautiques. Le plan directeur 2005-2015 établi par le Symalim (syndicat mixte propriétaire du parc) s'inscrit également dans cette perspective, l'un de ses trois axes stratégiques visant à poursuivre la restauration du site, le protéger et mettre en œuvre une gestion durable. Il se traduit par un plan d'actions et définit des indicateurs de suivi, en termes de biodiversité mais aussi de fréquentation, d'accessibilité.

Synthèse des enjeux sur le secteur de Miribel-Jonage



Objectifs de cohérence territoriale sur le secteur de Miribel-Jonage



LES INCIDENCES POTENTIELLEMENT NÉGATIVES DU DÉVELOPPEMENT ENVISAGÉ PAR LE SCOT ET LES MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE VOIRE COMPENSER

La consommation foncière du développement prévu par le Scot

Même si les engagements pris par le Scot en matière de maîtrise des consommations d'espace et de préservation du réseau maillé visent à minimiser ces incidences par rapport aux tendances actuelles, la croissance démographique (qui se traduira par un rythme de construction plus soutenu) et économique prévue par le Scot conduira à des consommations d'espaces, principalement des espaces agricoles.

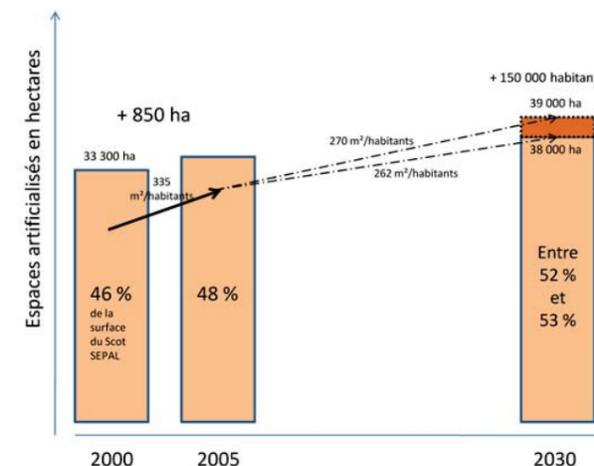
Au sein de l'aire métropolitaine, le choix d'une offre de logements et de sites d'accueil d'activités importante et attractive sur l'agglomération lyonnaise, a pour objectif de contribuer à limiter l'étalement urbain au-delà de l'agglomération au sens strict (72 communes du Scot) et les pressions sur l'environnement associées : consommation d'espaces et fonctionnalité du réseau des espaces naturels, déplacements routiers induits. Ces choix résultent des réflexions conduites à l'échelle de l'espace métropolitain de l'inter-Scot. Il sera donc essentiel d'évaluer l'évolution de ces indicateurs globalement à cette échelle pour apprécier l'efficacité de la stratégie adoptée.

Au total le territoire urbain défini par le Scot s'étend sur un peu plus de la moitié de la superficie du territoire (entre 38 000 et 39 000 hectares, soit entre 52 et 53%), ce qui est comparable à ce que prévoyait le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise. Au sein de ce territoire, les extensions urbaines potentielles représentent de l'ordre de 4 000 hectares, ce qui est équivalent au prolongement des tendances actuelles, mais pour une croissance plus soutenue de la population et de la construction de logements : ainsi la consommation foncière par habitant serait au maximum de 260 à 270 m² si l'ensemble de ces extensions potentielles étaient utilisées d'ici 2030, alors qu'elle était de 335 m² sur la période 2000-2005. Il s'agit en outre des extensions potentielles maximales, globalement supérieures aux besoins fonciers estimés cumulés pour le logement et les activités compte tenu des objectifs de densité : le territoire urbain n'est pas destiné à être urbanisé en totalité, il est par définition mixte et continuera à comporter des espaces ouverts (parcs et espaces verts, espaces de nature et surfaces agricoles) : ce sont les PLU qui en définiront précisément la localisation. Enfin, si l'objectif d'économie d'espaces peut se décliner a priori assez précisément pour l'habitat via des principes de formes urbaines et de densité, et les besoins fonciers en découlant être estimés (cf. encadré ci-après), cela est plus difficile pour le développement économique car dépendant fortement du type d'activités, et nécessite donc d'être étudié au cas par cas.

A noter que la consommation foncière liée aux infrastructures devrait être relativement limitée dans la mesure où le Scot prévoit de limiter les nouvelles voiries. En termes d'emprises, le territoire du Scot devrait être concerné principalement par le tronçon ouest du périphérique (le TOP, qui devrait être pour partie en souterrain) et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) à l'est, dont le fuseau de passage retenu en avril 2009, dit « plaine d'Heyrieux – Sibelin nord », traverse la partie sud du territoire : une part importante du tracé devrait être en souterrain ou couverte pour minimiser les effets de coupure. La réalisation du TOP pourrait en outre contribuer à renforcer la pression foncière dans l'ouest de l'agglomération.

Plusieurs projets prévus par le Schéma directeur sont aujourd'hui abandonnés (A467, prolongement du boulevard urbain sud à l'est de l'A46).

Perspectives de consommation foncière et d'évolution démographique



► Mesures prévues pour réduire les incidences

Les principes de définition d'un territoire urbain au sein duquel aura lieu le développement du territoire et les orientations présentées ci-dessus pour son utilisation plus intensive ont pour objectif de réduire la consommation d'espaces. La politique foncière devra favoriser la mise en œuvre du renouvellement urbain.

La création de nouvelles zones urbaines, qu'elles soient à vocation résidentielle ou économique, sera accompagnée, conformément au Dog, par la réalisation d'analyses environnementales préalables, qui auront pour objectif de décliner précisément les dispositions environnementales du Scot en fonction du contexte spécifique au projet, y compris en termes de localisation, d'organisation urbaine et de densité. Le Scot recommande également l'élaboration de référentiels explicitant les objectifs environnementaux, pour les bâtiments et zones d'activités, les bâtiments tertiaires et les logements.

De manière générale, mais plus particulièrement en matière de développement économique, l'ouverture à l'urbanisation du territoire urbain se fera de manière pro-

gressive et sera gérée globalement afin que l'enveloppe foncière potentiellement utilisable ne soit pas urbanisée en totalité et de manière extensive. Une attention particulière sera portée à l'analyse des besoins en termes d'espaces dans le cadre des analyses environnementales, et un suivi sera mis en place. Par ailleurs certains secteurs ne pourront être ouverts à l'urbanisation que sous conditions du respect de certaines prescriptions définies par le Scot, notamment en matière d'environnement. Cela représente environ 700 hectares sur les 2 000 de l'enveloppe foncière destinée au développement économique, et concerne les sites de Lyon-Saint Exupéry, des Portes du Dauphiné, de l'aéroport de Corbas et des Hôpitaux sud.

Enfin, concernant les sept territoires de projet qu'il identifie (Centre est, espace interdépartemental de Lyon-Saint Exupéry, Vallée de la Chimie, polarité urbaine de Givors, Porte Sud-ouest, Porte Nord-ouest et vallée de la Saône), le Scot impose une réflexion prospective globale et de long terme sur leur aménagement (sous la forme de plans de référence). Cela devra aussi contribuer à une approche du développement plus cohérente et plus économe en espaces.

Evaluation de la consommation d'espaces induite par le Scot pour les activités économiques et le logement

L'enveloppe foncière maximale dédiée au développement économique prévue par le Scot est de l'ordre de 2 000 hectares, avec par ailleurs des capacités de renouvellement dans les tissus économiques existants évaluées entre 300 et 500 hectares, et que le tissu urbain existant est destiné à accueillir 70 % des emplois. Dans l'hypothèse où cette enveloppe serait consommée en totalité par les extensions économiques cela représenterait en moyenne 80 hectares par an, soit sensiblement plus que sur la période 2000-2005 (environ 60 hectares par an).

Cf. aussi analyse des orientations en matière de développement économique au chapitre IV.1

Pour l'habitat, le Scot prévoit une enveloppe foncière maximale de 1 500 hectares, moins importante que ce que le prolongement des tendances actuelles de consommation d'espaces aurait nécessité. En effet, si l'on traduit les objectifs du Scot (150 000 logements supplémentaires à l'horizon 2030 soit 7 500 logements par an, pour un niveau actuel de 6 600, avec 30% en extension soit 45 000 logements) en termes de consommation foncière selon différentes hypothèses de densité, on observe que passer d'une densité de 26 logements à l'hectare pour les extensions urbaines (niveau moyen actuel) à 36 logements à l'hectare permet de ramener la consommation foncière du développement résidentiel à un niveau de l'ordre de 1 200 hectares.

L'analyse des capacités résidentielles du territoire a par ailleurs démontré que sur la base des objectifs de densité du Scot, le territoire était susceptible d'accueillir de l'ordre de 190 000 logements nouveaux à l'horizon 2030, soit sensiblement plus que l'objectif du Scot. Cette marge de manœuvre est importante car elle permettra de faire face aux éventuelles difficultés de libération du foncier et de mise en œuvre du renouvellement urbain.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Comparativement au Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, le territoire urbain du Scot est sensiblement en retrait dans certains secteurs, notamment dans le nord, au niveau du ruisseau du Ravin, ainsi que de celui de Rochecardon, ce qui devrait leur permettre de mieux participer à la fonctionnalité écologique du territoire. L'épaisseur de la branche nord de la plaine du Biézin-Vvert est confortée, et la plaine agricole de Vaulx-en-Velin/Décines préservée dans l'armature verte, ainsi que le secteur des Maraîchers à Caluire.

A l'inverse le secteur dit « Poste aux Chevaux/Tibaude » à Saint-Priest réintègre le territoire urbain, en continuité des zones d'activités existantes et en réduisant sensiblement l'épaisseur de la branche sud de la plaine du Biézin-Vvert, mais sans compromettre la continuité de la liaison Parilly – plaine d'Heyrieux qui fait l'objet d'une coupure verte délimitée. Dans le Val d'Ozon, si les espaces de plus fort intérêt sont préservés, l'extension du territoire urbain est sensiblement plus importante que celle des PLU en vigueur.



Le site métropolitain à vocation économique des **Portes du Dauphiné** envisagé par la DTA (une grande zone économique était en outre prévue par le Schéma directeur sur Saint-Laurent-de-Mure/Saint-Bonnet-de-Mure/Saint-Pierre-de-Chandieu) est intégré au territoire urbain du Scot. Il s'inscrit dans un secteur où les enjeux de préservation de l'armature verte et des continuités écologiques, de préservation de la ressource en eau ainsi que les enjeux paysagers sont forts.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

A Saint-Priest la liaison Parilly – Plaine d'Heyrieux fait l'objet d'une coupure verte strictement délimitée par le Scot.

Le site métropolitain des Portes du Dauphiné ne pourra être ouvert à l'urbanisation que sous conditions. Plusieurs des conditions définies par le Dog, visant à la cohérence d'ensemble, la qualité urbaine et paysagère, la préservation des liaisons vertes. L'analyse environnementale préalable qui sera réalisée devra notamment analyser précisément toutes ces questions. Cf. aussi chapitre IV.1.



Les incidences sur les milieux naturels et la biodiversité du territoire

De manière générale la consommation d'espaces peut induire des impacts en termes de biodiversité via les emprises sur des espaces naturels et/ou leur fragmentation, ne permettant plus les échanges indispensables à la survie des espèces.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

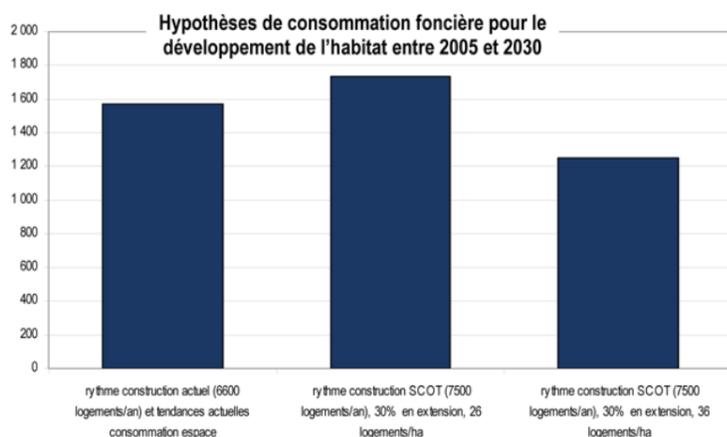
Les orientations exposées ci-dessus en termes de localisation du développement urbain futur et de préservation des liaisons vertes contribueront à réduire fortement ces impacts. La quasi-totalité des espaces d'intérêt pour la biodiversité sont préservés au titre de l'armature verte, et les corridors écologiques au titre des liaisons vertes.

De plus les analyses environnementales préalables, vérifieront notamment le respect de la fonctionnalité écologique du territoire et définiront les modalités précises de création d'espaces et d'éléments de nature au cœur du projet.

Le Scot prescrit en effet le renforcement de la place du végétal au cœur du tissu urbain, dans un triple objectif : qualité paysagère, maintien de la biodiversité, contribution au rafraîchissement – cf. plus haut.

Même si les prélèvements se font très majoritairement sur des zones agricoles de grande culture, pour lesquelles l'impact en termes de réduction directe de la biodiversité est moindre et si les continuités écologiques identifiées sont préservées, localement, quelques sites présentant une richesse ou un potentiel écologique sont toutefois inscrits dans le territoire urbain du Scot : il s'agit pour certains de secteurs dont la richesse est liée aux activités humaines pratiquées.

Il s'agit notamment de l'**aéroport de Corbas**, dont la richesse (avifaune) a justifié son recensement en Znieff et a été préservée par le maintien de surfaces en prairie de fauche pour l'atterrissage des avions. Ce secteur pourrait, à très long terme (dans la perspective d'un arrêt de l'activité de l'aéroport), accueillir des activités dans le prolongement de la zone d'activités existante sur Chaponnay et que le Scot prévoit de conforter.



► Mesures prévues pour réduire ou compenser les incidences

Ce site ne sera urbanisé que « sous conditions », notamment d'une prise en compte du patrimoine écologique et de la coupure verte. Ainsi dans l'hypothèse où le futur projet ne permettrait pas de maintenir des surfaces en prairie suffisantes pour l'avifaune, des surfaces de prairies permettant l'accueil des espèces d'avifaune concernées seraient recréées, notamment dans le cadre de l'élaboration des programmes d'action concertés de l'armature verte, et plus particulièrement sur des secteurs à proximité immédiate de l'actuel aéroport. Afin de préciser au mieux les besoins, un suivi préalable de ces espèces devra être mis en place, et poursuivi une fois les prairies installées afin d'en vérifier l'efficacité.



En ce qui concerne l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, le territoire urbain tel que défini dans le Scot intègre la plate-forme aéroportuaire actuelle, l'extension prévue par l'APPM et des zones à vocation économique, notamment au sud des pistes. Les prairies situées aux abords des pistes sont également un lieu d'accueil pour l'avifaune et sont recensées comme Znieff. Le développement de l'activité aéroportuaire ne devrait que peu modifier la nature et le mode de gestion de ces espaces. Les zones à vocation économique pourraient en revanche empiéter sur le périmètre de la Znieff. Au nord ouest, le périmètre de l'APPM empiète sur une zone agricole où subsistent des prairies et qui constitue aussi une zone d'accueil pour l'avifaune recensée comme Znieff.

► Mesures prévues pour réduire ou compenser les incidences

Le développement du secteur de Lyon-Saint Exupéry ne sera également réalisé que sous conditions, notamment de la prise en compte du patrimoine écologique. Les analyses environnementales préalables qui seront réalisées comporteront un bilan des richesses écologiques visant à en définir les modalités de prise en compte dans le cadre du projet.



Enfin, légèrement plus au nord, en limite de Corbas et de Mions, d'anciennes gravières de part et d'autre de la rocade est, recensées en Znieff (plan d'eau et secteur bocager favorable à l'avifaune), sont pour partie intégrées dans le territoire urbain. Le secteur a déjà été urbanisé pour partie au nord de la rocade.

► Mesures prévues pour réduire ou compenser les incidences

Dans l'hypothèse où ce site ferait l'objet d'un projet de développement, l'analyse environnementale préalable qui sera réalisée comportera une analyse des richesses écologiques en vue de les préserver dans le cadre du projet.

Toutes les zones humides identifiées par l'inventaire du Département sur le territoire sont intégrées dans l'armature verte, à l'exception d'un petit secteur sur Genay. Indirectement l'augmentation des rejets d'eaux usées et pluviales liés au développement urbain est susceptible d'avoir un impact sur les zones humides et milieux aquatiques. En ce qui concerne le secteur de Genay, les zones humides concernées sont pour partie enclavées au sein de la zone d'activités existantes, et les premières investigations menées dans le cadre des études relatives aux sites portuaires du nord de l'agglomération, n'y ont pas mis en évidence d'habitat ou d'espèce remarquables.

► Mesures prévues pour réduire ou compenser les incidences

Au-delà de leur intégration à l'armature verte, le Scot prescrit la protection des zones humides de toute artificialisation, et recommande leur restauration ainsi que l'adoption de mesures agro-environnementales dans les secteurs qui contribuent à leur alimentation.

En ce qui concerne les zones humides identifiées à Genay par l'inventaire départemental, des études approfondies seront engagées avant tout aménagement du secteur, dans le but de confirmer et préciser le premier diagnostic et d'identifier les possibilités de restauration de milieux humides.

Enfin, l'accroissement de la population sur l'agglomération centrale, si elle doit contribuer à atténuer la pression résidentielle sur les espaces périurbains, risque d'aggraver les pressions sur certains milieux naturels par leur fréquentation. Cette question est particulièrement importante pour le secteur de Miribel Jonage (site Natura 2000 et zone de captages pour l'alimentation en eau potable essentielle pour l'agglomération).

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le Scot et les orientations et objectifs de référence

Par la délimitation de l'armature verte inconstructible, le Scot est compatible avec les secteurs protégés au titre de la qualité du patrimoine naturel ou des paysages : site Natura 2000 de Miribel-Jonage, arrêtés de protection de biotope, sites naturels classés ou inscrits... Outre la protection foncière, il prévoit des outils de gestion de l'armature verte, en cohérence avec ceux existants ou en cours de mise en place : espaces naturels sensibles, espaces naturels et agricoles périurbains, projets nature...

Par la délimitation de l'armature verte et la définition d'un réseau de liaisons vertes et d'un réseau bleu, le Scot s'inscrit dans la logique de mise en réseau des espaces naturels telle que définie au niveau européen, et aujourd'hui déclinée en France par la « trame verte et bleue » instaurée par la Grenelle de l'environnement. Sur ce point le Scot est compatible avec le « réseau des espaces naturels et agricoles majeurs » de la DTA (cf. ci-dessus). Les continuités identifiées par le Scot sont par ailleurs cohérentes avec la cartographie des réseaux écologiques établie par la Région Rhône-Alpes.

Par ces dispositions et les orientations visant au renforcement de la place de la nature dans les espaces urbains, le Scot contribuera aux objectifs internationaux et nationaux de réduction du rythme de perte de biodiversité.

En matière de paysage, outre la prise en compte des espaces protégés, le Scot définit un certain nombre de prescriptions ou recommandations qui s'inscrivent dans les orientations de la convention européenne du paysage ratifiée par la France.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

La valorisation de l'armature verte et des liaisons vertes définies par le Scot conduira à une offre de lieux de nature accessibles et aménagés pour l'accueil du public renforcée et mieux répartie géographiquement sur l'agglomération. Le Scot recommande par ailleurs l'aménagement d'au moins un nouveau grand site de nature et de loisirs liés à l'eau à l'échelle métropolitaine. Cela devrait contribuer à ne pas aggraver la pression de fréquentation du Grand Parc Miribel Jonage, pour lequel le Scot exprime par ailleurs des orientations spécifiques et pour lequel tant le projet de DOCOB que le plan directeur définissent des modalités pour mieux gérer les impacts de la fréquentation – cf. plus haut.

De manière plus générale, les projets de valorisation prendront en compte les spécificités et sensibilités des territoires, en assurant la protection des espaces naturels patrimoniaux.

Les incidences sur les paysages

Le développement de l'agglomération est susceptible de modifier les grands paysages : visibilité de repères (monuments, éléments du relief), de fronts (par exemple coteaux boisés), maintien d'ouvertures (permises par les coupures d'urbanisation) et de points de vue.

D'autre part l'intensification du développement urbain visant à réduire la consommation d'espaces, préserver les espaces naturels et limiter les besoins de déplacements pourrait se traduire par un paysage urbain plus minéral et plus fermé, et de ce

fait moins attractif alors que l'objectif est au contraire d'attirer les habitants vers les centres et polarités urbaines. Le Scot fait le choix de relever ce défi et de conjuguer densité avec qualité urbaine et respect des attentes citoyennes. Il définit pour cela un certain nombre de dispositions et prescriptions assorties d'éléments pédagogiques les illustrant et démontrant que densité n'est pas synonyme de concentration ou hauteur des bâtiments.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Pour répondre aux objectifs de densité qu'il prescrit, le Scot prévoit une diversification des formes urbaines et une recherche d'innovation. Les analyses environnementales prescrites par le Scot et les référentiels sur lesquels il recommande de s'appuyer devront contribuer à décliner ces objectifs de manière opérationnelle dans les projets.

Les objectifs de verdissement du tissu urbain et la mise en valeur des espaces en eau contribueront également à la qualité paysagère et au cadre de vie des habitants.

De plus, les orientations et prescriptions du Scot pour la mise en valeur des paysages et l'amélioration du cadre bâti, rappelées plus haut, concernent les paysages tant à l'échelle du quartier que des grands paysages.

Enfin, la définition plus stricte d'une armature verte non urbanisable, et localement sa délimitation précise, induira une plus grande stabilité de l'usage des sols devant contribuer à renforcer la lisibilité et la qualité des paysages.

Enjeu 2 : La nécessité d'une agglomération plus économe en énergie, pour une meilleure qualité de l'air et une réduction de la contribution à l'effet de serre

RAPPEL DES ENJEUX, TENDANCES ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Des consommations d'énergie qui ont fortement augmenté (d'environ 25% entre 1990 et 2001).

Une part importante de cette croissance imputable aux transports et aux bâtiments, en lien avec un étalement urbain insuffisamment maîtrisé.

En corollaire, un accroissement des émissions de gaz à effet de serre, dont les transports sont le principal émetteur.

Une qualité de l'air globalement en amélioration, mais une situation préoccupante dans le centre de l'agglomération pour les polluants émis par les transports (oxydes d'azote) ; et des objectifs réglementaires de qualité de l'air pour 2010 qui seront difficilement respectés.

Un infléchissement récent des tendances en matière de transports, avec une baisse sensible de la mobilité, une réduction du trafic dans le centre (mais une hausse en périphérie), et une forte progression de l'usage des transports collectifs (surtout dans le centre). Mais le risque qu'une reprise de la croissance démographique soit un facteur de reprise de la croissance du trafic automobile.

Outre les orientations nationales, des politiques publiques locales volontaristes visant à infléchir fortement les tendances pour une réduction des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et une amélioration de la qualité de l'air :

- le plan climat de la communauté urbaine fixe comme objectif pour le territoire le respect des objectifs européens et nationaux (« 3x20 »³ et « facteur 4 »⁴),

³ « 3x20 » : à l'horizon 2020 (et par rapport à 2000) diminution de 20% des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, production d'énergies renouvelables atteignant 20% des consommations hors transports

⁴ « Facteur 4 » : diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050

- le plan de protection de l'atmosphère adopté en 2008 définit des mesures en matière de réduction de la vitesse, d'interdiction des véhicules les plus polluants, d'obligation de recours à l'énergie solaire thermique pour la construction ou la réhabilitation de certains bâtiments...visant au respect des objectifs réglementaires de qualité de l'air.

Même si la connaissance et la prospective restent encore incomplètes, les travaux menés jusqu'à présent ont montré que parmi les aléas conséquences du changement climatique, ceux qui sont le plus urgents à prendre en compte pour l'agglomération sont les canicules, les sécheresses et les orages violents.

LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT : UNE VILLE DE LA PROXIMITÉ ET UN MODÈLE DE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

Le Scot affiche explicitement à travers le PADD et le Dog la volonté de contribuer, conjointement avec les politiques publiques mises en place, aux objectifs de maîtrise des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, de développement des énergies renouvelables, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'air. Le Dog fixe ainsi un objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre, pour contribuer aux objectifs nationaux et à ceux du plan climat de l'agglomération.

Cet objectif général est décliné à travers diverses orientations et dispositions du Scot concernant plus particulièrement l'organisation urbaine, les déplacements et les bâtiments. Elles sont sous-tendues par les principes généraux du Scot, d'une organisation multipolaire et d'une multifonctionnalité des pôles urbains, d'une relation urbanisme/transport forte et d'une ville des « courtes distances ».

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La « courte distance » pour la maîtrise des besoins de déplacements

Corrélativement au choix d'une organisation urbaine multipolaire, le Scot prévoit qu'un nombre limité de pôles urbains accueillent prioritairement et de manière équilibrée habitants et emplois, et qu'ils soient suffisamment bien équipés (services, équipements, commerces, accès au réseau de transports collectifs...) pour répondre aux besoins quotidiens des habitants, et maîtriser ainsi les besoins de déplacements vers le centre de l'agglomération ou d'autres pôles mieux équipés. Cela se traduit concrètement par des principes de localisation et des prescriptions relatives aux équipements, services et commerces, ainsi que par le renforcement de la mixité du territoire urbain.

Ce principe de courte distance s'applique également aux déplacements des marchandises, et plus particulièrement aux denrées alimentaires, le Scot soutenant le maintien d'une agriculture périurbaine au sein de l'armature verte, pouvant accueillir des productions tournées vers la vente locale. Cela devra faire partie des questions abordées dans les programmes d'actions concertés à mettre en œuvre au sein de la trame verte.

Le développement de l'offre des modes de déplacements alternatifs à la route pour les voyageurs

Le Scot prévoit un développement des transports collectifs de voyageurs à l'échelle de l'agglomération, dépassant les périmètres de transport actuels et cohérent avec la localisation de l'urbanisation. Le maillage du territoire sera assuré par un réseau hiérarchisé en 3 niveaux : Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise, réseau de transport d'agglomération, transports de proximité. Le Scot définit les principes des liaisons complémentaires à réaliser pour constituer ce réseau, notamment pour le Réseau express : aménagement du cœur du nœud ferroviaire, en articulation avec les trafics voyageurs grandes lignes et les projets qui les concernent, réouvertures de lignes et prolongements en périphérie.

Ce réseau est défini en cohérence avec le projet de développement résidentiel et économique du territoire afin de permettre un report modal significatif des déplacements. Il prévoit de manière complémentaire les parcs-relais, gares et pôles d'échanges, ainsi que leur accessibilité par les modes doux et transports collectifs de proximité.

Enfin le Scot préconise la mise en place d'une gouvernance à une échelle territoriale adaptée et une politique tarifaire intégrée.

Le report modal du transport de marchandises

En ce qui concerne le transport de marchandises, le Scot intègre les grands projets ferroviaires qui le concernent, notamment le contournement ferroviaire (CFAL) et le raccordement des lignes à grande vitesse Rhin-Rhône et Lyon-Turin. Outre le report modal du trafic marchandises ces projets devraient permettre de desserrer les contraintes qui pèsent actuellement sur le nœud ferroviaire lyonnais en redonnant de la capacité, et favoriser ainsi le développement des services voyageurs, notamment TER. Par ailleurs, le Scot prévoit les orientations suivantes en faveur du report modal vers le fer et la voie d'eau :

- maîtrise du développement de la logistique et localisation prioritaire des nouvelles zones sur des sites desservis par deux modes de transport,
- logistique urbaine innovante et efficace pour la distribution des marchandises en ville, s'appuyant sur l'élaboration d'un schéma spécifique à intégrer aux futurs PDU,
- création ou renforcement de plateformes portuaires sur l'axe Rhône-Saône,
- utilisation de la trimodalité dans la Vallée de la chimie.

La limitation des infrastructures routières et une circulation routière apaisée

S'il intègre les grandes infrastructures prévues par la DTA (A89, A45, COL), le Scot fait le choix de limiter les extensions du réseau de voirie d'agglomération et d'optimiser son exploitation, notamment dans le but de maîtriser les pollutions et nuisances.

Ainsi, en cohérence avec le PPA, le Scot définit des mesures contraignantes vis-à-vis de la circulation routière, et prescrit notamment un abaissement des vitesses (dans le double objectif de réduire les nuisances sonores et les émissions de polluants). Il prévoit la possibilité de réserver des voies de circulation aux transports collectifs mais aussi au covoiturage. Il préconise en outre le développement des modes doux, par un meilleur partage de l'espace public (via les PDU), la réalisation d'un schéma cyclable d'agglomération, l'aménagement d'espaces de stationnement pour les vélos. Il préconise également une politique de stationnement cohérente à l'échelle de l'agglomération incitant à l'usage des transports collectifs.

Le PPA a évalué la baisse des émissions d'oxydes d'azote induite par une réduction de la vitesse de l'ordre de 200 tonnes/an sur le périmètre PPA, et l'interdiction des véhicules les plus polluants à 1 200 tonnes/an (pour des émissions de l'ordre de 17 000 tonnes sur le périmètre PPA et 3 500 sur Lyon-Villeurbanne à l'horizon 2010 dans le l'hypothèse d'un scénario tendanciel).

La neutralité carbone du développement urbain : efficacité énergétique et développement des énergies renouvelables

En ce qui concerne le développement urbain, le Scot définit trois familles d'orientations :

Le lien urbanisme / transport : localisation du développement résidentiel en priorité dans les quartiers bien desservis par les transports collectifs, notamment autour des gares du Réseau express, qualité de la desserte parmi les critères de priorité de l'aménagement des zones d'activités.

La qualité environnementale et énergétique des bâtiments, tant pour les bâtiments d'activités que les logements. Les analyses environnementales préalables prescrites par le Scot et les référentiels pour le logement, les bâtiments d'activités ou tertiaires et zones d'activités contribueront à orienter les choix en matière énergétique (mais aussi des matériaux) au regard des enjeux de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. Le Scot intègre les objectifs nationaux de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de

l'environnement (dite loi Grenelle 1) relatifs à la réglementation thermique : généralisation de la construction basse consommation en 2012, de la construction à énergie passive ou positive en 2020. Il devrait ainsi contribuer à une mise en œuvre accélérée de cette nouvelle réglementation.

Le développement des énergies renouvelables et des réseaux de chaleur : effort systématique pour intégrer le solaire thermique dans la construction neuve, le bois énergie, l'équipement des surfaces de toiture des bâtiments d'activités en solaire thermique ou photovoltaïque, le raccordement aux réseaux de chaleur et leur développement.

L'étude conduite sur les gisements d'énergies renouvelables du territoire montre que l'atteinte d'un niveau de production d'énergies renouvelables proche de l'objectif de 20 % nécessite la mobilisation de tous les gisements identifiés et en parallèle une baisse des consommations d'énergie de 20 %.

La loi d'engagement national pour l'environnement (dite loi Grenelle 2) introduit dans le code de l'urbanisme des dispositions qui faciliteront et permettront de renforcer la traduction de ces orientations dans les PLU.

Si toutes ces orientations vont dans le sens d'une maîtrise de la croissance des consommations d'énergie (et donc des émissions de polluants et gaz à effet de serre), il est important de souligner, que pour une réponse à la hauteur de l'enjeu et des objectifs, l'action doit porter non seulement sur les constructions neuves, mais aussi, sur les consommations d'énergie générées par les bâtiments existants. Pour cela le Scot intègre également **des préconisations relatives à la réhabilitation thermique du bâti existant.**

Les mutations industrielles, une contribution à la réduction des émissions de polluants

La régénération industrielle, tout particulièrement dans la Vallée de la chimie, que le Scot prévoit d'accompagner, devrait contribuer à réduire les émissions de polluants et gaz à effet de serre des activités industrielles.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Parce qu'il orientera de nombreuses politiques locales (le logement, l'industrie, le transport, les déplacements...), le Scot influera nécessairement sur les émissions de gaz à effet de serre du territoire : il participera à leur réduction au travers d'orientations volontaristes mais il sera également à l'origine d'un développement source d'émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le Scot a fait l'objet d'une première estimation de sa participation au changement climatique à travers les émissions et les réductions de gaz à effet de serre que l'on peut en attendre dans le cadre d'une mission d'étude auprès de Mosaïque Environnement.

La quantification carbone du Scot, réalisée à partir de la méthode Bilan Carbone® de l'Ademe, avait pour objet de répondre à deux objectifs :

- fournir, pour les orientations, des éléments qualitatifs en termes de gaz à effet de serre,
- quantifier plus précisément les conséquences attendues du Scot là où cela est possible avec des hypothèses crédibles à l'horizon 2020 ou 2030.

Cette pré-étude a permis de flécher deux pistes de travail portant sur les questions d'habitat et de densité urbaine que le Sepal souhaite poursuivre dans le cadre d'un travail plus conséquent en complément de l'élaboration du tableau de bord « environnement et développement durable ».

L'adaptation au changement climatique

Au-delà des dispositions évoquées ci-dessus visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre et donc la contribution du territoire au changement climatique, le Scot intègre un certain nombre de dispositions qui devront contribuer à faire face aux modifications climatiques et à leurs conséquences possibles en matière de risques, de santé, de biodiversité. Ainsi la promotion de l'architecture bioclimatique via les référentiels de la construction devra contribuer à améliorer le confort d'été, le développement de la végétation dans le tissu urbain à limiter la formation d'îlots de chaleur et au rafraîchissement, la limitation des surfaces imperméabilisées et le maintien de zones d'expansion de crues contribueront à limiter les conséquences d'une éventuelle aggravation des phénomènes d'inondations (notamment liées à des orages violents), la gestion économe de la ressource en eau devra permettre de mieux faire face aux éventuels épisodes de sécheresse...

Les incidences potentiellement négatives du développement envisagé par le Scot et les mesures prévues pour les éviter, réduire voire compenser

Le développement urbain et économique

L'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles activités sur le territoire génère des besoins en énergie, pour la construction et le fonctionnement des bâtiments (logements, activités, équipements...), les déplacements de personnes et de marchandises ainsi que les process industriels. La mise en œuvre des orientations rappelées ci-dessus, conjugué aux gains liés aux améliorations technologiques tant sur les véhicules que sur les constructions, contribuera à ce que la croissance de ces besoins soit proportionnellement moindre que par le passé. Le tableau ci-après synthétise les dispositions du Scot visant à maîtriser les consommations d'énergie et les facteurs de consommation sur lesquels elles contribueront à agir.

Il faut noter les points suivants :

Certains secteurs du territoire urbain resteront toutefois à l'écart du réseau de transports collectifs tel qu'envisagé par le Scot ou ne bénéficieront pas d'un accès multimodal pour le transport de marchandises, notamment dans la partie sud du Val d'Ozon.

Ainsi, le Scot confirme la vocation économique de quelques sites du territoire urbain le long de l'A46 sud, dans des secteurs qui n'offriront a priori ni multimodalité, ni desserte en transports collectifs pour les salariés. Même si le Scot prévoit de ne pas créer d'importants pôles logistiques exclusivement raccordés à des axes routiers, le développement économique de ces sites risque d'augmenter les trafics sur l'A46 sud.

En matière de développement résidentiel, si tous les sites de projet bénéficient bien d'une desserte, les polarités relais de Saint-Symphorien d'Ozon, Chaponnay et Saint-Pierre-de-Chandieu, plus excentrées, ne devraient pas pouvoir bénéficier directement du réseau d'agglomération.

En revanche, la desserte par les transports collectifs est un des critères des 4 sites soumis à des conditions particulières d'urbanisation : ainsi le site métropolitain des Portes du Dauphiné ne sera ouvert à l'urbanisation que sous réserve d'une meilleure desserte ferroviaire, notamment pour les salariés et visiteurs (la réouverture de la gare de Toussieu/Chandieu étant l'une des conditions posées par le Dog) ; une desserte en transports collectifs en site propre raccordée au réseau express ou le prolongement du métro est un préalable au développement du site des Hôpitaux sud à Saint Exupéry ou Corbas l'importance du développement autorisé sera adaptée à la desserte par les transports collectifs.

L'impact du développement des réseaux de chaleur dépendra du choix des énergies les alimentant.

Outre le rafraîchissement de l'espace public et des bâtiments, la végétalisation du tissu urbain peut contribuer, avec l'armature verte et selon les modalités de mise en œuvre, au stockage du carbone (puits de carbone) sur le territoire.

Si la multifonctionnalité des pôles urbains permet de limiter les déplacements des habitants, elle peut en revanche générer un accroissement du trafic de livraisons de marchandises au sein du tissu urbain ; d'où l'importance de la mise en œuvre des orientations relative au transport de marchandises en ville.

Dispositions du Scot et consommation d'énergie

| ► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences | Facteurs de consommation d'énergie | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------------|-----------|------------------|--------------------------------------|--|--------------|-----------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------|
| | habitants | | | | | activités | | | | | |
| | logements | | | | | bâtiments | | | | | |
| | construction | chauffage | rafraichissement | eau chaude et électricité spécifique | déplacements habitants (travail, loisirs...) | construction | chauffage | eau chaude et électricité spécifique | déplacements salariés | déplacements marchandises | process industriels |
| analyses environnementales | | | | | | | | | | | |
| référentiel logements | | | | | | | | | | | |
| référentiels bâtiments et zones d'activités | | | | | | | | | | | |
| organisation urbaine / mixité fonctionnelle des polarités → impacts sur les besoins de déplacements | | | | | | | | | | | |
| organisation urbaine / proximité des réseaux de transports → impacts sur les choix modaux | | | | | | | | | | | |
| développement de l'offre en transports collectifs | | | | | | | | | | | |
| redéfinition du partage de la voirie au profit des modes doux | | | | | | | | | | | |
| abaissement des vitesses | | | | | | | | | | | |
| organisation et formes urbaines / densité, compacité | | | | | | | | | | | |
| objectifs de performance énergétique des logements | | | | | | | | | | | |
| développement de l'utilisation des énergies renouvelables | | | | | | | | | | | |
| développement des réseaux de chaleur | | | | | | | | | | | |
| réhabilitation thermique des bâtiments | | | | | | | | | | | |
| végétalisation du tissu urbain | | | | | | | | | | | |
| multimodalité des zones dédiées à la logistique | | | | | | | | | | | |
| régénération industrielle de la Vallée de la chimie | | | | | | | | | | | |
| schéma de transport des marchandises en ville | | | | | | | | | | | |
| accueil de nouvelles infrastructures ferroviaires | | | | | | | | | | | |
| aménagement / création de plateformes portuaires | | | | | | | | | | | |

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les travaux du Bilan Carbone mentionnés plus haut ont montré que l'augmentation du rythme de construction de logements par rapport au rythme « fil de l'eau », conduirait, dans l'hypothèse où les modes constructions seraient identiques à ceux pratiqués aujourd'hui, à un surplus d'émissions de gaz à effet de serre (dû au fonctionnement des logements – chauffage, eau chaude, électricité...) de l'ordre de 80 000 tonnes par an en 2030 par rapport à la situation en 2010. L'application des futures réglementations thermiques et l'accélération de leur mise en œuvre que pourrait impulser le Scot, notamment via le référentiel de la construction, devrait ramener ce surplus à environ 60 000 tonnes. La réhabilitation thermique d'environ 350 000 m² de logements (soit 3 500 logements d'une surface moyenne de 100 m²) permettrait de compenser l'écart entre le scénario Scot et le scénario fil de l'eau.

Par ailleurs, partant du constat que le taux de motorisation des ménages est plus faible dans une ville plus dense et que corrélativement les déplacements motorisés sont moins nombreux, le Bilan Carbone montre que passer d'une densité de 26 logements à l'hectare en 2010 à 40 en 2030, permet de réduire d'environ 7 000 tonnes par hectare les émissions de gaz à effet de serre dus aux déplacements quotidiens des ménages.

Le choix d'accueillir sur l'agglomération lyonnaise, compte tenu notamment de la qualité de sa desserte, une part importante de la croissance envisagée sur l'aire urbaine, résulte notamment de la volonté de mieux maîtriser les consommations d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine. Cela confère à l'agglomération lyonnaise une responsabilité particulièrement importante et la nécessité d'une politique énergétique ambitieuse, pour que ces choix ne pénalisent pas la qualité de vie des habitants de l'agglomération (en les exposant à davantage de nuisances et pollutions). C'est aussi un enjeu d'exemplarité pour la deuxième agglomération de France. Cela nécessite que les territoires voisins partagent les mêmes objectifs de maîtrise des besoins de déplacements et de transfert modal : c'est l'objet des réflexions conduites dans le cadre de l'Inter-Scot et des orientations communes adoptées (« Chapitre commun »), notamment celle relative à un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat. Il sera donc nécessaire de suivre et évaluer l'efficacité de cette stratégie à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine et pas seulement de l'agglomération lyonnaise.

Les infrastructures de transports

Si la réalisation des voies autoroutières (A89, A45, COL) devrait permettre d'écarter les flux de transit de la zone urbaine dense (et ainsi contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et polluants sur le territoire), elles peuvent aussi conduire à une augmentation du trafic sur certaines pénétrantes et freiner le report modal vers le fer par une accessibilité autoroutière facilitée.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

La DTA définit des prescriptions relatives à la gestion du réseau routier afin de ne pas concurrencer le développement des transports collectifs : limiter la capacité des pénétrantes, restreindre les créations de diffuseurs... En déclinaison et complément, le Scot confirme que les autoroutes A89 et A45 ne doivent pas constituer des pénétrantes, définit les conditions pour l'ouverture éventuelle de nouveaux diffuseurs et de nouvelles modalités de gestion et d'exploitation des voiries pour limiter leurs impacts.

A noter en outre que plusieurs grands projets qui figuraient dans le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise sont aujourd'hui abandonnés : A467, prolongement du boulevard urbain sud.

Le Scot intègre en outre deux projets visant à finaliser le réseau routier d'agglomération : le bouclage du périphérique avec la réalisation du tronçon ouest (TOP) et un nouveau pont sur le Rhône pour désengorger celui de Pierre-Bénite et éviter que le trafic en provenance de l'A45 ne se dirige vers le cœur de l'agglomération. Les dispositions qui suivent visent à maîtriser l'accroissement de trafic qu'ils pourraient engendrer par l'amélioration des conditions de circulation qu'ils procureront.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Ces projets, qui visent avant tout à protéger des zones urbaines denses du trafic et y permettre la requalification de voirie, sont conçus et seront réalisés dans le cadre d'un schéma multimodal et en cohérence avec le développement des transports collectifs (points de connexion et d'accès au réseau).

En outre, les modalités d'aménagement et d'exploitation des voiries prescrites par le Scot ont notamment pour objectif de hiérarchiser et mieux répartir les trafics, ainsi que d'en limiter la croissance en limitant les capacités des voies pour le trafic automobile au profit des transports collectifs et modes doux.

Le développement de l'aéroport de Lyon-

Saint Exupéry n'est pas un projet initié par le Scot mais le Scot l'intègre. Les dispositions prises au niveau national et local (ci-dessous) devront contribuer à maîtriser les émissions polluantes que pourraient générer l'augmentation du trafic aérien (voyageurs et fret) mais aussi le trafic routier de desserte, pour les voyageurs, les marchandises et les activités.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Au niveau national, une convention a été signée avec l'Etat sur les engagements pris par le secteur du transport aérien dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Elle définit notamment les objectifs à l'horizon 2020 de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz carbonique des nouveaux avions de 50% par passager-km et les émissions d'oxydes d'azote de 80%, d'accélérer la modernisation des flottes de véhicules, de réduire les consommations liées aux temps d'attente au sol ou en vol, etc. Au niveau local, la politique environnementale de l'aéroport (engagement des acteurs locaux pour l'environnement, certification ISO14001) intègre également des orientations relatives aux consommations d'énergie et à la qualité de l'air. Il conviendra de vérifier dans quelle mesure ces dispositions permettent de compenser l'augmentation des trafics et de réduire les émissions.

En ce qui concerne la desserte de l'aéroport, pour les voyageurs les prolongements prévus du Réseau express (Leslys) contribueront à favoriser le report modal et maîtriser le trafic routier induit. Pour les marchandises l'interconnexion sera assurée avec les projets de réseau de fret ferroviaire. Les conditions d'urbanisation définies pour le site de Lyon-Saint Exupéry précisent en outre que l'importance du développement sera adaptée à la desserte par les transports collectifs.

Le Scot et les orientations et objectifs de référence

Comme cela a été démontré ci-dessus, le Scot s'inscrit dans les orientations portées au niveau international, européen et national pour une plus grande efficacité énergétique et la lutte contre le changement climatique. Le Scot s'approprie à son échelle, les objectifs quantitatifs repris pour certains par le Grenelle de l'environnement : réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre dans la perspective du facteur 4,20 % d'énergies locales renouvelables dans la consommation globale du territoire, généralisation des bâtiments à énergie passive ou positive... des objectifs qui sont également repris par le Plan climat de la Communauté urbaine.

En matière de qualité de l'air, le Scot est cohérent avec les orientations du plan de protection de l'atmosphère adopté sur l'agglomération en 2008, dont il décline certaines dispositions relatives aux transports et à la gestion des infrastructures routières, mais aussi en ce qui concerne le bâtiment et le développement des énergies renouvelables, dans l'objectif de ramener les niveaux de pollution en dessous des seuils réglementaires, tout particulièrement pour le dioxyde d'azote.

Enfin les orientations du Scot en matière de transports (maillage du territoire par les transports collectifs, hiérarchie et optimisation du réseau de voirie, gestion coordonnée des différents modes) s'inscrivent dans celles définies par la DTA, tant pour le développement de l'offre ferroviaire et de transports collectifs, que de gestion du réseau routier.

Enjeu 3 : La préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles et matières premières pour répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures

LES RESSOURCES EN EAU, RAPPEL DES ENJEUX, DES TENDANCES ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Une ressource en eau souterraine abondante mais très vulnérable, fortement sollicitée et présentant des menaces de dégradation de toutes origines (urbaines, industrielles, agricoles) : principalement l'aquifère de la plaine de l'est, ressource stratégique pour le territoire, mais aussi la nappe alluviale du Rhône en aval de l'agglomération, et la nappe de la Saône.

Hormis la nappe alluviale du Rhône au droit de Miribel-Jonage et la nappe profonde de la molasse, les aquifères du territoire ne devraient pas être en mesure de respecter les échéances de la Directive cadre sur l'eau d'atteinte d'un « bon état » à l'échéance 2015, malgré les actions actuellement engagées ; le projet de Sdage propose donc un report des échéances. L'ensemble des ressources en eau souterraine du territoire du Scot sont identifiées par le Sdage comme ressources majeures à préserver pour l'alimentation en eau potable.

Une ressource suffisamment abondante pour assurer les besoins actuels et futurs de l'agglomération, mais une forte dépendance de l'alimentation en eau potable vis-à-vis du champ captant de Crépieux-Charmy qui nécessite une plus grande sécurisation et une diversification des sources d'approvisionnement.

De plus, des conflits d'usage potentiels dans la partie est de la nappe de l'est entre les prélèvements pour l'eau potable d'une part, industriels et agricoles d'autre part.

Le Sage de l'Est lyonnais (approuvé en juillet 2009), une démarche concertée et fédératrice pour la préservation de la ressource et son utilisation prioritairement pour l'alimentation en eau potable.

Hormis le Rhône en amont de l'agglomération et l'Yzeron, des cours d'eau dont la qualité est également très dépendante des activités humaines et dégradée. L'objectif de « bon état écologique » ne pourra pas être atteint en 2015 et un report d'échéance est proposé par le futur Sdage.

Outre le Rhône et la Saône, les ruisseaux de l'Ouest lyonnais et l'Ozon assurent des fonctions essentielles pour le territoire en termes de biodiversité et de continuités écologiques, de paysages, de régulation des inondations qui nécessitent d'être confortées.

Des dispositifs d'assainissement (actuels et projetés) qui devraient à terme permettre de traiter les effluents de l'agglomération, y compris dans la perspective de son développement, dans de bonnes conditions (tant en termes de capacité que de performances).

LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT : UNE PRIORITÉ À LA PROTECTION DES RESSOURCES D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Le Scot intègre l'enjeu stratégique pour le territoire de protection de la ressource en eau potable à travers diverses orientations et dispositions, ainsi que les enjeux relatifs à la qualité et la valorisation des cours d'eau. Il s'appuie notamment sur les orientations du Sage de l'Est lyonnais approuvé en juillet 2009 (dont le périmètre est en quasi-totalité inclus dans celui du Scot), avec lequel il doit être compatible. De nombreux échanges ont eu lieu entre les acteurs porteurs du Scot d'une part et du Sage d'autre part, afin de renforcer la cohérence et la complémentarité entre les deux démarches engagées en parallèle. Le Scot intègre aussi les orientations du Sdage⁶ en cours de révision en application de la Directive cadre sur l'eau.

Un tableau en annexe reprend de manière détaillée les principales orientations du Sdage et du Sage, et celles du Scot y contribuant.

Les six orientations du Sage :

- Protéger les ressources en eau potable : orientation majeure et primordiale découlant du statut de réserve patrimoniale de la nappe de l'Est lyonnais
- Reconquérir et préserver la qualité des eaux
- Gérer durablement la quantité de la ressource en eau
- Gérer les milieux aquatiques superficiels et prévenir les inondations
- Sensibiliser les acteurs
- Mettre en œuvre le Sage

Ces orientations sont déclinées en une soixantaine d'actions, certaines d'entre elles constituant des prescriptions réglementaires et faisant l'objet du règlement du Sage.

La sécurisation de l'accès à l'eau potable

Le PADD fait de la sécurisation de l'accès à l'eau potable une priorité, qui se décline en trois axes :

- Le renforcement de la protection de la ressource principale de Crépieux-Charmy et des captages périphériques.
- La diversification des sources d'approvisionnement, par le renforcement des captages indépendants de la nappe du Rhône (qui alimente Crépieux-Charmy), et la préservation de la nappe de la molasse (nappe fossile profonde dont le renouvellement est mal connu) pour l'usage d'alimentation en eau potable.
- La préservation, voire l'amélioration selon les cas, de la qualité des aquifères et la gestion des conflits d'usage.

Cela répond, en cohérence avec le Sage et le schéma général d'alimentation en eau potable de la Communauté urbaine, à la nécessité de renforcement de la protection de la nappe du Rhône qui alimente en eau potable une très large part de la population de l'agglomération (environ 100

millions de m³ par an), de reconquête de la qualité et de protection de la nappe de l'Est lyonnais, qui doit notamment pouvoir assurer une ressource de secours pour l'agglomération.

Cela se décline par des dispositions visant à assurer un développement urbain respectueux du cycle naturel de l'eau, un principe de précaution et des mesures de prévention vis-à-vis des pollutions.

Un développement urbain respectueux du cycle naturel de l'eau

Il s'agit de préserver les possibilités de réalimentation de la nappe par l'infiltration des eaux de pluie, d'une part en limitant les surfaces imperméabilisées et d'autre part en définissant des principes de gestion des eaux pluviales des zones urbanisées permettant cette infiltration.

L'enveloppe d'espaces non urbanisables définie par le Scot (armature verte) a notamment pour objectif de permettre l'alimentation naturelle de la nappe de l'Est lyonnais, plus particulièrement au droit de ses couloirs de circulation.

Dans les espaces urbanisables le Scot définit des principes de gestion des eaux pluviales visant à restituer progressivement l'eau au milieu naturel, avec le double objectif de maîtrise du ruissellement (voir aussi les enjeux relatifs aux risques naturels) et de réalimentation de la nappe (dans l'est) ou de soutien des étiages des cours d'eau (dans l'ouest). Les PLU devront décliner ces dispositions.

Cela traduit l'objectif du Sage « appliquer des principes d'urbanisation optimisée », qui se décline notamment par la recommandation R10 « application d'un principe de densification et non d'extension de l'urbanisation » et R11 « maintien de la plaine du Biézin-V Vert nord non urbanisée » à laquelle le Scot donne ainsi une portée réglementaire.

L'armature verte intègre en effet la branche nord du V Vert telle que définie par le Sdal. La protection de ce secteur est aussi renforcée par rapport au Schéma directeur : épaisseur plus importante du V Vert, niveau de protection renforcé (espace d'intérêt paysager et site de développement stratégique du Sdal), suppression de la pénétrante autoroutière LY6.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La prévention des pollutions

En matière de prévention des pollutions ; le Scot définit des prescriptions quant au développement urbain dans les périmètres de protection des captages et dans les secteurs dits de vigilance correspondant aux couloirs d'alimentation de la nappe de l'est :

- rappel des obligations réglementaires dans les périmètres de protection rapprochée,
- intégration de dispositions de nature à prévenir tout risque de pollution dans les périmètres éloignés lorsque des aménagements y sont autorisés, conformément à l'article 3 du règlement du Sage,
- principe de précaution dans les secteurs de vigilance et règles à établir par les PLU.

Le Scot prescrit en outre la reconquête des périmètres de protection rapprochée déjà urbanisés, notamment par des activités, sur la base des arrêtés préfectoraux en vigueur.

Cela pourrait ainsi concerner principalement les captages suivants dont le périmètre rapproché se trouve en totalité ou en partie en zone urbanisée avec des activités économiques : Ile du Grand Gravier à Grigny, Méandre de Chasse à Ternay / Chasse dont les périmètres concernent pour partie le territoire du Scot, Chemin de l'Afrique à Chassieu (les périmètres de ce dernier n'ayant toutefois pas fait l'objet d'une DUP).

A souligner, que les parties non urbanisées des périmètres rapprochés et éloignées du captage des 4 chênes en limite de Saint-Priest et Saint-Pierre-de-Chandieu sont en totalité intégrées à l'armature verte, en réponse à l'action n°2 du Sage. Le périmètre proposé pour la zone d'activités métropolitaine des Portes du Dauphiné prend en compte cette exigence. Parmi les critères d'urbanisation des sites sous condition des Portes du Dauphiné, de Corbas et de Lyon-Saint Exupéry figure la protection de la ressource en eau.

La politique agricole locale que le Scot prévoit de mettre en place, pourra à travers les actions territorialisées, chercher à contribuer à la réduction des pollutions diffuses d'origine agricole. Par ailleurs, en matière de prévention des pollutions, les

dispositions du Sage et du Scot seront complétées par les plans d'action de réduction des pollutions diffuses qui seront établis pour les captages identifiés comme prioritaires par le Sdage (disposition 5E-02) et le Grenelle de l'environnement. Nombre des captages de l'Est lyonnais sont identifiés comme prioritaires par le Sdage, deux d'entre eux (Genas) l'étant également par le Grenelle. Ces captages feront l'objet d'une délimitation précise de leur aire d'alimentation.

Une politique globale de préservation, reconquête et mise en valeur des cours d'eau : le réseau bleu

Le Scot contribuera à la préservation et la reconquête des cours d'eau du territoire par :

- leur intégration dans la fonctionnalité du réseau maillé des espaces naturels, en tant que « réseau bleu »,
- la prise en compte des fonctions écologiques des cours d'eau dans les aménagements, notamment via des dispositions à préciser dans les PLU,
- la prévention des inondations via la gestion des eaux pluviales, mais aussi le soutien des étiages que rencontrent certains ruisseaux,
- un développement urbain adapté aux capacités et à la conformité des stations d'épuration qui en reçoivent les effluents.

Le réseau bleu vise également à une meilleure valorisation du potentiel d'aménités offert par les cours d'eau et leurs abords, et aborde la question essentielle de la gouvernance.

Un principe général d'économie de la ressource

Le Scot définit un principe général d'économie de la ressource en eau et de priorité d'usage pour l'alimentation en eau potable. Le Dog définit, en cohérence avec le Sage et les orientations retenues par la Communauté urbaine, des principes visant à favoriser les dispositifs économes en eau dans l'aménagement urbain, la construction, par les collectivités et les entreprises.

⁵ *Projet de Sdage adopté par le Comité de bassin du 16 octobre 2009, et approuvé le 20 novembre 2009 par le préfet coordonnateur de bassin*

LES INCIDENCES POTENTIELLEMENT NÉGATIVES DU DÉVELOPPEMENT ENVISAGÉ PAR LE SCOT ET LES MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE VOIRE COMPENSER

Les pressions sur les ressources en eau potentiellement induites par le développement futur du territoire sont l'imperméabilisation des sols, les consommations d'eau, les risques de pollutions des eaux superficielles et souterraines et d'atteintes aux milieux aquatiques.

L'imperméabilisation des sols

L'imperméabilisation a pour conséquence une moindre recharge de la nappe (et la génération de ruissellement participant aux inondations – cf. aussi enjeu relatif aux risques).

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Les orientations et dispositions en matière d'économie d'espace et de gestion du ruissellement pluvial présentées ci-dessus ont pour objectif de limiter l'augmentation et l'impact des surfaces imperméabilisées induites par le développement du territoire. Au-delà de la traduction de ces dispositions dans les règlements des PLU, les analyses environnementales préalables et les référentiels de qualité pour la construction et l'aménagement de zones d'activités contribueront à aider les porteurs de projet à définir les dispositifs les plus adaptés à chaque situation.

Les consommations d'eau

Il s'agit des consommations d'eau pour les nouveaux habitants (de 25 000 à 30 000 m³/jour pour 150 000 habitants supplémentaires en fonction des consommations journalières moyennes actuelles, 150 à 200 l) et les nouvelles activités (dépendant fortement du type d'activités et des process et qu'on ne peut donc estimer ici). Même si la ressource en eau est globalement abondante (potentiel de 100 000 m³/jour supplémentaire par rapport aux prélèvements

de pointe à Crépieux-Charmy) et suffisante pour répondre à la croissance de la population, des conflits d'usage sont pressentis dans la partie orientale de la nappe de l'Est lyonnais et la très forte dépendance du territoire vis-à-vis de Crépieux-Charmy peut poser problème en cas de pollution de la nappe du Rhône.

L'accroissement des besoins en eau lié à l'augmentation de la population représente à terme un peu moins de 10% de la consommation actuelle (environ 10 Mm³/an supplémentaires pour environ 110 Mm³ prélevés actuellement). Ces besoins complémentaires peuvent être compensés par les économies d'eau réalisables par l'amélioration des rendements des réseaux de distribution, par la baisse de consommation des ménages (prix de l'eau, sensibilisation aux comportements économes en eau), et par l'adoption d'équipements ou de techniques visant à économiser l'eau dans les nouvelles constructions.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Les orientations du Sage concernant la diversification des ressources et la priorité donnée à l'alimentation en eau potable pour les usages reprises par le Scot répondent à ces problématiques.

Le Sage prévoit en outre la réalisation d'un plan de gestion dynamique de la nappe de l'est (devant définir précisément la répartition des volumes globaux par usage, dont celui réservé à l'eau potable), des actions d'amélioration des réseaux et d'incitation des collectivités, industriels et agriculteurs. Les dispositions définies par le Dog en matière d'économie d'eau – cf. ci-dessus – et les référentiels de qualité prévus pour l'habitat, les bâtiments et zones d'activités contribueront à relayer ces dispositions.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le Scot et les orientations et objectifs de référence

Le Scot est compatible avec les orientations et les objectifs du nouveau Sdage adopté par le comité de bassin en octobre 2009, le Sdage étant lui-même établi en application de la Directive européenne cadre sur l'eau de 2000 et traduisant la législation nationale relative aux ressources en eau (notamment les lois de 1992 et 2006). L'annexe 2 expose de manière détaillée comment le Scot répond aux différentes orientations et dispositions du Sdage.

Le Scot est également compatible avec le Sage de l'Est lyonnais approuvé en juillet 2009. Tout au long de leur élaboration, les deux démarches ont cherché à définir des objectifs et des orientations partagés. Sur certains aspects, le Scot constitue une traduction réglementaire des orientations ou recommandations du Sage, notamment pour le développement urbain respectueux du cycle naturel de l'eau (armature verte, limitation de l'imperméabilisation, gestion des eaux pluviales et alimentation de la nappe, économie d'eau, maîtrise des inondations), la préservation de la branche nord de la plaine du Biézin-V Vert (au sens du Sdal), la prévention des pollutions dans les zones d'alimentation des captages. L'annexe 2 expose de manière détaillée comment le Scot répond aux orientations et objectifs du Sage.

La pollution des eaux superficielles ou souterraines

Les nouvelles zones d'habitat ou d'activités généreront nécessairement des eaux usées à traiter avant rejet au milieu naturel. Certaines activités sont en outre susceptibles d'engendrer des pollutions accidentelles. Les eaux pluviales notamment celles issues du ruissellement sur les voiries et les parkings peuvent également être des sources de pollution.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

En ce qui concerne les eaux usées, la poursuite de la mise en conformité des dispositifs d'assainissement urbain déjà largement engagée sur le territoire du Scot et le projet d'une nouvelle station d'épuration (Feyssine) répondront aux besoins. Le Scot prévoit en outre de conditionner le développement urbain aux capacités et à la conformité des stations d'épuration qui en reçoivent les effluents.

En ce qui concerne les eaux pluviales, le Dog prévoit le traitement des eaux pluviales avant infiltration quand cela est nécessaire.

Les principes de prévention des pollutions présentés ci-dessus visent notamment à éviter l'implantation d'activités à risque dans les zones les plus sensibles et à mettre en place les dispositifs visant à pallier d'éventuelles pollutions accidentelles.

A noter enfin que certains arbitrages rendus au cours de la définition du territoire urbain l'ont été en faveur de la préservation des ressources en eau : ainsi par exemple, l'hypothèse de l'urbanisation de la plaine agricole de Vaulx-en-Velin/Décines a été écartée (périmètre de protection de captage dans la partie sud/Rubina), il en est de même pour le secteur le long de la RD518 à Saint-Pierre-de-Chandieu ou de la délimitation du site métropolitain des Portes du Dauphiné (périmètre de protection du captage des Quatre Chênes).

Les atteintes aux milieux aquatiques

Les incidences potentielles sur la biodiversité, y compris les milieux aquatiques, ont été abordées au chapitre précédent. On soulignera simplement ici que les objectifs de valorisation des cours d'eau, de développement du tourisme fluvial, d'ouverture de la ville sur ses berges pourraient, selon les actions mises en œuvre, porter atteinte à l'intégrité physique des cours d'eau dont dépend fortement leur potentiel écologique (éventuel curage, recalibrage, artificialisation des berges...).

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Le premier objectif du réseau bleu est la préservation de la valeur écologique des cours d'eau. Conjointement aux orientations de mise en valeur des espaces en eau, le Dog rappelle qu'elles doivent respecter les règles environnementales et les prescriptions issues des plans de prévention des risques, ainsi que les nuisances susceptibles d'être générées.

LES RESSOURCES EN MATÉRIAUX, RAPPEL DES ENJEUX, DES TENDANCES ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

L'Est lyonnais, un territoire aux portes de l'agglomération particulièrement riche en matériaux alluvionnaires de très bonne qualité pour le bâtiment et les travaux publics.

Un secteur dont l'exploitation est toutefois délicate, et les potentiels de développement contraints, compte tenu de la sensibilité de la nappe souterraine et de la proximité des zones urbaines.

En conséquence, un équilibre entre offre et demande fragile, qui nécessite une utilisation plus économe des matériaux, une recherche de diversification et le développement du recyclage.

LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT : UNE EXPLOITATION RAISONNÉE DE LA RESSOURCE LOCALE

Le Scot prend en compte les enjeux relatifs aux matériaux au travers des orientations visant une gestion économe des ressources : « préserver la ressource en matériaux de construction d'origine alluvionnaire ». A travers cette orientation le Scot reconnaît les besoins en matériaux nécessaires au développement de l'agglomération, et en corollaire la nécessité d'une réflexion globale pour anticiper ces besoins, intégrant les principes :

- d'une gestion économe des matériaux alluvionnaires, ressource abondante mais non renouvelable, en recherchant une diversification des sources d'approvisionnement et un développement du recyclage,
- et de leur exploitation dans les limites permises par la nécessaire protection de la ressource en eau souterraine (nappe de l'Est lyonnais) et par leur situation en zone périurbaine.

Cette réflexion, qui s'inscrit dans les objectifs du schéma départemental des carrières, sera formalisée dans le cadre de la mise en œuvre du Scot par l'élaboration d'un dispositif de gestion coordonnée des carrières, à destination des PLU, devant encadrer les conditions d'exploitation des matériaux d'origine alluvionnaire dans l'Est lyonnais, en prenant en compte les orientations des Scot et la vocation principalement agricole de ce territoire, et en prévoyant également la remise en état des carrières et la gestion ultérieure des sites. Ce dernier point est particulièrement important compte tenu du contexte local des eaux souterraines, l'exploitation des matériaux augmentant la vulnérabilité de la nappe en diminuant l'épaisseur de terrain la recouvrant. Le Sage formule en effet deux recommandations à ce propos (R8 et R9) visant à mettre en œuvre de « bonnes pratiques de réaménagement des carrières » et des réaménagements en espaces naturels non agricoles dans les périmètres de protection éloignée des captages (une mesure déjà en vigueur dans l'île de Miribel-Jonage).

LES INCIDENCES POTENTIELLEMENT NÉGATIVES DU DÉVELOPPEMENT ENVISAGÉ PAR LE SCOT ET LES MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE VOIRE COMPENSER

Les incidences du développement en matière de ressources en matériaux sont effectivement liées aux besoins supplémentaires pour la construction (logements, activités, équipements, voiries...). Les besoins en matière de logements sont évalués à 200 tonnes de granulat par logement, soit 30 millions de tonnes pour 150 000 logements sur 30 ans, induisant une augmentation moyenne de la consommation annuelle de l'ordre de 15%. Les besoins en matériaux pour les activités ou équipements sont difficilement évaluables à ce stade.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Via les dispositions énoncées ci-dessus le Scot propose une réponse globale à cette problématique, en anticipant les besoins futurs, en cherchant à diversifier les matériaux et à promouvoir le recyclage. Il importera d'établir le bilan environnemental global des alternatives proposées dans le cadre du schéma, sachant que l'impact environnemental (et le coût) du transport des matériaux par la route peut être très important.

Les référentiels de qualité environnementale des constructions devront contribuer au développement du recyclage, en abordant la question des matériaux de construction sous l'angle de la conduite des chantiers, du choix des matériaux, de l'utilisation de matériaux recyclés et recyclables... sachant qu'un des freins importants au développement du recyclage est la réticence des utilisateurs potentiels des matériaux recyclés vis-à-vis de leurs caractéristiques techniques.

Le Scot et les orientations et objectifs de référence

Les orientations du Scot relatives aux ressources en matériaux sont en synergie avec celles du Schéma départemental des carrières qui visent notamment à promouvoir une utilisation économe et rationnelle des matériaux en favorisant le recyclage, et à limiter l'exploitation dans l'Est lyonnais compte tenu de la sensibilité de la ressource en eau souterraine.

Elles ont par ailleurs été définies en cohérence avec les dispositions du Sage concernant le réaménagement des carrières, le Scot prévoyant l'établissement d'un dispositif de gestion coordonnée des carrières coélaboré avec l'Etat.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Enjeu 4. La préservation de la qualité de vie, de la santé et la sécurité des habitants par la gestion des risques et la réduction des nuisances

LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, RAPPEL DES ENJEUX, DES TENDANCES ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Un territoire fortement concerné par les risques majeurs : **toutes les communes du territoire sont concernées par un ou plusieurs risques** (inondations, mouvements de terrain, industries à risque, transports de matières dangereuses). Sur la communauté urbaine de Lyon, environ un tiers de la population, des biens et des surfaces se trouvent dans une zone inscrite à risque.

En ce qui concerne les risques naturels d'inondation, la quasi totalité des zones à enjeu du territoire est couverte par des Plans de prévention des risques (PPR) définissant des prescriptions précises en matière de possibilités de développement urbain (hormis le Gier pour lequel un PPR est prévu).

Outre la prise en considération des zones régulièrement inondées ou inondables, il est essentiel de chercher à maîtriser le ruissellement à la source, tant dans les zones urbaines que les zones agricoles ; cela sera un des facteurs déterminants de la non aggravation de l'aléa sur le territoire.

Des risques technologiques liés à la présence d'une vingtaine d'établissements recensés « seuil haut » au titre de la directive Seveso, concentrés pour l'essentiel, outre la Vallée de la chimie, dans les zones d'activités Lyon sud-est et Lyon nord.

Une situation en pleine évolution, du fait des mutations économiques de la Vallée de la chimie qui pourrait conduire à une réduction de la vulnérabilité du territoire, et de l'élaboration des Plans de prévention des risques technologiques (PPRT), qui conduisent à préciser les territoires dont le développement est contraint par les risques.

Une perspective à long terme de réduction du risque de transport de matières dangereuses par la réalisation des projets de contournement et dessertes ferroviaires pour le fret.

De nombreux sites et sols pollués ou potentiellement pollués issus de l'activité industrielle qui peuvent constituer un frein au renouvellement urbain.

LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT : UNE CONTRIBUTION À LA RÉDUCTION DE LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE

Le PADD inscrit la **prise en compte des risques naturels et technologiques** dans un objectif de santé et de sécurité pour les habitants.

Un accompagnement des mutations économiques et un objectif de reconquête des sites exposés aux risques industriels

Plus précisément, en matière de risques industriels, le Scot affirme un objectif de réduction des risques industriels et de l'importance des populations exposées, via la mutation du tissu industriel vers des activités à moindre risque, et l'accompagnement de la mise en œuvre des PPRT par une politique de reconquête des sites exposés. Sur la base des réflexions prospectives engagées, le Scot retient en effet l'hypothèse d'une réduction prévisible des risques dans la Vallée de la chimie : il pose le principe d'une démarche ambitieuse d'accompagnement de cette régénération industrielle. Il définit ainsi un cadre visant à anticiper et accompagner des choix économiques qui ne relèvent pas de la seule compétence du Scot.

En ce qui concerne le port Lyon-Edouard Herriot (PLEH), le Scot prévoit son développement avec un objectif de réduction des stockages, et donc une réduction des risques associés tant aux stockages eux-mêmes qu'aux transports de matières dangereuses qu'ils génèrent.

L'élaboration puis la mise en œuvre des PPRT (engagée sur un certain nombre de sites dont la Vallée de la chimie), qui concerneront à terme tous les établissements Seveso « seuil haut », conduira en outre à une meilleure visibilité des potentialités de reconquête urbaine et des conditions du développement des sites exposés.

La maîtrise des risques d'inondation à la source

En matière d'inondations, le Scot définit un double objectif de préservation des champs d'expansion de crues et de maîtrise du ruissellement pluvial. Ainsi les zones inondables aujourd'hui non urbanisées, notamment dans les parties amont des bassins versants, sont intégrées à l'armature verte. Les objectifs de contribution des cours d'eau et du « réseau bleu » à la qualité écologique et paysagère du territoire et de préservation de zones d'expansion pour les crues se rejoignent ici. D'autre part, le Dog définit des principes de gestion des eaux pluviales, par grand secteur géographique (est/ouest/centre) qui visent à la fois à permettre la réalimentation des nappes et à maîtriser le ruissellement pluvial à l'origine des inondations. Ils viennent compléter ceux qui existent déjà dans le PLU de la Communauté urbaine et dans certains PPR (Ravin, Ozon, Garon). Il importera que l'ensemble de ces dispositions soient mises en cohérence à l'échelle du territoire du Scot.

LES INCIDENCES POTENTIELLEMENT NÉGATIVES DU DÉVELOPPEMENT ENVISAGÉ PAR LE SCOT ET LES MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE VOIRE COMPENSER

Le développement de l'agglomération peut avoir des incidences en matière de risques de deux manières : l'exposition de nouvelles populations aux risques existants et l'augmentation des aléas.

L'exposition de nouvelles populations

La construction de logements, équipements ou activités dans des zones actuellement soumises à un ou plusieurs risques peut renforcer l'exposition d'habitants, visiteurs, salariés ou clients.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

C'est l'objectif des plans de prévention (PPRI pour les inondations et PPRT pour les risques technologiques) de réglementer les possibilités et conditions de construction dans les zones de risque en fonction de leur importance, voire d'envisager le « délaissement » de zones trop fortement exposées. Les plans de prévention approuvés ont valeur de servitude d'utilité publique et doivent être annexés au PLU. Outre l'intégration à l'armature verte des zones inondables non artificialisées, le Scot prescrit aux PLU de prendre en compte les risques naturels (inondations et risques géologiques – ces derniers ne faisant pas l'objet de PPR) et industriels.

A noter que certaines hypothèses pour la définition du territoire urbain ont été écartées notamment en raison des risques d'inondation : c'est notamment le cas de la plaine maraîchère de Vaulx-en-Velin.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le Scot et les orientations et objectifs de référence

En matière d'inondations le Scot, en agissant à la fois sur la réduction de l'aléa (limitation de l'imperméabilisation, maintien des zones d'expansion de crues...) et la non augmentation de l'exposition des populations, est compatible avec les orientations et dispositions définies à différents niveaux : Sdage et Sage (cf. annexe 2), « corridors d'eau » de la DTA, PPR récemment approuvés sur le territoire.

En matière de risques technologiques, le Scot décline les orientations de la législation nationale visant à réduire la vulnérabilité des territoires, et prévoit d'accompagner l'élaboration des PPRT (initiée au cours de l'élaboration du Scot) par une politique de reconquête des sites exposés.

L'augmentation des aléas

Par l'imperméabilisation des sols génératrice de ruissellement, la réduction des champs d'expansion de crues, l'implantation de nouvelles activités à risque... le développement urbain et économique du territoire peut augmenter les aléas.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Les objectifs du Scot exposés plus haut en la matière (intégration des zones inondables à l'armature verte, gestion des eaux pluviales...) visent explicitement à prévenir ce type d'incidence.

Le Scot prévoit d'adapter le type d'activités dans les zones mixtes habitat/activités pour ne pas y générer des risques ou nuisances liés aux activités. Il identifie aussi des sites économiques dédiés qui seront pour certains susceptibles d'accueillir des activités à risques, à l'écart des zones habitées.

LES NUISANCES SONORES, RAPPEL DES ENJEUX, DES TENDANCES ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Un territoire fortement concerné par les nuisances sonores des infrastructures, principalement le bruit routier : d'après la cartographie du bruit réalisée selon la directive européenne, les niveaux sonores dépassent la valeur limite de 68 décibels pour environ un tiers de la population du territoire.

Si les tendances d'évolution des trafics sont à la baisse dans le cœur urbain (Lyon-Villeurbanne), elles sont en hausse sur les grandes pénétrantes, ce qui a des répercussions en termes de nuisances sonores.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement qui doit se mettre en place en application de la directive européenne comportera notamment des actions visant à résorber les situations les plus critiques, mais aussi des actions de fond, pouvant concerner les transports collectifs, modes doux, la vitesse des véhicules.

LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT : UNE RÉDUCTION DES NUISANCES ET DES ZONES DE CALME PRÉSERVÉES

Le Scot fixe comme orientation la promotion d'une « ville apaisée », à laquelle doivent contribuer diverses dispositions qui pour l'essentiel devront agir conjointement en faveur de la qualité de l'air, des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores. La mise en œuvre de ces orientations se fera en cohérence avec le plan de prévention du bruit dans l'environnement en cours d'élaboration à l'échelle de l'agglomération.

Le report modal du trafic routier

Les orientations du Scot présentées au titre de l'enjeu relatif à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre (développement du réseau de transports collectifs et organisation urbaine incitant à son utilisation, transports de marchandises) qui contribuent au report modal auront un impact sur les nuisances sonores. Il faut toutefois une division du trafic par deux pour obtenir une amélioration véritablement sensible du niveau de bruit de 3 décibels.

Une circulation routière apaisée

En formulant un objectif général de réduction des vitesses sur le réseau routier de l'agglomération, et en priorité sur les axes au plus fort trafic, le Scot vise une réduction des nuisances sonores. Un abaissement de la vitesse de 30 % réduit ainsi théoriquement le niveau sonore de trois décibels, mais en milieu urbain le bruit dépend aussi beaucoup de l'allure des véhicules (trafic fluide ou saccadé).

Un meilleur partage de la voirie en faveur des modes doux ou transports collectifs promu par le Scot doit aussi contribuer à apaiser la circulation routière et les nuisances sonores associées.

La requalification de certains axes de l'agglomération

Le Scot prévoit la requalification de certaines infrastructures pour en renforcer l'intégration urbaine, et notamment réduire les nuisances sonores. Il s'agit notamment de l'A6, l'A7, l'A43, l'A47 et de la RD383 (boulevards Laurent Bonnevey et Pierre Sémard).

La préservation de zones de calme

Le Scot définit et cartographie les principes de préservation de zones de calme (niveau de bruit global sur 24h inférieur à 50 décibels), tant dans le tissu urbain qu'au sein de l'armature verte.

LES INCIDENCES POTENTIELLEMENT NÉGATIVES DU DÉVELOPPEMENT ENVISAGÉ PAR LE SCOT ET LES MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE VOIRE COMPENSER

Même si les exigences réglementaires actuelles et les orientations du Scot exposées ci-dessus visent à éviter la création de nouveaux « points noirs », le développement de l'agglomération peut avoir des incidences de deux manières en ce qui concerne les nuisances sonores.

L'exposition de logements ou équipements sensibles

La construction à proximité d'infrastructures bruyantes, même si elle est encadrée par la réglementation qui prévoit des isolations dans les zones « affectées » par le bruit des voies classées, peut créer des situations de nuisances ou de gênes.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Le Scot conditionne la réalisation des opérations d'urbanisme à la définition préalable des moyens à mettre en œuvre pour réduire ou supprimer les nuisances, et prescrit qu'ils s'appuient sur des principes de construction visant à dégager des espaces de calme, en allant au-delà des obligations

réglementaires. Les sites concernés par les projets d'infrastructures (principalement TOP et CFAL dans les parties non couvertes) devront faire l'objet d'une démarche similaire.

La création de nouvelles infrastructures et l'évolution des trafics

Les projets d'infrastructures lourdes qui concernent le territoire ne sont pas directement portés par le Scot. Ils devront respecter les seuils réglementaires. Si la réalisation de ces voies (A89, A45, COL, TOP) devrait permettre d'écarter les flux de transit de la zone urbaine dense (et ainsi contribuer à réduire les nuisances sur les voies qu'elles délestent), elles peuvent aussi conduire à une augmentation du trafic sur certaines pénétrantes et freiner le report modal vers le fer par une accessibilité autoroutière facilitée.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Les mesures prévues par la DTA et le Scot en matière d'aménagement et d'exploitation des voiries devraient contribuer à minimiser ces incidences.

Les aménagements nécessaires au développement des transports collectifs (notamment création du réseau express métropolitain), feront l'objet au préalable d'évaluation des éventuelles nuisances créées dans le cadre réglementaire des études préalables et études d'impact.

Le développement de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry (qui n'est pas un projet initié par le Scot mais qu'il intègre) risque d'augmenter les nuisances sonores via l'augmentation du trafic aérien (voyageurs et fret) mais aussi du trafic routier de desserte, pour les voyageurs et les marchandises.

► Mesures prévues pour réduire les incidences

Le Plan d'exposition au bruit (Peb) de l'aéroport intègre son développement afin de prévenir l'urbanisation de secteurs qui seraient à terme soumis à des nuisances. De plus un projet d'intérêt général (Pig) encadre l'évolution de la capacité d'accueil de 20 communes autour de l'aéroport et le projet de Directive territoriale d'aménagement instaure des prescriptions visant à li-

miter le développement de l'habitat. Le territoire urbain du Scot est conforme avec les limites cartographiées de la DTA sur Meyzieu, Genas, Saint-Pierre-de-Chandieu ; et le Dog rappelle les dispositions visant à ne pas augmenter la capacité d'accueil des autres communes, telle que définie par les POS/PLU en vigueur à la date de l'enquête publique de la DTA.

Au niveau local, la politique environnementale de l'aéroport (engagement des acteurs locaux pour l'environnement, certification ISO14001) intègre également des orientations relatives aux nuisances sonores.

Le Scot et les orientations et objectifs de référence

Le Scot a été élaboré en parallèle à la réalisation de la cartographie du bruit de l'agglomération en application de la directive européenne de juin 2002. Par les dispositions qu'il contient, il constitue l'un des outils de mise en œuvre des actions de prévention et de rattrapage qui doivent découler de cette cartographie (report modal du trafic, circulation routière apaisée, requalification de certains axes de l'agglomération, préservation de zones de calme...).

Le Scot est compatible avec les prescriptions de la DTA visant à limiter les nuisances sonores que pourrait générer le développement de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry (cf. ci-dessus).

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

LA GESTION DES DÉCHETS, RAPPEL DES ENJEUX, DES TENDANCES ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Une production d'importantes quantités de déchets et une tendance à la hausse plus rapide que la population : 430 000 tonnes de déchets ménagers, davantage de déchets d'activités, plusieurs millions de tonnes de déchets du BTP...

De nombreuses actions en faveur de la modernisation engagée de la gestion des déchets, qui ont conduit à des améliorations importantes en matière de valorisation, de mise aux normes d'équipements... mais des marges de progrès existent encore.

Un plan d'action stratégique établi à l'horizon 2017 par la Communauté urbaine visant notamment à la réduction des gisements de déchets et à l'augmentation de la valorisation.

En articulation avec ce plan, et la révision à venir du plan départemental, la nécessité d'anticiper sur les futurs besoins en équipements.

Le Scot et les orientations et objectifs de référence

Le Scot s'inscrit dans la perspective des objectifs définis au niveau européen ou national visant à réduire la production de déchets et à en augmenter la valorisation matière (recyclage et valorisation organique), en cohérence avec les politiques locales, mais tout en restant sensiblement en-dessous des objectifs quantitatifs.

LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT : UNE CONTRIBUTION À L'AMÉLIORATION DE LA GESTION DES DÉCHETS

Le Scot intègre les enjeux relatifs à la gestion des déchets en fixant comme orientation de « redéfinir la politique de gestion des déchets » en intégrant un bassin de vie plus large que le territoire du Scot.

En cohérence avec le plan d'action stratégique de la Communauté urbaine, le Scot fixe en outre un objectif de réduction des ordures ménagères produites par les habitants enfouies (moins de 300 kg/hab/an d'ordures enfouies ou incinérées) et un taux de valorisation (matière et énergie) de 80 % à l'horizon 2030. Le Scot souligne que cette politique doit aussi chercher à améliorer la valorisation des déchets des entreprises. Ces objectifs vont dans le sens de ceux définis au niveau national ou européen, mais restent toutefois sensiblement en deçà : objectif national de 200 kg par habitant d'ordures ménagères orientées vers l'incinération ou le stockage en 2015, 45 % des déchets ménagers orientés en 2015 vers la valorisation matière ou organique (sachant qu'aujourd'hui sur l'agglomération c'est la valorisation énergie qui est largement majoritaire) et 75 % des emballages en 2012 dans la loi Grenelle 1.

Dans un contexte où les gisements de déchets de l'agglomération sont en forte augmentation (plus rapide que la croissance de la population) et où les équipements sont insuffisants au regard des gisements, **un effort très important doit porter sur la réduction à la source des déchets**, ainsi que sur **l'amélioration de leur valorisation matière** (en vue de « détourner » des quantités significatives de l'incinération et du stockage).

Le Scot rappelle aussi la nécessité de respecter un principe de proximité dans la gestion des déchets et de valoriser au mieux l'énergie produite par les équipements de traitement.

LES INCIDENCES POTENTIELLEMENT NÉGATIVES DU DÉVELOPPEMENT ENVISAGÉ PAR LE SCOT ET LES MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE VOIRE COMPENSER

Dans l'hypothèse d'une stabilisation de la production de déchets par habitant, l'accroissement de population et le développement d'activités économiques sur le territoire se traduiraient par une augmentation des quantités de déchets produits par les ménages (de l'ordre de 60 000 tonnes pour 150 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, soit environ 12 % supplémentaires), que les équipements existants ou à venir devront prendre en charge.

Les chantiers de bâtiments et travaux publics induits par le développement sont également générateurs de déchets.

► Mesures prévues pour éviter ou réduire les incidences

Les objectifs de réduction à la source de la production des déchets des ménages que retiennent le Scot et le plan d'action stratégique de la Communauté urbaine devraient permettre une stabilisation de la production de déchets des ménages malgré l'accroissement de population.

En incitant à une diversification des matériaux de construction au profit des matériaux issus du recyclage, le Scot contribuera à la fois aux économies des matériaux alluvionnaires et à une meilleure gestion des déchets issus des chantiers. D'autre part les référentiels de qualité environnementale de la construction prévus par le Scot, en abordant la question des matériaux, pourront inciter d'une part aux choix de matériaux issus du recyclage et/ou facilement recyclables, et d'autre part à l'optimisation de la gestion des déchets sur les chantiers de construction.

IV. Les orientations du Scot au regard des enjeux environnementaux

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. Les orientations en matière d'attractivité, de rayonnement et de développement économique

RAPPEL DU CONTENU DU SCOT

Les fonctions stratégiques du rayonnement métropolitain

- Renforcer le rôle de métropole tertiaire par une offre d'accueil diversifiée et hiérarchisée : offre immobilière de niveau international et offre d'agglomération.
- Disposer d'équipements de niveau international : renforcement des équipements de salons et congrès, de l'offre hôtelière (élaboration d'un schéma de développement hôtelier) et touristique.

Le savoir et la connaissance

- Campus d'agglomération de visibilité internationale : renforcement de l'attractivité et connectivité aux transports en commun.
- Logements et transports : schéma de développement universitaire, desserte par le réseau d'agglomération, développement du parc de logements étudiants (1 000 logements par an sur 2010-2030).
- Culture : valoriser les thèmes emblématiques, créer de nouveaux grands équipements, renforcer l'accessibilité des grands équipements.

L'accessibilité internationale

- Renforcement des infrastructures ferroviaires : objectif de réduction des nuisances du trafic marchandises, inscription du CFAL.
- La métropole au cœur du réseau européen à grande vitesse : inscription des axes Lyon-Turin et Lyon-Strasbourg, avec renforcement du rôle de la gare Saint Exupéry, remédier à la saturation de la LGV Paris-Lyon.
- Axe Rhône-Saône à valoriser : renforcement du port Lyon- Edouard Herriot, création d'une plate-forme Givors/Loire-sur-Rhône, possibilité d'une plate-forme nord (St-Germain/Quincieux-Genay), possibilités d'implantations portuaires en vallée de la chimie.
- Lyon-Saint Exupéry, seconde plate-forme française : réservation des emprises pour un éventuel second doublet de pistes, développement des activités directement liées à l'aéroport et mise

en réseau avec les autres sites économiques du secteur.

- Ouvrir l'agglomération sur l'ouest en la protégeant du transit : inscription des projets de la DTA (COL, A48, A432, A45, A89), sans pénétrante dans l'agglomération.
- Une métropole à très haut débit (THD) : couverture systématique et provisoire du territoire, schéma de développement des infrastructures THD.

L'innovation au cœur du rebond industriel

- Renforcement de l'ancrage local des pôles d'excellence et de compétitivité, notamment via des espaces réservés.
- Renforcement de la vocation économique de la Vallée de la chimie et accompagnement de la régénération industrielle.

Maîtrise du développement de la logistique

- Equipements intermodaux métropolitains : plate-forme d'autoroute ferroviaire Fromentaux ou Grenay (hors Scot) avec chantier de transport combiné, évolution du site de Vénissieux-Saint Priest en débat, plate-forme de fret avionné à Lyon-Saint Exupéry.
- Localisation des activités logistiques en privilégiant la multi-modalité, respect des exigences environnementales, nouvelles formes de distribution des marchandises au cœur du tissu urbain (schéma spécifique à intégrer aux futurs PDU).

L'offre d'espaces économiques

- Offre d'échelle métropolitaine : sites métropolitains et sites d'interface avec les Scot voisins, un haut niveau de qualité environnementale, paysagère et de services, une politique d'accueil sélective conforme au profil des sites et une coopération entre collectivités.
- Espaces économiques d'agglomération : une mixité fonctionnelle, une cinquantaine de sites réservés en tout ou partie à l'économie (sites dédiés, grands quartiers économiques, sites mixtes), priorité aux sites métropolitains et aux sites présentant des potentiels de mutation et d'extension.

Des espaces et bâtiments d'activités durables

- Conception des espaces d'activités : mixité fonctionnelle et densification.
- Intégration environnementale : qualité des bâtiments (sobriété énergétique et énergies renouvelables, végétalisation) et des parcelles (densité, eaux pluviales), règles de précaution dans les périmètres éloignés des captages, exclusion dans les périmètres rapprochés et zones humides.
- Bilan énergétique : desserte en transports collectifs, PME-PMI équipements commerciaux, multimodalité fret, raccordement aux réseaux de chaleur, solaire thermique ou photovoltaïque pour les toitures.
- Référentiel de qualité pour les zones d'activités, les bâtiments et le tertiaire.

Équipements et services à la population

- Renforcement des services et de l'artisanat dans les polarités urbaines.
- Développement commercial, selon trois échelles : renforcement du commerce de proximité (centre communes et quartiers, accessibilité modes doux), autosuffisance des bassins de vie (insertion dans le tissu urbain et desserte en transports collectifs), localisation et organisation cohérente de l'offre d'agglomération (maîtrise offre alimentaire, spécialisation, requalification).
- Qualité du développement commercial : insertion environnementale, architecturale, urbaine, compacité des sites, accessibilité en transports collectifs, schéma de développement commercial sur le périmètre du Scot.

Renforcement de l'agriculture périurbaine

- Préservation des grandes entités agricoles
- Analyses agricoles préalables à l'urbanisation
- Appui sur les PENAP et le PSADER
- Valorisation des circuits courts et du maraîchage
- Fonctionnalité agricole des liaisons vertes pour les engins agricoles

LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le développement économique (hors accessibilité internationale)

L'attractivité économique passe par la valorisation et le renforcement des potentialités du territoire pour l'accueil de nouvelles activités et nouveaux équipements de nature très diverse (industries, logistique, plateformes multimodales, tertiaire, équipements commerciaux, culturels, d'enseignement...). Cela s'accompagne nécessairement de « pressions » sur l'environnement, de nature et d'ampleur variables selon le type d'activités ou d'équipements : il s'agit principalement de la consommation d'espaces, des consommations de ressources (eau, énergie, matériaux) et des impacts associés (rejets d'eaux usées et pluviales, polluants atmosphériques et gaz à effet de serre, déchets) – cf. tableau ci-dessous et analyse par enjeu de la première partie du document. Le Scot cherche à réduire ces incidences, en donnant la **priorité à la densification et à la requalification** des zones économiques existantes et en définissant les **principes de localisation des activités nouvelles**, notamment par rapport aux espaces naturels et à la desserte en transports collectifs. Il définit par ailleurs des principes de conception des zones d'activités et aménagements. Il soumet la création et l'extension des zones d'activités à la mise en œuvre d'une analyse environnementale spécifique et recommande le recours à des référentiels « environnement » pour les zones et bâtiments d'activités. Par ailleurs la requalification de zones d'activités existantes et le redéploiement des activités au sein de la vallée de la chimie offrent l'opportunité d'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux, et le cas échéant d'une requalification urbaine de quartiers dont l'exposition aux risques industriels serait réduite.

Le principe général du Scot d'un territoire plus économe de ses espaces ne peut se traduire de la même manière pour les activités et pour le logement. En effet, en matière de logements, il est possible de définir assez précisément des objectifs de formes urbaines et densité et d'en déduire l'enveloppe foncière nécessaire compte tenu du nombre de logements souhaités. En matière d'activités économiques, les besoins en espace peuvent être fortement réduits par rapport aux tendances actuelles, mais ils restent très dépendants du type d'activités sur lequel le Scot n'a que peu de marges de manœuvre. De ce fait contraindre à priori fortement l'enveloppe foncière du développement économique risquerait de réduire les potentialités du territoire en matière d'accueil d'entreprises, alors qu'il s'agit d'un des enjeux majeurs du Scot. En revanche, l'enveloppe définie par le Scot, de l'ordre de 2 000 hectares, n'est pas destinée à être urbanisée en totalité, et les principes de conception et de qualité définis par le Scot devront impérativement être mis en œuvre pour chaque projet. D'où l'importance des outils instaurés (analyses environnementales préalables et référentiels) et de la nécessité qu'ils soient promus par les acteurs locaux.

Enfin, il faut souligner que la recherche d'une plus grande qualité environnementale du territoire est aussi porteuse de développement économique : chimie verte, traitement des pollutions, transports propres, efficacité énergétique et énergies renouvelables... C'est aussi un objectif du Scot de contribuer à développer ce type d'activités.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Incidences des orientations du Scot relatives à l'attractivité économique (hors accessibilité internationale)

| Incidences potentielles sur l'environnement | Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives |
|--|---|
| Enjeu ► Espaces naturels et agricoles, biodiversité et paysages | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Consommation d'espaces naturels et agricoles, et impacts associés sur la biodiversité et les paysages, liés aux emprises et aux éventuels effets de coupure : 2 000 hectares au maximum ■ Indirectement, rejets d'eaux usées dans les cours d'eau pouvant affecter les milieux aquatiques ■ Indirectement, impact de la gestion des eaux pluviales (qualitativement et quantitativement) sur les milieux aquatiques | <p>Limitation de la consommation d'espaces par une priorité donnée à la densification et la requalification des zones existantes – potentiel de renouvellement sur le territoire évalué entre 300 et 500 hectares</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Priorité aux sites présentant des potentiels de mutation et d'extension, et aux sites desservis par les transports collectifs [Dog 112 p33] ■ Priorité au maintien d'une mixité logements/équipements/activités/espaces verts, lorsque les activités et le contexte le permettent [Dog 112 p35] ■ Plus forte densité des programmes futurs d'activités [Dog 112 p35] ■ Développement maîtrisé des pôles commerciaux des bassins de vie, priorité à la densification des tissus existants et intégration aux projets urbains, requalification des pôles vieillissants [Dog 113 p38] ■ Orientation : plus grande compacité des pôles commerciaux [Dog 113 p41] ■ Création de nouveaux pôles commerciaux d'agglomération spécialisés sous conditions de saturation des pôles existants ou de besoins spécifiques identifiés [DOG113 p39] <p>Qualité paysagère des aménagements et insertion urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Orientation : recherche d'un haut niveau de qualité environnementale et paysagère des espaces économiques [Dog 112 p31] ■ Aménagement des programmes d'activité conditionné à leur participation à la qualité du développement urbain [Dog 112 p35] ■ Amélioration de la qualité urbaine des pôles commerciaux d'agglomération [Dog 113 p39] ■ Orientation : meilleure insertion environnementale, architecturale et paysagère des pôles commerciaux [Dog 113 p41] ■ Orientation : revalorisation qualitative et architecturale et meilleure intégration dans la ville des pôles d'enseignement et de recherche (via PLU) [Dog 111 p21] <p>Préservation des espaces naturels et de la biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Enveloppe foncière définie respectueuse des espaces d'intérêt en termes de biodiversité et de paysage, et de leurs continuités ■ Recommandations pour l'aménagement des zones d'activités : végétalisation, choix des essences, trames vertes, cheminement naturel de l'eau, gestion des eaux pluviales [Dog 112 p 34-35] ■ Prescription : développement adapté aux capacités des et à la conformité des systèmes d'assainissement [Dog 131 p66] ■ Orientation : gestion des eaux pluviales contribuant au soutien des étiages des ruisseaux dans l'Ouest lyonnais [Dog 131 p67] |
| Enjeu ► Énergie, air et effet de serre | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Consommations d'énergie, rejets atmosphériques de polluants et gaz à effet de serre, liés : <ul style="list-style-type: none"> - aux bâtiments (chauffage et autres usages) et aux process industriels - aux déplacements motorisés induits (salariés, visiteurs, marchandises – approvisionnements et livraisons) ■ Plus particulièrement concernant la logistique, d'une part impacts potentiels négatifs d'une augmentation de la circulation des poids lourds, et d'autre part impacts positifs du report modal (vers le fer ou la voie d'eau) permis par les équipements prévus | <p>Objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre, dans le respect des objectifs nationaux (« 3x20 » et « facteur 4 »⁶) et du plan climat de la Communauté urbaine [DOG 132 p71]</p> <p>Principe de sobriété énergétique pour le développement économique</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prescription / recherche raccordement ou développement réseaux de chaleur zones d'activités et équipements gros consommateurs d'énergie, et équipement toitures bâtiments d'activités par panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques [DOG 132 p71] ■ PLU favorisent bâtiments utilisant énergies renouvelables ou architecture bioclimatique [DOG 132 p75] <p>Amélioration de l'accessibilité par les transports collectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Priorité localisation des opérations d'urbanisme dans secteurs desservis par Réseau express ou réseau de transports collectifs d'agglomération [Dog 132 p72] ■ Priorité aux zones mixtes (activités/logements/équipements/espaces verts) [Dog 112 p35] ■ Offre immobilière tertiaire (de niveau international ou d'agglomération) localisée dans les polarités bien desservies par les transports collectifs d'agglomération [Dog 111 p19] ■ Au sein des bassins de vie, implantation commerciale dans les polarités urbaines les mieux desservies par les transports collectifs [Dog 113 p38] ■ Amélioration des conditions d'accessibilité des pôles commerciaux |

⁶ 3x20 = objectif fixé par l'Union européenne en 2007 : 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre, 20% d'augmentation de l'efficacité énergétique et 20% d'énergies renouvelables à l'horizon 2020 ; objectif repris, voire renforcé, par la France dans le cadre du Grenelle de l'environnement

facteur 4 = division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, objectif de la loi fixant les orientations de la politique énergétique (2005) et confirmé par le Grenelle de l'environnement

■ Création de nouvelles zones d'activités accompagnée par des analyses environnementales [Dog 133 p79]
 ■ Elaboration de référentiels pour la qualité des zones d'activités, des bâtiments d'activités et du tertiaire [Dog112 p38, Dog132 p71]

| Incidences potentielles sur l'environnement | Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives |
|--|--|
| | <p>Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives</p> <p>d'agglomération [Dog113 p39, Dog113 p41]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Desserte par Réseau express du pôle enseignement & recherche Lyon-sud, et réseau d'agglomération des autres sites [Dog111 p21] ■ Accessibilité en transports collectifs des équipements et lieux de création culturelle, existants et à venir [Dog 111 p23] <p>Maîtrise des impacts de la logistique</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Localisation des activités logistiques dans des secteurs bénéficiant d'une desserte par un autre mode que la route et réserves foncières dans les PLU [Dog 112 p29] ■ Politique innovante de distribution des marchandises en ville, schéma spécifique à élaborer et intégrer aux futurs PDU [Dog 111 p29, DOG132 p72] <p>Maîtrise des rejets industriels</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Principe d'une démarche ambitieuse d'accompagnement de la régénération industrielle de la Vallée de la chimie [Dog 112 p25], susceptible de contribuer à la maîtrise des risques et des pollutions des sols |
| Enjeu ► Ressources naturelles et matières premières / Eau | <p>Préservation des captages pour l'alimentation en eau potable</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prescription : urbanisation aux abords des captages : interdiction dans les périmètres de protection rapprochés, règles de précaution définies pour les aménagements dans les périmètres éloignés, principe de précaution dans « secteurs de vigilance » [Dog 131 p67-68, Dog 112 p35] ■ Mise en œuvre d'une reconquête des périmètres rapprochés urbanisés par des activités lorsque nécessaire [Dog 131 p67] <p>Préservation des possibilités d'alimentation de la nappe</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maintien d'une enveloppe non urbanisable représentant environ la moitié du territoire du Scot, et plus particulièrement au droit des couloirs d'alimentation de la nappe de l'est ■ Orientation : imperméabilisation et respect du cycle naturel de l'eau au droit des couloirs de circulation des nappes [Dog 131 p66] ■ Orientation : limitation et compensation des imperméabilisations, gestion des eaux pluviales au plus proche [Dog 112 p34-35] et orientations localisées/gestion des eaux pluviales (est, ouest, centre) [Dog 131 p66-67] <p>Maîtrise des pollutions industrielles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Développement adapté aux capacités et à la conformité des systèmes d'assainissement [Dog131 p66] ■ Principe d'une démarche ambitieuse d'accompagnement de la régénération industrielle de la Vallée de la chimie [Dog 112 p25], susceptible de contribuer à la maîtrise des pollutions |
| Enjeu ► Ressources naturelles et matières premières / Matériaux | <ul style="list-style-type: none"> ■ Préconisation : exploitation raisonnée des matériaux alluvionnaires, notamment dans l'Est lyonnais [Dog131 p69] ■ Orientation : diversification des sources d'approvisionnement, préférentiellement recyclage [Dog131 p69] ■ Elaboration d'un dispositif de gestion coordonnée des carrières [Dog 131 p69] |
| Enjeu ► Qualité de vie, santé et sécurité / Risques | <p>Réduction de la vulnérabilité du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prise en compte des risques (naturels et technologiques) par les PLU [Dog 133 p75] ■ Adaptation des droits à construire aux risques, prise en compte des PPRT une fois élaborés [Dog 133 p75] <p>Maîtrise du ruissellement à la source</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Limitation et compensation des imperméabilisations, gestion des eaux pluviales au plus proche [Dog 112 p34-35] ■ Limitation débits d'eaux pluviales évacués dans les réseaux pour les opérations d'aménagement (au sens du code de l'urbanisme) [Dog 133 p75] <p>Réduction de l'aléa lié aux industries</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Principe d'une démarche ambitieuse d'accompagnement de la régénération industrielle de la Vallée de la chimie [Dog 112 p25], susceptible de contribuer à la maîtrise des risques et pollutions des sols <p>Accueil d'activités à risque</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prescription / identification par les PLU d'espaces réservés à l'activité économique [Dog 112 p33], et susceptibles d'accueillir des activités à risque |
| Enjeu ► Qualité de vie, santé et sécurité / Nuisances sonores | <ul style="list-style-type: none"> ■ Conception des aménagements intégrant la protection des habitants [Dog 133 p77] ■ Adaptation des exigences de mixité fonctionnelle aux caractéristiques des équipements [Dog 133 p77] |

■ Création de nouvelles zones d'activités accompagnée par des analyses environnementales [Dog 133 p79]
 ■ Elaboration de référentiels pour la qualité des zones d'activités, des bâtiments d'activités et du tertiaire [Dog 112 p36, Dog 132 p71]

| Incidences potentielles sur l'environnement | Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives |
|--|---|
| Enjeu ► Qualité de vie, santé et sécurité / Gestion des déchets | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Augmentation de la production de déchets produits par les activités (déchets assimilables aux ordures ménagères et déchets « spéciaux » selon les activités accueillies) ■ Production de déchets liés aux chantiers de construction et de démolition dans les zones d'activités en renouvellement | <ul style="list-style-type: none"> ■ Orientation : réduction des déchets à la source et amélioration de la valorisation [Dog 133 p78] ■ Prescription : intégration des déchets non ménagers dans la politique de valorisation [Dog 133 p78] ■ Orientation : diversification des sources d'approvisionnement en matériaux, préférentiellement recyclage [Dog 131 p69] |

L'accessibilité internationale

L'attractivité et le rayonnement économique du territoire passe aussi par le renforcement de son accessibilité internationale. Le Scot prévoit l'accueil sur son territoire ou à proximité immédiate des grandes infrastructures telles que prévues par la DTA : infrastructures routières (A45, A89, contournement ouest de Lyon – Col), ferroviaires (contournement ferroviaire – Cfal, lignes à grande vitesse vers Strasbourg – branche sud de la LGV Rhin-Rhône – et Turin – LGV Lyon-Turin), développement de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. L'évaluation environnementale du Scot n'a pas pour objectif d'évaluer finement les incidences de ces grands projets dont la décision relève d'autres acteurs et qui ont fait (ou feront) l'objet d'études environnementales spécifiques. C'est la manière dont il s'intègre dans le projet du territoire défini par le Scot en matière d'environnement qui doit être analysée ici.

Le territoire du Scot est diversement concerné par les effets d'emprise directe de ces projets.

L'A89 (déclaration d'utilité publique - DUP - 2003, concession ASF, horizon de mise en service 2012) se raccorde au réseau de voirie de l'agglomération à son extrême nord-ouest (La Tour de Salvagny). Le Scot prescrit son raccordement sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération [Dog 111 p. 24], pour éviter qu'elle ne constitue une nouvelle pénétrante.

L'A45 (DUP 2008, horizon de mise en service 2015) se raccorde au réseau d'agglomération du territoire à l'ouest au niveau de Brignais. Elle devrait conduire à réaliser un nouveau pont sur le Rhône pour désengorger celui de Pierre-Bénite.

Les tracés de principe du Col concernent pour l'essentiel le territoire de l'Ouest lyonnais, il devrait se raccorder au nord à l'A89 et au sud à l'A45 (horizon de mise en service 2030).

Le Cfal (horizon de mise en service 2015-2020) a fait l'objet de consultations fin 2008 – début 2009, portant sur les études d'Avant-projet sommaire (APS) de la partie nord (pour un tracé de la partie nord passant sur le territoire du Scot à l'est de l'aéroport le long de l'A432) et les études préliminaires de fuseaux de passage de la partie sud, l'avancement du projet étant différent selon les tronçons. Le fuseau retenu en avril 2009, dit « plaine d'Heyrieux-Sibelin nord » concerne le territoire du Scot sur tout son tracé.

Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin (horizon de mise en service 2020), au service des trafics fret et voyageurs, devrait se raccorder avec le Cfal et le réseau ferré de l'agglomération en limite est du Scot. Les études d'APS sont approuvées et les études préalables à la DUP en cours pour la ligne voyageurs, les études d'APS étant en cours pour l'itinéraire fret.

La branche sud de la LGV Rhin-Rhône est prévue pour accueillir tant les trains voyageurs que les circulations de fret en articulation avec le Cfal, les études la concernant sont toutefois moins avancées (débat public en 2003).

En ce qui concerne l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry l'avant-projet de plan masse (APPM), dont les limites sont reprises dans le Scot, approuvé en 1999 prévoit la réalisation de deux pistes supplémentaires à l'ouest des pistes actuelles.

La valorisation de l'axe Rhône-Saône passe sur le territoire du Scot principalement par le renforcement ou la création de deux plateformes portuaires complémentaires au port Lyon-Edouard Herriot (Givors-Grigny et Genay-Quincieux).

Au-delà des impacts liés à leurs emprises directes, ces projets sont susceptibles d'avoir des incidences sur le territoire, via l'évolution des trafics et modes de déplacements qu'ils vont induire et les pressions d'urbanisation qu'ils pourraient générer à proximité.

Les projets ferrés, outre l'amélioration de l'accessibilité nationale et internationale, vont permettre, en allégeant le trafic du « nœud ferroviaire » au cœur du tissu urbain dense, d'une part de réduire les nuisances (bruit, risques liés aux transports de matières dangereuses...), et d'autre part de développer les transports ferrés locaux. Ils devraient ainsi, directement et indirectement, contribuer au report modal. Le choix du fuseau retenu par l'Etat pour le Cfal nécessitera des aménagements spécifiques (enterrement de l'infrastructure) de préservation de l'armature verte de l'agglomération de manière à ne pas constituer une coupure supplémentaire et une attention particulière quant au traitement des nuisances sonores.

La réalisation des voies autoroutières devrait permettre d'écarter les flux de transit de la zone urbaine dense et ainsi faciliter la requalification de voies internes à l'agglomération (A6/A7, A47...). En revanche, elles peuvent conduire à une augmentation du trafic sur certaines pénétrantes et freiner le report modal vers le fer par une accessibilité autoroutière facilitée. La DTA définit des prescriptions relatives à la gestion du réseau routier afin de ne pas concurrencer le développement des transports collectifs : limiter la capacité des pénétrantes, restreindre les créations de diffuseurs... En déclinaison et complément, le Scot définit les conditions pour l'ouverture éventuelle de nouveaux diffuseurs [Dog 2.3.2 p. 121] et de « nouvelles modalités de gestion et d'exploitation des voiries pour limiter leurs impacts » [Dog 1.3.2 p. 73, Dog 232 p. 121-122].

Outre l'accroissement du trafic aérien (et ses conséquences en termes de pollution atmosphérique et de nuisances sonores), le développement de Lyon-Saint Exupéry risque d'induire une pression foncière pour le développement économique – cf. ci-après.

Les incidences du développement des plateformes portuaires sont similaires à celles des zones d'activités et notamment de la logistique abordées dans le tableau qui précède (cf. aussi chapitre sur le réseau bleu).

LES PROJETS OU SITES PARTICULIERS

La vallée de la chimie

Il s'agit d'un secteur qui cumule aujourd'hui de lourds enjeux environnementaux : risques et pollutions (air, eau, sols) liées aux activités industrielles, nuisances des infrastructures de transport, risques d'inondation... mais qui présente aussi de réels atouts liés au fleuve et aux milieux naturels qui l'accompagnent. Le Scot y définit les contours d'un projet de territoire qui, tout en confortant sa vocation économique, est porteur d'une réelle amélioration de la qualité urbaine et environnementale. Il s'agit de tirer parti de la qualité exceptionnelle de la desserte (et notamment du fer et de la voie d'eau), des possibilités de reconquête urbaine offertes par la réduction des risques liées aux reconversions industrielles et des potentialités des espaces naturels.

La déclinaison et la mise en œuvre de ce projet devront se faire conjointement avec l'élaboration des PPRT, qui devraient contribuer à améliorer la lisibilité de l'incidence des risques industriels sur le territoire, et en anticipant les éventuelles conséquences de la pollution des sols de nombreux sites sur les projets de reconquête urbaine.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le secteur de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

Afin de préserver les coupures vertes de la plaine de l'est, le Scot limite l'enveloppe foncière du développement économique de ce secteur et préconise la mise en réseau des sites économiques de l'Est lyonnais (y compris au-delà du périmètre du Scot) [Dog 111 p. 24]. La qualité environnementale et urbaine de cette porte d'entrée d'agglomération, qui devra en outre accueillir les raccordements ferroviaires des futures infrastructures, est de première importance.

Dans ce secteur le territoire urbain tel que défini dans le Scot intègre la plateforme aéroportuaire actuelle et l'extension prévue par l'APPM (nouvelles pistes). Les prairies situées aux abords des pistes sont également un lieu d'accueil pour l'avifaune et sont recensées comme Znieff. Le développement de l'activité aéroportuaire ne devrait que peu modifier la nature et le mode de gestion de ces espaces. Au nord ouest, le périmètre de l'APPM empiète sur une zone agricole où subsiste des prairies et qui constitue aussi une zone d'accueil pour l'avifaune recensée comme Znieff. Le développement de ce secteur ne sera réalisé que « sous conditions » de la réalisation d'un plan global garantissant notamment la qualité des aménagements, d'une adaptation de l'importance du développement à la qualité de la desserte par les transports collectifs, d'une ouverture à l'urbanisation progressive, de la préservation de la ressource en eau et du patrimoine écologique. Les analyses environnementales préalables qui seront réalisées définiront précisément les modalités de prise en compte de ces problématiques.

Le site « sous conditions » de l'aérodrome de Corbas

La vocation de l'aérodrome de Corbas n'est pas prédéfinie par le Scot. Cet aérodrome présente la particularité d'être recensé en Znieff en raison de la présence d'une avifaune remarquable pour laquelle les prairies de fauche entretenues de manière extensive pour l'activité de l'aérodrome constituent un habitat privilégié.

Ce site ne sera urbanisé que « sous conditions » de la préservation du patrimoine écologique. Dans l'hypothèse où le futur projet ne permettrait pas de maintenir des surfaces en prairie suffisantes pour l'avifaune. Celles-ci devront être recrées, plus particulièrement sur les secteurs à proximité immédiate de l'actuel aérodrome, dans le cadre de l'élaboration des programmes d'action concertés de l'armature verte. Afin de préciser au mieux les besoins, un suivi préalable de ces espèces sera mis en place, et il sera poursuivi une fois les prairies installées afin d'en vérifier l'efficacité.

Le site métropolitain des Portes du Dauphiné

Le site métropolitain à vocation économique des Portes du Dauphiné envisagé par la DTA (une grande zone économique était en outre prévue par le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise sur Saint-Laurent-de-Mure/Saint-Bonnet-de-Mure/Saint-Pierre-de-Chandieu) et intégré dans le Scot s'inscrit dans un secteur où les enjeux environnementaux sont forts : protection des ressources en eau souterraine et périmètre de protection de captages (site des 4 Chênes situé à proximité constituant un captage stratégique pour l'agglomération), armature verte et continuités à préserver, qualité paysagère à reconquérir, exploitation des ressources en matériaux...

Ce site ne pourra être ouvert à l'urbanisation que « sous conditions » notamment d'un strict respect des enjeux environnementaux, conformément aux prescriptions définies par la DTA. Les conditions exprimées dans le Scot concernent notamment la préservation de la ressource en eau souterraine (captage des 4 Chênes de Saint-Priest à proximité mais dont les périmètres de protection ne sont pas directement concernés), la préservation des liaisons vertes qui encadrent le secteur, la qualité paysagère de l'aménagement et notamment de sa « façade » le long de l'A43, la réouverture de la gare de Toussieu/Chandieu pour permettre un accès par les transports publics, un programme de reconversion des carrières. Ce secteur accueille aujourd'hui des carrières et le Scot prévoit d'élaborer un dispositif de gestion coordonnée pour en encadrer l'exploitation, la remise en état et la gestion ultérieure. Il devra être pris en compte dans le projet économique à élaborer.

L'analyse environnementale préalable qui sera réalisée devra notamment analyser précisément les impacts et risques relativement à toutes ces questions et proposer les dispositions opérationnelles permettant d'y répondre.

2. Les orientations en matière d'attractivité résidentielle et d'habitat

RAPPEL DU CONTENU DU SCOT

Accueil d'environ 150 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 (en captant entre 30 et 50 % de la croissance démographique attendue sur l'aire métropolitaine), portant la population du territoire du Scot à 1 450 000 habitants.

Une politique de logement ambitieuse

- Une politique de logements ambitieuse : produire 7 500 logements par an au sein du territoire urbain, soit 150 000 à l'horizon 2030, dont environ 70 % dans le cadre d'opérations de renouvellement.
- Une répartition territoriale plus équilibrée et des objectifs fixés par secteur, à traduire dans les PLH.
- Une vingtaine de polarités urbaines, secteurs privilégiés du développement résidentiel et des équipements.
- Développement résidentiel prioritairement dans les secteurs bien desservis (« corridors urbains »).
- Des sites de projet à mettre en œuvre prioritairement (sites métropolitains, agrafes urbaines visant à renforcer le lien avec le centre, les grands projets de ville lieux privilégiés de renouvellement urbain).

Des politiques de l'habitat et des politiques d'équipements solidaires

- Une meilleure répartition du logement locatif social sur l'agglomération, pour favoriser la diversité sociale à l'échelle de chaque territoire.
- Construction de 50 à 60 000 logements sociaux entre 2010 et 2030, pour un taux de 28 % à 30 %, avec un niveau d'effort fixé par secteur, à traduire dans les PLH.
- Des politiques ciblées en direction des personnes défavorisées (conjointement à un accompagnement social), des étudiants (construction de 1 000 logements étudiants par an), des personnes âgées (avec les services adaptés).
- Une charte de la mixité sociale à l'échelle de l'agglomération.
- Une politique d'équipement multipolaire, facteur de diversité et mixité sociale.

Un développement intensif et de qualité

Des orientations pour une utilisation plus intensive du territoire urbain : référentiel des formes d'habitat, des valeurs guides de densité à traduire dans les PLU, fonction de la qualité de la desserte par les transports collectifs.

- Une politique foncière d'accompagnement au service des orientations du Scot, avec des secteurs prioritaires identifiés.
- Des formes d'habitat innovantes conjuguant densité et espaces extérieurs privatifs (calme, tranquillité, sécurité).
- Réduction des nuisances générées par les transports : des opérations d'aménagements conditionnées à la protection des habitants.
- Des efforts pour faciliter les déplacements piétons.
- Amélioration énergétique de l'habitat : généralisation des bâtiments à énergie passive ou positive à l'horizon 2020 et contribution à la « neutralité carbone » du développement urbain : réhabilitation du parc ancien, développement des énergies renouvelables, éco-quartiers.
- Création de nouvelles zones urbaines accompagnée par des analyses environnementales.
- Référentiel « habitat » explicitant les objectifs environnementaux de l'agglomération.
- Renforcement de la place du végétal au sein du territoire urbanisé.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Au sein de l'aire urbaine, le choix d'une offre de logement importante et attractive sur l'agglomération lyonnaise, et à proximité des principaux pôles d'emploi, a aussi pour objectif de contribuer à limiter l'étalement urbain au-delà de l'agglomération et les pressions sur l'environnement associées : consommation d'espaces et fonctionnalité du réseau des espaces naturels, déplacements routiers induits. Il sera donc essentiel d'évaluer l'évolution de ces indicateurs globalement à l'échelle de l'aire urbaine pour apprécier l'efficacité de la stratégie adoptée.

L'accueil de 150 000 logements nouveaux sur le territoire impose un rythme de construction plus soutenu que dans le passé récent (7 500 logements par an pour 6 600 sur la période 1999-2004), et s'accompagne nécessairement de « pressions » sur l'environnement que le Scot cherche à réduire. Il s'agit principalement de la consommation d'espaces, des consommations de ressources (eau, énergie, matériaux) et des impacts associés (rejets eaux usées/pluviales, polluants atmosphériques et gaz à effet de serre, déchets) – cf. tableau ci-après et analyse par enjeu de la première partie du document. Le Scot promeut un développement urbain qui concilie des exigences d'économie (principalement d'espaces et d'énergie – énergie liée d'une part aux logements eux-mêmes et aux déplacements induits par leur localisation) et de qualité de vie pour les habitants.

Les hypothèses étudiées en matière de logements montrent que l'ambition démographique du Scot peut être compatible avec l'objectif de maîtrise de la consommation d'espaces : cela est possible en retenant un scénario volontariste misant sur le renouvellement des tissus urbanisés, une extension maîtrisée des surfaces urbanisables à vocation de logement des PLU en vigueur, des formes urbaines respectueuses de l'identité des territoires mais aussi plus intensives. Ainsi, selon les hypothèses retenues par le Scot, le territoire est capable d'accueillir au sein du territoire urbain de l'ordre de 190 000 logements.

En matière de consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, l'excellence dans la construction neuve ne suffira pas à enrayer la croissance compte tenu du faible taux de renouvellement des logements auquel cela conduira. Pour atteindre un objectif de « neutralité carbone », le Scot préconise aussi un développement ambitieux des énergies renouvelables et la réhabilitation thermique du parc ancien, s'inscrivant ainsi dans les objectifs définis au niveau national dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Il importe de souligner que les enjeux sociaux du développement résidentiel que le Scot met en avant rejoignent pour certains les enjeux environnementaux, notamment :

- la sobriété énergétique dans la construction se traduit par des économies de charge pour les habitants, relativement plus importantes pour les ménages aux revenus les plus modestes,
- la qualité de la desserte par les transports en commun facilite la mobilité (taux de motorisation moindre) et peut aussi contribuer à réduire les charges liées aux transports,
- la présence et la qualité d'espaces de nature de proximité sont d'autant plus importantes que la population est moins mobile.

Incidences des orientations du Scot relatives au développement résidentiel

| Incidences potentielles sur l'environnement | Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives |
|--|--|
| <p>Enjeu ► Espaces naturels et agricoles, biodiversité et paysages</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Consommation d'espaces naturels et agricoles, et impacts associés sur la biodiversité et les paysages, liés aux emprises et aux éventuels effets de coupure : au maximum 1 500 hectares en extension pour le développement résidentiel, une enveloppe globalement équivalente à celle des PLU actuels pour une production de logements significativement plus élevée ■ Risque d'un paysage urbain plus minéral et plus fermé compte tenu de l'accroissement de la densité ■ Indirectement, rejets d'eaux usées dans les cours d'eau pouvant affecter les milieux aquatiques ■ Indirectement, impact de la gestion des eaux pluviales (qualitativement et quantitativement) sur les milieux aquatiques ■ Risque d'une pression accrue de la fréquentation sur les milieux naturels liée à l'augmentation de la population | |
| <p>Enjeu ► Energie, air et effet de serre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Consommations d'énergie, rejets atmosphériques de polluants et gaz à effet de serre, liés : <ul style="list-style-type: none"> - aux logements (chauffage et autres usages) - aux déplacements motorisés induits ■ Risque d'exposition de nouvelles populations à des niveaux élevés de qualité de l'air | |
| <p>Limitation de la consommation d'espaces par une priorité donnée au renouvellement urbain et à des formes urbaines plus denses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Accueillir plus de 100 000 logements soit environ 70 % de l'objectif global du Dog au sein de l'espace urbanisé tel que défini dans l'EIE [Dog122 p49] ■ Priorité au maintien d'une mixité logements/équipements/activités/espaces verts, lorsque les activités et le contexte le permettent [Dog 132 p72] ■ Référentiel des formes d'habitat [Dog 124 p56-57] ■ Valeurs guides de densité pour les PLU [Dog 124 p57] ■ Politique foncière d'accompagnement [Dog 124 p59] <p>Qualité paysagère des aménagements et insertion urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Orientation : préservation du patrimoine urbain au cœur des quartiers et attention particulière aux espaces publics et espaces verts de proximité [Dog 216 p99] ■ Orientation : des espaces publics exemplaires tournés vers les berges à proximité des quartiers résidentiels [Dog 222 p109] ■ Orientation : effort de végétalisation du tissu urbain [Dog124 p 63, Dog 215 p96] ■ Requalification urbaine de voiries [Dog 232 p120] <p>Préservation des espaces naturels et de la biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Enveloppe foncière définie respectueuse des espaces d'intérêt en termes de biodiversité et de paysage, et de leurs continuités ■ Orientation : effort de végétalisation du tissu urbain [Dog124 p 63, Dog 215 p96] ■ Développement adapté aux capacités et à la conformité des systèmes d'assainissement [Dog 131 p66] ■ Orientation : gestion des eaux pluviales contribuant au soutien des étiages des ruisseaux dans l'Ouest lyonnais [Dog 131 p66] <p>Rééquilibrage de l'offre de nature</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Valorisation de l'armature et des liaisons vertes, du réseau bleu pour l'accueil du public [Dog 215, Dog 222] ■ Recommandation : création d'un nouveau grand site de nature lié à l'eau ouvert à la fréquentation du public [Dog215 p96] ■ Orientations spécifiques concernant le site de Miribel-Jonage [Dog 215 p96] | <p>Amélioration de la consommation d'espaces par une priorité donnée au renouvellement urbain et à des formes urbaines plus denses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Accueillir plus de 100 000 logements soit environ 70 % de l'objectif global du Dog au sein de l'espace urbanisé tel que défini dans l'EIE [Dog122 p49] ■ Priorité au maintien d'une mixité logements/équipements/activités/espaces verts, lorsque les activités et le contexte le permettent [Dog 132 p72] ■ Référentiel des formes d'habitat [Dog 124 p56-57] ■ Valeurs guides de densité pour les PLU [Dog 124 p57] ■ Politique foncière d'accompagnement [Dog 124 p59] <p>Qualité paysagère des aménagements et insertion urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Orientation : préservation du patrimoine urbain au cœur des quartiers et attention particulière aux espaces publics et espaces verts de proximité [Dog 216 p99] ■ Orientation : des espaces publics exemplaires tournés vers les berges à proximité des quartiers résidentiels [Dog 222 p109] ■ Orientation : effort de végétalisation du tissu urbain [Dog124 p 63, Dog 215 p96] ■ Requalification urbaine de voiries [Dog 232 p120] <p>Préservation des espaces naturels et de la biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Enveloppe foncière définie respectueuse des espaces d'intérêt en termes de biodiversité et de paysage, et de leurs continuités ■ Orientation : effort de végétalisation du tissu urbain [Dog124 p 63, Dog 215 p96] ■ Développement adapté aux capacités et à la conformité des systèmes d'assainissement [Dog 131 p66] ■ Orientation : gestion des eaux pluviales contribuant au soutien des étiages des ruisseaux dans l'Ouest lyonnais [Dog 131 p66] <p>Rééquilibrage de l'offre de nature</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Valorisation de l'armature et des liaisons vertes, du réseau bleu pour l'accueil du public [Dog 215, Dog 222] ■ Recommandation : création d'un nouveau grand site de nature lié à l'eau ouvert à la fréquentation du public [Dog215 p96] ■ Orientations spécifiques concernant le site de Miribel-Jonage [Dog 215 p96] |
| <p>■ Création de nouvelles zones d'habitat accompagnée par des analyses environnementales [Dog 122 p49, Dog 133 p79]</p> <p>■ Recommandation : élaboration de référentiels pour la qualité environnementale de l'habitat [Dog 124 p63, Dog 132 p71]</p> | |

| Incidences potentielles sur l'environnement | Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives |
|---|--|
| <p>Enjeu ► Ressources naturelles et matières premières / Eau</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Augmentation des consommations d'eau liée aux nouveaux habitants, pouvant toutefois être compensée par les tendances actuelles ■ Augmentation des rejets d'eaux usées et pluviales, pouvant avoir un impact sur la qualité des ressources (souterraines et superficielles) et les milieux aquatiques ■ Moindre recharge des nappes souterraines liées à l'imperméabilisation, pouvant avoir un impact sur la disponibilité des ressources pour l'alimentation en eau et les milieux aquatiques associés | |
| <p>Enjeu ► Ressources naturelles et matières premières / Matériaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Consommation de matériaux de construction pour les logements, équipements, espaces publics et voiries associés | |
| <p>Enjeu ► Qualité de vie, santé et sécurité / Risques</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Eventuelle exposition de nouvelles populations aux risques naturels et industriels, selon la localisation par rapport aux zones à risque ■ Augmentation du ruissellement due à l'imperméabilisation pouvant aggraver les phénomènes d'inondation | |
| <p>Amélioration de l'accessibilité par les transports collectifs et les modes doux, pour contribuer à la maîtrise des trafics routiers et pollutions associées</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Construction d'un réseau de transports collectifs à 3 niveaux : Réseau express, réseau d'agglomération, réseau de proximité [Dog 231] ■ Priorité localisation des opérations d'urbanisme dans secteurs desservis par le Réseau express ou réseau de transports collectifs d'agglomération [Dog 132 p72] ■ Priorité aux zones mixtes (activités/logements/équipements/espaces verts) [Dog 132 p72] ■ Développement résidentiel prioritairement dans les zones bien desservies par le Réseau express ou réseau d'agglomération (corridors urbains) [Dog 122 p49] ■ Desserte des polarités urbaines et sites de projet par le Réseau express ou réseau d'agglomération [Dog 123 p54] ■ Répartition équilibrée des équipements au sein des bassins de vie [Dog 123 p54] ■ Aménagement en faveur des modes alternatifs sur l'emprise des infrastructures [Dog 124 p61] ■ Intensification des efforts / développement modes doux, schéma cyclable d'agglomération [Dog 124 p61, Dog 132 p72, Dog 232 p120] <p>Modération de la vitesse sur les voiries, pour contribuer à la maîtrise des pollutions</p> <p>Limitation des vitesses sur les axes routiers [Dog 124 p61, Dog 132 p77, Dog 232 p119]</p> <p>Préservation des captages pour l'alimentation en eau potable</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prescription : urbanisation aux abords des captages : interdiction dans les périmètres de protection rapprochés, règles de précaution définies pour les aménagements dans les périmètres éloignés, principe de précaution dans les « secteurs de vigilance » [Dog 131 p67-68, Dog 112 p35] <p>Préservation des possibilités d'alimentation de la nappe</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maintien d'une enveloppe non urbanisable représentant environ la moitié du territoire du Scot, et plus particulièrement au droit des couloirs d'alimentation de la nappe de l'est ■ Orientation : imperméabilisation et respect du cycle naturel de l'eau au droit des couloirs de circulation des nappes [Dog131 p66] ■ Orientations localisées : gestion des eaux pluviales (est, ouest, centre) [Dog131 p66-67] <p>Maîtrise des pollutions domestiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Développement adapté aux capacités et à la conformité des systèmes d'assainissement [Dog 131 p66] <p>Réduction de la vulnérabilité du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prise en compte des risques (naturels et technologiques) par les PLU [Dog 133 p75] ■ Adaptation des droits à construire aux risques, prise en compte des PPRT une fois élaborés [Dog 132 p75] <p>Maîtrise du ruissellement à la source</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Limitation des débits d'eaux pluviales évacués dans les réseaux pour les opérations d'aménagement (au sens du code de l'urbanisme) [Dog 133 p75] | |
| <p>■ Création de nouvelles zones d'habitats accompagnée par des analyses environnementales [Dog 122 p49, Dog 133 p79]</p> <p>■ Recommandation / élaboration de référentiels pour la qualité environnementale de l'habitat [Dog 124 p63, Dog 132 p71]</p> | |

3. Les orientations en matière d'environnement

RAPPEL DU CONTENU DU SCOT

Ressources naturelles et environnement urbain

- Préservation des nappes souterraines, maîtrise des eaux pluviales : précaution d'usages des sols dans les zones de vigilance, priorité à l'alimentation en eau potable et prescriptions dans les zones de vigilance, diversification et sécurisation de l'alimentation en eau, adéquation entre développement urbain et capacités d'alimentation et de traitement des eaux, ré-infiltration des eaux pluviales.
- Exploitation raisonnée de la ressource en matériaux de construction d'origine alluvionnaire : diversification des sources approvisionnement et recyclage, élaboration d'un dispositif de gestion coordonnée des carrières.

Emissions de gaz à effet de serre et qualité de l'air

- Neutralité carbone du développement urbain, via la généralisation de la construction basse consommation et la généralisation du recours aux énergies renouvelables (pour une proportion de l'ordre de 20 % à l'horizon 2030).
- Déplacements : « ville des courtes distances » et favorisant l'utilisation des transports collectifs, « circuits courts » agricoles, modes doux, distribution des marchandises en ville, modalités de gestion et d'exploitation des voiries.

Qualité de vie, santé et sécurité des habitants : risques et nuisances

- Prise en compte des risques naturels et industriels existants dans le développement urbain, prévention des risques d'inondation et de ruissellement, prévention des risques géologiques, prévention des risques industriels.
- Protection des habitants des nuisances sonores : limitation des vitesses, préservation de zones de calme, adaptation des projets à l'ambiance sonore.
- Amélioration du dispositif de gestion des déchets : réduction des déchets et augmentation de la valorisation, renouvellement des capacités de traitement de l'aire métropolitaine.

Réalisation d'analyses environnementales en amont des projets et d'analyses agricoles.

LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette famille d'orientation, spécifiquement dédiée à la prise en compte de l'environnement, contribue à répondre aux 4 enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement.

Enjeu 1 : le rôle essentiel des espaces naturels et d'activité agricole dans les grands équilibres du territoire, la diversité de ses paysages, la qualité de vie de ses habitants et son attractivité.

Enjeu 2 : la nécessité d'une agglomération plus économe en énergie, pour une meilleure qualité de l'air et une réduction de la contribution à l'effet de serre.

Enjeu 3 : la préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles, notamment les ressources en eau, et matières premières pour répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures.

Enjeu 4 : la préservation de la qualité de vie, de la santé et la sécurité des habitants par la gestion des risques et la réduction des nuisances.

Les analyses et commentaires relatifs à ces orientations sont détaillés dans le chapitre III du document.

Ce ne sont pas les seules orientations du Scot en matière d'environnement. S'y ajoutent les orientations relatives au réseau maillé des espaces naturels et agricoles, au réseau bleu, ainsi que certaines dispositions attachées aux orientations en matière d'économie, de logements ou de déplacements.

| Incidences potentielles sur l'environnement | Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives |
|--|---|
| <p>Enjeu ► Qualité de vie, santé et sécurité / Nuisances sonores</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Eventuelle exposition de nouvelles populations, selon localisation par rapport aux zones de nuisances, notamment des infrastructures ■ Risque d'exposition aux nuisances des activités, compte tenu de la mixité fonctionnelle du territoire urbain | <p>Prise en compte des nuisances dans la conception et l'aménagement des zones résidentielles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Protection au-delà des seules exigences réglementaires aux abords des voies classées bruyantes, en s'appuyant sur des principes de construction visant à dégager des espaces de calme [Dog 124 p61, Dog 132 p77] ■ Adaptation des exigences de mixité fonctionnelle aux caractéristiques des tissus urbains concernés [Dog 113 p37] <p>Modération de la vitesse sur les voiries et mesures de protection</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Limitation des vitesses sur les axes routiers [Dog 124 p61, Dog 132 p77, Dog 232 p119] ■ Requalification urbaine de voiries [Dog 232 p120] ■ Mesures d'accompagnement des nuisances sonores des grands axes routiers [Dog 132 p77] <p>Amélioration de l'offre de transports collectifs et modes doux et développement résidentiel à proximité des transports collectifs, pour contribuer à maîtriser le trafic routier et les nuisances associées</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Priorité localisation des opérations d'urbanisme dans secteurs desservis par le Réseau express ou réseau de transports collectifs d'agglomération [Dog 132 p72] ■ Développement résidentiel prioritairement dans les zones bien desservies par le Réseau express ou réseau d'agglomération (corridors urbains) [Dog 122 p49] ■ Desserte des polarités urbaines et sites de projet par le Réseau express ou réseau d'agglomération [Dog 123 p54] ■ Aménagement en faveur des modes alternatifs sur l'emprise des infrastructures [Dog 124 p61] ■ Intensification des efforts : développement modes doux, schéma cyclable d'agglomération [Dog 124 p61, Dog 132 p72, Dog 232 p120] |
| <p>Enjeu ► Qualité de vie, santé et sécurité / Gestion des déchets</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Augmentation de la production de déchets produits par les ménages ■ Production de déchets liés aux chantiers de construction et de démolition dans les sites en renouvellement urbain | <ul style="list-style-type: none"> ■ Orientation : réduction des déchets à la source et amélioration de la valorisation [Dog 131 p78] ■ Orientation : diversification des sources d'approvisionnement en matériaux, préférentiellement le recyclage [Dog 131 p69] <p>■ Création de nouvelles zones d'habitat accompagnée par des analyses environnementales [Dog 122 p49, Dog 133 p76]</p> <p>■ Recommandation / élaboration de référentiels pour la qualité environnementale de l'habitat [Dog 124 p63, Dog 132 p71]</p> |

4. Le réseau maillé des espaces naturels et agricoles, et le patrimoine bâti

RAPPEL DU CONTENU DU SCOT

Le Scot reconnaît le système maillé des espaces naturels, agricoles et forestiers comme une infrastructure naturelle structurante, au même titre que les autres infrastructures. Ce système doit jouer un rôle décisif dans la qualité de vie de l'ensemble de la métropole, de son équilibre social, de sa richesse économique et de son attractivité.

Protection et mise en réseau de l'armature verte

- Une armature verte reprenant les « cœurs verts », « couronne verte » et « trame verte » de la DTA.
- Une armature verte localisée et non urbanisable à traduire dans les PLU, et des espaces délimités précisément dans les secteurs les plus fragiles ou menacés.
- Un système de liaisons vertes complémentaires à l'armature verte, avec des fonctions écologiques, paysagères, de loisirs et de découverte, certaines étant délimitées avec précision.
- La mise en œuvre de programmes d'actions concertés.

Préservation et valorisation des territoires agricoles : une politique agricole locale

- Un principe de préservation des terres agricoles et des outils de production à traduire dans les PLU.
- Quatre types d'entités agricoles, territoires privilégiés de la mise en œuvre d'une politique de protection foncière et de valorisation.
- Maintien de l'intégrité des grands sites d'activité agricole, protection des territoires de gestion agropastorales (Monts d'Or, Balmes viennoises, plateaux de Givors), des espaces diversifiés de l'Ouest lyonnais et des terroirs arboricoles.

Préservation de la biodiversité

- Préservation des continuités et corridors écologiques.
- Maintien des coupures vertes et délimitation précise du territoire urbain dans les secteurs à fort enjeu.
- Protection des zones humides.
- Renforcement de la place de la nature en ville

Développement des aménagements de loisirs compatibles avec les enjeux de préservation et répondants aux besoins croissants de l'agglomération

- Des grands sites de nature peu aménagés reliés par les liaisons vertes (Balmes viennoises, Miribel-Jonage, vallons de l'ouest, Monts d'Or) et un nouveau site à aménager à l'échelle métropolitaine.
- Mise en réseau des grands parcs d'agglomération.
- Une offre récréative de proximité et le renforcement de la végétalisation dans la ville
- Constitution de cheminements récréatifs.

Amélioration du cadre bâti et mise en valeur des paysages : une qualité urbaine à la hauteur des attentes des habitants actuels et futurs

- Préservation du patrimoine urbain : identification, protection, mise en valeur et cohabitation avec la ville du futur.
- Mise en scène des entrées de ville de l'agglomération.
- Mise en place d'une grande trame paysagère : préservation de la qualité des massifs boisés, création d'un paysage dans l'est de l'agglomération, valorisation des sites fluviaux, mise en valeur des points de vue.

LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Ces orientations répondent directement à l'enjeu relatif au rôle des espaces naturels et agricoles dans le territoire, et à l'importance de faire de ce réseau un élément structurant du territoire. Elles en prévoient la protection foncière, mais aussi la gestion et valorisation qui sont indispensables, en définissant des objectifs différenciés selon les richesses et potentialités des secteurs. Elles soulignent également la nécessaire contribution de l'espace agricole à la protection des ressources en eau et à la prévention du ruissellement, en lien avec le Sage de l'Est lyonnais.

Ces orientations répondent à une demande sociale très forte d'espaces de nature, de loisirs et de détente de proximité, face à un déficit constaté dans certains secteurs et à la surfréquentation de certains sites. L'accueil du public et l'offre d'aménités font partie des fonctions que le réseau maillé défini par le Scot doit assurer, en veillant à la compatibilité avec les autres fonctions : protection de la biodiversité et des paysages, activité agricole. Tout projet d'ouverture au public d'espaces de nature devra au préalable vérifier sa compatibilité avec les fonctionnalités écologiques et paysagères du réseau maillé : sensibilité des espèces végétales au piétinement, insertion paysagère des équipements d'accompagnement, ruissellement et pollution liées aux éventuels parkings...

Ce réseau ne se limite pas au périmètre du Scot mais s'inscrit dans les orientations de la DTA relatives au « réseau des espaces naturels et agricoles majeurs ».

Les analyses et commentaires concernant ces orientations sont détaillés dans le chapitre III.3.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

5. Le réseau bleu de l'agglomération

RAPPEL DU CONTENU DU SCOT

Donner à la trame des fleuves un rôle majeur dans la structuration de son territoire et de celui de l'aire métropolitaine, en s'employant à valoriser l'ensemble des fonctions dont ils peuvent être le support, qu'elles soient patrimoniales, paysagères, de loisirs et de découverte ou économiques.

Préservation et restauration du caractère naturel des cours d'eau et de leurs rives

Préservation de la valeur écologique : préservation et restauration des écosystèmes, continuités biologiques, protection des ressources, modernisation de l'assainissement, préservation des champs d'expansion des crues, renaturation des cours d'eau

Mise en valeur des espaces en eau, lieux de pratiques de loisirs et de découverte diversifiés

- Renforcement de l'accessibilité des berges
- Développement du tourisme fluvial et des activités nautiques, notamment les haltes fluviales
- Valorisation de la présence des rivières dans les aménagements urbains, plus particulièrement : Berge sud canal de Jonage, confluence Saône-Rhône, confluence Rhône-Gier, Albigny-Couzon
- Trois projets emblématiques visant au renouveau de la vie fluviale et à la réappropriation des berges : Anneau bleu, rives de Saône, Rhône aval

Développer l'usage de la voie navigable : un schéma portuaire multi-sites

- Port Lyon-Edouard Herriot : maintien et développement des filières en lien avec le fleuve, en réduisant les activités à risques (stockage) et dépendantes du fret routier
- Développement d'un site au sud de l'agglomération, Givors-Loire, conjointement avec l'agglomération de Vienne
- Réservation d'emprises pour un éventuel site au nord, Saint-Germain-au-Mont d'Or – Quincieux – Genay

LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les orientations relatives à la préservation du caractère naturel et à la mise en valeur des cours d'eau visent à les inscrire dans le réseau maillé, et à valoriser ainsi leur important potentiel en termes de fonctionnalité écologique, de contribution à un cadre de vie de qualité et d'aménités. Le Scot définit les contours d'une politique globale pour les cours d'eau (préservation et restauration des milieux, amélioration de la qualité de l'eau par la maîtrise des rejets de l'assainissement, préservation des champs d'expansion de crues), à l'image des contrats de rivière (qui existent et devraient se poursuivre pour le Garon, l'Yzeron et le Gier). Compte tenu de la diversité et du nombre des acteurs concernés par ces démarches, il importera de mettre en place ou de pérenniser les structures de gouvernance nécessaires à la concertation et au suivi des projets (en incluant les territoires hors Scot qui sont concernés) : pour les affluents de la rive droite du Rhône des structures sont en place pour la mise en œuvre des contrats de rivière. L'Ozon est intégré au Sage de l'Est lyonnais ; le Scot recommande la création d'une structure adaptée pour le Rhône amont, et d'inscrire la concertation dans le cadre de l'Agenda 21 pour la Saône avec l'élaboration de plans de gestion pour les îles et pour les berges.

Les projets urbains qui se développeront aux abords immédiats des cours d'eau, notamment dans l'objectif d'une ouverture de la ville sur les espaces en eau, sont susceptibles de générer localement des impacts sur les milieux : ils se feront dans le respect des obligations réglementaires définies par les PPR en matière d'inondation et devront porter une attention particulière aux dispositifs d'assainissement, notamment des eaux pluviales, et au respect des berges et milieux associés. Enfin les risques technologiques qui concernent ou pourraient concerner certains des sites de projet (notamment rives de Saône au niveau de Genay, Neuville, Curis et Albigny ; berges du Rhône dans la Vallée de la chimie ou à Givors-Grigny), devront être pris en compte, en intégrant les nouvelles prescriptions issues des PPRT en cours d'élaboration, pour ne pas exposer de nouvelles populations résidentes ou visiteurs/promeneurs.

Le développement de l'usage de la voie navigable s'inscrit dans l'objectif du Scot de contribuer au report modal de la route vers les autres modes de transport, y compris pour les marchandises. Il répond ainsi aux enjeux de maîtrise des consommations d'énergie, des émissions de polluants et gaz à effet de serre. Comme pour les projets urbains, les impacts locaux des aménagements devront faire l'objet d'une attention particulière. Conformément aux dispositions du Scot, ces projets feront l'objet d'analyses environnementales préalables qui devraient être initiées conjointement à l'élaboration du schéma portuaire que prévoit le Scot. Le développement du port Lyon-Edouard Herriot se fera dans un objectif de réduction des risques et des nuisances qu'il génère (cf. ci-dessous).

LES PROJETS OU SITES PARTICULIERS

Le port Lyon-Edouard Herriot

Équipement stratégique pour l'agglomération et de premier plan au niveau national (près de 11 millions de tonnes de marchandises, première plateforme intérieure pour le trafic de conteneurs, le Rhône représentant 16 % du trafic fluvial français), le port Lyon-Edouard Herriot présente la particularité d'être situé à proximité immédiate de zones urbaines denses et d'accueillir des stockages d'hydrocarbures, en faisant un site Seveso. Le développement du port Lyon-Edouard Herriot prévu par le Scot s'inscrit dans les orientations nationales visant au développement du fret fluvial réaffirmées et précisées par le Grenelle de l'environnement. Le Scot prévoit que ce développement s'accompagne d'une réduction des impacts, risques et nuisances générés par le port : il s'agit notamment de privilégier les activités en lien avec la voie d'eau au détriment de celles utilisant le fret routier qui peuvent trouver d'autres sites d'accueil plus appropriés, de réduire les stockages de matières dangereuses et les risques associés, et la valorisation de ce site pour des marchandises destinées à l'agglomération.

Le site de Givors-Loire

Il s'agit d'un secteur d'une centaine d'hectares (dont une vingtaine sur le territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise, le reste sur celui des Rives du Rhône) sur les communes de Givors et Loire-sur-Rhône, site de l'ancienne centrale électrique sur Loire et de la zone d'activités de Bans sur Givors. Il pourrait accueillir une nouvelle activité de production d'énergie à partir de sources renouvelables. Il peut bénéficier d'une desserte trimodale (fleuve, fer, route) et ainsi contribuer, par l'aménagement d'une plateforme portuaire, au transfert modal du transport de marchandises de l'aire métropolitaine. L'implantation de nouvelles activités économiques sur ce secteur devra s'opérer dans une logique de recours à la multimodalité (usage du fleuve ou de la voie ferrée comme mode de transport) et de bonne insertion dans l'environnement afin de constituer une véritable écozone portuaire. Elle devra s'inscrire dans la démarche globale de reconquête des berges et continuités le long du Rhône (partagée par les deux Scot).

6. Les orientations en matière de déplacements et de transports

RAPPEL DU CONTENU DU SCOT

Le Scot fait le choix de faire de l'étoile ferroviaire lyonnaise l'ossature du futur RER lyonnais. Le choix d'une organisation multipolaire conduit à identifier des bassins de vie intermédiaires, connectés au RER, autour desquels doivent être articulées l'ensemble des politiques sectorielles. L'échelle vécue par les habitants devient le cadre de référence pour les politiques d'équipement, de transport et de service.

Le maillage du territoire en transports collectifs

- Construire le réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise : aménagements du cœur de réseau pour des gains de capacité et une liaison est-ouest, extension du réseau pour desservir l'ensemble des polarités et sites de projet (prolongement métro B vers Hôpitaux sud, Sathonay-Neuville-Trévoux et Brignais-Givors réouvertes au trafic voyageurs, exploitation du chemin de fer de l'Est lyonnais à l'est de Meyzieu)
- Mailler le territoire par un réseau d'agglomération complémentaire au Réseau express.

Un réseau de voirie hiérarchisé, optimisé et à l'insertion urbaine renforcée

- Optimiser l'exploitation du réseau : limitation de la vitesse maximale, séparation des circulations automobiles sur le réseau métropolitain, priorité aux transports collectifs sur le réseau d'agglomération, priorité aux modes doux sur le réseau de proximité ; des conditions pour l'ouverture de nouveaux diffuseurs.
- Boucler le périphérique : réalisation du tronçon ouest, en cohérence avec le schéma multimodal des déplacements.
- Renforcer l'intégration urbaine des voiries (A6, A7, D383, A43, A47), notamment dans les sites dits d'agrafes urbaines.
- Développer les aménagements favorables à l'usage du vélo.

Gestion coordonnée des différents modes de transport

- Politiques de stationnement au service de l'attractivité résidentielle et de la mixité fonctionnelle
- Principes de localisation et dimensionnement des parcs-relais, en privilégiant le rabattement par les modes alternatifs
- Gares et pôles d'échanges : organisation du rabattement et insertion urbaine ; aménagement de la gare de la Part-Dieu
- Système tarifaire et de financement intégré.

LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Ces orientations définissent les principes de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030, dans l'objectif de favoriser le report modal et de mettre en cohérence le développement résidentiel et économique du territoire avec le développement de ce réseau ; elles sont ainsi indissociables des orientations relatives à la localisation de l'habitat et des activités. Elles prévoient également les principes relatifs aux gares, pôles d'échanges et rabattements permettant d'assurer la multimodalité des déplacements. Enfin elles définissent des modes de gestion du réseau de voirie visant à faciliter la circulation des transports collectifs et les déplacements en modes doux et à favoriser ainsi le report modal.

La mise en œuvre de ces principes devra contribuer à confirmer et renforcer l'infléchissement récent des tendances en matière de mobilité (diminution de la mobilité, réduction du trafic dans la zone centrale, augmentation de la fréquentation des transports collectifs) et ce malgré la croissance démographique attendue.

Ces orientations participeront ainsi aux objectifs du Scot de réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, ainsi que de maîtrise des nuisances sonores.

Compte tenu de l'importance de ces enjeux pour le territoire, une attention particulière devra être portée au suivi de la mise en œuvre de ces orientations, à leurs impacts sur la mobilité au niveau de l'agglomération mais aussi plus largement de la métropole, ainsi que sur les émissions atmosphériques et les nuisances sonores.

Le Réseau express devrait se construire principalement à partir des infrastructures existantes, et ne générer que peu d'impacts environnementaux liés à l'implantation de nouvelles infrastructures. Toutefois le développement du trafic et les aménagements de gares ou pôles d'échanges sont susceptibles de générer localement des nuisances qu'il convient d'évaluer au préalable et de prendre en compte dans les aménagements ; notamment l'augmentation des nuisances sonores pour les riverains des voies liée à l'accroissement du trafic, et les nuisances liées à la circulation et au stationnement aux abords des gares. A l'inverse, la création ou l'aménagement de gares ou pôles d'échanges peut être l'occasion d'un traitement qualitatif de l'espace public et d'une meilleure accessibilité par les modes doux (piétons, cyclistes).

L'orientation visant à limiter la vitesse maximale sur le réseau routier a pour objectif de favoriser le report modal en contraignant la circulation automobile. Elle aura en outre un impact direct sur les émissions de polluants et les nuisances sonores qui sont moindres lorsque la vitesse est plus faible.

En dehors des grandes infrastructures que le territoire devra accueillir (cf. orientations relatives au rayonnement et au développement économique), le Scot fait le choix de limiter l'extension du réseau de voirie. En matière de voiries d'agglomération, le seul projet qu'il prévoit est le bouclage du périphérique par la réalisation du tronçon ouest et un nouveau franchissement du Rhône. Si la configuration du site conduira à réaliser une partie de cette infrastructure en souterrain, elle risque toutefois de consister, pour les tronçons qui ne seraient pas couverts, une coupure dans le territoire et de générer des nuisances sonores.

Par la facilité de déplacement qu'elle offrira, elle peut freiner le report du trafic vers les transports collectifs et accentuer la pression foncière sur l'ouest de l'agglomération.

V. Information relative à la prise en compte des observations de l'Autorité environnementale et du public concernant les problématiques environnementales

Cette partie reprend l'information mise à disposition en application de l'article L.121-14 du Code de l'urbanisme.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. Prise en compte des observations de l'Autorité environnementale et du public

Ce chapitre rend compte, de manière générale, des différents avis exprimés lors de la consultation des Personnes publiques associées (PPA) (de janvier à avril 2010) et de l'enquête publique (de mai à juin 2010) en ce qui concerne la thématique environnementale. Par ailleurs, il est présenté de manière plus spécifique les avis exprimés par l'Autorité environnementale et le public et les réponses apportées par le Sepal dans le cadre de la mise au point du projet Scot en vue de son approbation.

Le Sepal, dans le cadre de la consultation des PPA, a recueilli un avis favorable de l'Autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Néanmoins, quelques remarques nécessitant des compléments ont été relevées concernant la protection de la ressource en eau et le réseau bleu, les ressources en matériaux, la trame verte, le paysage et les espaces récréatifs, les risques technologiques, la qualité de l'air.

La commission d'enquête publique a transmis son rapport le 1^{er} octobre 2011. Cette dernière a donné un avis favorable. Cet avis a été assorti de quatre réserves et de sept recommandations.

Il est précisé que la délibération d'approbation du projet de Scot (décembre 2010) intègre en annexe un tableau de synthèse des principales modifications apportées au projet Scot au-delà de la seule problématique environnementale.

2. Observations générales concernant les modifications apportées au projet de Scot relevant des problématiques environnementales suite aux avis des personnes publiques associées dont l'Autorité environnementale et du public

OBSERVATIONS CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT

Les principales interrogations ont porté sur :

- **La préservation de la ressource en eau** pour laquelle le SEPAL a opéré plusieurs modifications sous forme de compléments et de corrections pour prendre en compte les attentes notamment des Personnes Publiques Associées dans les différentes composantes de son document (Rapport de Présentation, PADD, DOG).

Afin de répondre aux interrogations exprimées dans le cadre de l'enquête publique sur la préservation de la branche nord du V Vert, le Sepal a complété l'appellation Plaine du Biézin pour la renommer Plaine du Biézin-V Vert nord (au sens du Sdal) pour éviter toute ambiguïté avec le Sage qui utilise l'appellation V Vert nord pour un espace naturel sensible qui englobe le site de Montout Peyssillieu déjà intégré dans le territoire urbain dans le Sdal approuvé en 1992. Le Sepal réaffirme la compatibilité Scot/Sage et sa volonté d'une préservation accrue de la branche nord du V Vert au sens du Sdal (épaississement et suppression de la pénétrante autoroutière).

- La place de la nature dans la ville et la préservation de la biodiversité.

Afin de répondre aux attentes exprimées par un certain nombre d'associations, le Sepal a élargi l'orientation portant sur le renforcement du végétal au sein du territoire urbanisé, au renforcement de la place de la nature dans la ville, a complété la carte portant sur les continuités et corridors écologiques et s'est efforcé de renforcer et préciser les rédactions concernant la biodiversité.

- **La gestion des risques et la réduction des nuisances** pour lesquelles le Sepal a opéré plusieurs modifications sous forme de compléments pour prendre en compte les attentes notamment des Personnes Publiques Associées dans les différentes composantes de son document (Rapport de Présentation, PADD, Dog).

- **La protection des ressources en matériaux** pour laquelle le Sepal a modifié la mesure d'accompagnement correspondante prévue dans le Dog et a complété l'écriture par une disposition portant sur l'utilisation prioritaire des matériaux recyclés.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

OBSERVATIONS CONCERNANT L'ARMATURE VERTE ET LE RE-SEAU BLEU

Les principales interrogations ont porté sur :

- **La définition de l'armature verte** jugée insuffisamment précise et incomplète par endroit.

Le Sepal réaffirme son choix d'un document « à la bonne hauteur », définissant un cadre général de protection de l'armature verte (48 % en 2030) (études environnementales et agricoles préalables à la consommation d'espaces naturels). Il localise ses principales composantes mais laisse aux PLU le soin de délimiter précisément les zones naturelles et agricoles en fonction des caractéristiques propres à chaque territoire.

Pour autant le Sepal a modifié le contenu du Dog pour répondre aux attentes exprimées, cohérentes avec l'économie générale du document :

- Rajout d'une annexe précisant pour les coupures vertes délimitées portant sur les Vallons de l'Ouest lyonnais et les Monts d'Or les limites d'urbanisation figurant dans les PLU à la date de décembre 2010.
- Rectification mineure de la coupure verte de Corbas-Val d'Ozon.
- Réintégration du plateau de Moyrand (Collonges-au-Mont-d'Or) dans l'armature verte selon la même localisation que le Sdal.
- Rajout du Fort de Sainte-Foy-lès-Lyon comme point d'appui du réseau de loisirs et de découverte sur la carte des réseaux et espaces de loisirs et de découverte.
- Rajout d'une liaison verte entre les Grandes Terres et le Rhône ainsi que d'une liaison verte entre la balme de la Saône et le fort de Sainte-Foy-lès-Lyon
- **Des demandes limitées d'extension de l'enveloppe urbaine** notamment sur le site des Maraîchers à Caluire-et-Cuire et des Tâches à Genas.

Le Sepal réaffirme le choix opéré dans le Scot arrêté d'une enveloppe urbaine pré-servant à 2030, 48 % des espaces naturels et agricoles de l'agglomération et ne modifie l'enveloppe urbaine que sur le territoire de la commune de Communay pour corriger l'erreur de représentation (mineure) du secteur des Savouges.

- La place de l'agriculture et la nature des orientations agricoles portées par le Scot.

Afin de répondre aux attentes exprimées par un certain nombre de personnes publiques associées, le Sepal a opéré plusieurs modifications du volet agricole du Dog portant sur :

- Les productions AOC (Rigotte de Condrieu et Coteaux du Lyonnais).
- La diversification des productions au sein des quatre types de territoires agricoles notamment au profit de l'activité maraîchère et la référence explicite aux bâtiments d'élevage pour les territoires agropastoraux.
- Le retrait des plateaux de Méginant et de Dardilly de la représentation « Grand parc de l'Ouest lyonnais » figurant sur la carte des réseaux et espaces de loisirs et de découverte pour réaffirmer leur vocation première d'espaces dédiés à la production agricole.
- Le rajout d'une mesure d'accompagnement identifiant le Psader comme un outil de déclinaison des orientations du Scot.
- Le rappel de la fonction agricole des cheminements de loisirs.
- Le rajout d'une prescription sur les bâtiments d'élevage dans les territoires de gestion agro-pastorale
- **Les orientations concernant le réseau bleu.**

Afin de répondre aux attentes d'un certain nombre de partenaires et d'intervenants, le Sepal a complété les différentes composantes de son document (Rapport de présentation, PADD, Dog) notamment sur les points suivants :

- Meilleure prise en compte des zones humides.
- Mise en valeur des milieux aquatiques et naturels de l'armature bleue.
- Préservation de la valeur écologique des noyaux de biodiversité que constituent les îles du Rhône et de la Saône.
- Intégration de la section La Mulatière-Pierre-Bénite comme un espace de loisirs et de découverte dans la continuité de l'aménagement des berges du Rhône et de la Saône.

OBSERVATIONS CONCERNANT LES SITES SOUS CONDITIONS ET L'ENVIRONNEMENT

Le Sepal réaffirme que les sites des Tâches à Genas et des Maraîchers à Caluire-et-Cuire ne sont pas indispensables au projet de développement de l'agglomération à l'horizon 2030. Il confirme l'identification du site de l'aérodrome de Corbas comme site d'urbanisation sous conditions. Il modifie à la marge les conditions d'urbanisation du site des Hôpitaux Sud.

OBSERVATIONS CONCERNANT LES GRANDS EQUIPEMENTS ET L'ENVIRONNEMENT

Les principales interrogations ont porté sur le projet de Grand Stade sur le site de Montout Peyssillieu.

Le Sepal réaffirme, dans la continuité du Sdal, l'identification du site de Montout Peyssillieu comme site économique métropolitain sur lequel s'appliquent l'ensemble des prescriptions environnementales du Scot.

Il réaffirme le principe général de non localisation dans le Scot des grands équipements métropolitains qui s'applique aux équipements sportifs comme aux autres équipements (culturels, hospitaliers ou éducatifs). Il précise que le projet de Grand Stade ne constitue qu'une composante d'un grand projet pour l'Est lyonnais portant sur le territoire Centre-est identifié par le

Scot comme territoire de projet.

OBSERVATIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Les principales interrogations ont porté sur :

- L'inscription du CFAL Sud dans le Dog (cartes et textes) selon un tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord qui génère une opposition massive de la part des territoires concernés compte tenu des risques qu'il pourrait générer sur le plan environnemental (nuisances phoniques, sécurité, ressources en eau, paysage, fractionnement du territoire, etc.).

Le Sepal réaffirme sa préférence pour un tracé long exprimé dans le cadre de la consultation officielle sur le projet. Il rappelle son obligation juridique de prendre en compte le Porter à connaissance complémentaire de l'État de septembre 2009. Il lui paraît normal, par contre, de maintenir la représentation schématique du tronçon sud ainsi que les conditions qui lui paraissent nécessaires pour garantir sa bonne intégration au territoire.

Le Sepal réaffirme dans le Dog qu'« afin que cette infrastructure ne constitue pas une coupure dans le sud-est de l'agglomération, ne génère pas de nuisances et de risques pour ses habitants, et ne porte pas atteinte à l'économie agricole du secteur, elle devrait être enterrée sur l'ensemble de sa partie sud ».

- L'inscription, dans le Dog, de grandes infrastructures routières (COL, A89, A45, TOP) qui font l'objet d'une double critique de la part des habitants sur le thème des nuisances et de la part des associations sur le plan des principes.

Le Sepal réaffirme son obligation juridique de prendre en compte les infrastructures autoroutières portées par l'État dans le cadre de la DTA approuvée en 2007, tout en rappelant les conditions qui lui paraissent nécessaires pour garantir leur bonne intégration au territoire.

Concernant le TOP, le Sepal réaffirme la nécessité de prévoir dans le Scot, dans la continuité du Sdal, la réalisation de cette infrastructure nécessaire au désenclavement de l'ouest lyonnais, conçue en complémentarité avec le réseau de transports collectifs comme support de développement des projets de territoire Porte Sud-Ouest et Porte Nord-Ouest prévus par le Scot.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3. Indications relatives à la manière dont il a été tenu compte de l'avis de l'autorité environnementale

Il est proposé un tableau de synthèse reprenant les principales modifications apportées au projet de Scot.

| AUTORITE ENVIRONNEMENTALE | REPONSES SEPAL |
|---|--|
| <p>Concernant les prescriptions environnementales relatives à la protection de la ressource en eau :</p> <p>Compléter certaines prescriptions du Dog afin de pouvoir décliner facilement dans les documents d'urbanisme les mesures assurant la préservation de la ressource en eau.</p> | <p>L'ensemble des cartes du Rapport de présentation et du Dog relatives à la thématique de la préservation de l'eau ont été modifiées et complétées au regard des contextes Sdage et Grenelle. Les captages de Grigny et de Ternay, extérieur au périmètre Sage, ont été rajoutés.</p> <p>La cartographie des BAC est intégrée à l'EIE page 47.</p> <p>Une rédaction complète le Dog (page 67) : « Les PLU intègrent les périmètres et les programmes d'actions des aires d'alimentation de captage (ou bassin d'alimentation de captage - BAC) après approbation par le Sage et validation par la Commission locale de l'eau (CLE) ».</p> <p>La rédaction de la page 35 a été corrigée pour lever l'ambiguïté existante avec la rédaction des pages 67 et 94.</p> <p>La cartographie des zones de sauvegarde des ressources stratégiques est intégrée page 48 de l'EIE. Une rédaction complète le Dog page 66 : « Le Sage établit des zones protégées des eaux de surfaces (ressources stratégiques). Les PLU les prennent en compte assorti le cas échéant de mesures de protection ».</p> |
| <p>Concernant les prescriptions environnementales relatives à la protection des matériaux :</p> <p>La notion de schéma d'exploitation coordonnée des carrières, qui appartient au Code Minier au sens de l'article 109-1, qui est lourde et difficile à mettre en œuvre, ne peut pas être préconisée par le Scot en l'état.</p> | <p>La rédaction de la mesure d'accompagnement est modifiée pour parler désormais « d'un dispositif de gestion coordonnée des carrières co-élaboré avec l'État à destination des PLU » (page 69 du Dog).</p> |
| <p>Concernant la qualité de l'air :</p> <p>Des industries polluantes sont clairement identifiées dans l'EIE alors que l'évaluation environnementale ne cible que les transports au sujet de la qualité de l'air.</p> | <p>Le Scot a privilégié les orientations portant sur les leviers d'action des politiques publiques (transports) qu'il maîtrise et s'est appuyé par ailleurs sur le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) qui a compétence en la matière et avec lequel il s'est efforcé d'être compatible et coordonné conformément à l'action U1 du PPA.</p> |
| <p>Concernant le réseau maillé des espaces naturels et agricoles :</p> <p>Le Dog ne fixe pas d'objectif pour la biodiversité. La phrase suivante du Rapport de présentation pourrait être reprise « trouver un équilibre entre les activités humaines et les habitats naturels hébergeant les espèces patrimoniales identifiées. »</p> <p>La réalisation d'aménagement sur certains sites peut perturber la préservation des espèces (faune/flore).</p> <p>Une étude des effets cumulés de ces grands projets sur certaines espèces d'avifaune comme l'œdicnème criard aurait du être réalisée</p> | <p>Cette proposition est reprise dans le Dog page 93.</p> <p>Les principaux sites concernés constituent des sites d'urbanisation sous conditions qui précisent les enjeux environnementaux et donc les études à conduire pour les prendre en compte.</p> <p>Il est par ailleurs rappelé que le Dog stipule expressément page 79 que de façon générale la création de nouvelles zones urbaines doit s'accompagner d'un effort de préservation des fonctionnalités de l'armature verte et que des analyses environnementales accompagnent les projets d'urbanisme pour intégrer ces exigences environnementales.</p> <p>Le paragraphe concernant le végétal dans la ville a été complété page 63 du Dog. Il s'agit désormais de renforcer « la place de la nature et du végétal au sein du territoire urbain ». En complément, page 19 de l'État initial de l'environnement une liste d'animaux et de végétaux ont été identifiés comme des indicateurs de maintien de la biodiversité.</p> |

4. Indications relatives à la manière dont il a été tenu compte de l'avis de la commission d'enquête

Il est proposé un tableau de synthèse reprenant les principales modifications apportées au projet de Scot.

| AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE DEMANDES DE PRISE EN COMPTE | REPOSES SEPAL |
|---|--|
| Proposition d'ajouter le Parc du Grand Clos de Ternay dans la liste des principaux parcs d'agglomération. | Il n'y a pas de suite à donner. Il figure déjà dans l'armature verte. Il n'a pas le statut de parc d'agglomération. |
| Inscrire en liaison verte la liaison des Grandes Terres aux berges du Rhône (cf. Dog p.86). | Prise en compte de cette demande par le rajout de cette liaison sur la carte des liaisons vertes du Dog. |
| A - Demande de maintenir dans l'armature verte du territoires de Collonges-au-Mont-d'Or le secteurs suivants : côte Vernière, secteur Vernière-Chavannes et plateau de Moirand. B - Conteste le classement du massif des Monts-d'Or uniquement en territoire de gestion agropastorale (cf. Dog p. 88) alors qu'il s'y exerce d'autres activités (arboriculture notamment à Chasselay, maraîchage, vigne ...). C - Demande que tous les terrains des Monts d'Or présentant un réel potentiel agricole actuellement classés en AU ou U soient rétro-zonés en A pour les garder à l'agriculture. | A - Prise en compte de cette demande par l'intégration du plateau de Moirand dans l'armature verte du Scot selon une localisation identique à celle du Sdal. B - Une réponse globale apportée à la diversification des productions au sein des différents territoires agricoles par un complément apporté à la légende de la carte page 88 du Dog. C - Pas de suite à donner à cette demande car elle remettrait en cause l'économie générale du projet. |
| A - Demande que tous les sommets du massif des Monts d'Or, qui sont par ailleurs identifiés comme points de vue majeurs au même titre que le Mont Verdun en page 104 du Dog, soient reportés en page 102. B - Demande que les coupures vertes des monts d'Or soient délimitées dans un plan du Dog | A - Intégration du Mont Thou et du Mont Cindre sur la carte de la p.102 du Dog. B - Rajout des limites d'urbanisation des Vallons de l'Ouest lyonnais et des Monts d'Or figurant dans les PLU en décembre 2010 en annexe du Dog. |
| Demande d'intégration du secteur des Seignes à Saint-Didier-au-Mont-d'Or dans la trame verte de l'Agglomération eu égard notamment à une décision de la Cour administrative d'appel du 21 octobre 2008 (cf. Dog p. 15 [carte de cohérence territoriale synthétique] et p. 84). | Maintien de la position d'équilibre figurant dans le Scot arrêté le 14 décembre 2009. Cette demande pourra être traitée dans le cadre de la révision du PLU. |
| Demande que le projet d'extension du centre de stockage de déchets ultimes de Colombier-Saugnieu ne soit pas obéré par le classement du tènement dans l'armature verte | Le terrain visé est déjà localisé dans le territoire urbain dans les cartes du Dog. |
| Prise en compte dans le Scot du projet de développement territorial de Pierre-Bénite | Prolongation de l'aménagement des Berges du Rhône jusqu'à Pierre Bénite sur la carte de la page 108 du DogG en cohérence avec la carte de la page 120. |
| Demande de positionner la véloroute Léman-Mer en rive gauche du Rhône conformément au Plan Modes doux du Grand Lyon. Faire figurer l'itinéraire modes doux continu en rive droite du Rhone en cohérence avec les travaux du Smiril Faire figurer le port de plaisance de Grigny sur la carte de la page 108 du Dog. | Prise en compte de ces deux demandes par correction des cartes pages 96 et 108. Pas de suite à donner, le port de Grigny ne constituant pas une halte fluviale au sens de la nomenclature de la page 108. |

| AUTORITE ENVIRONNEMENTALE | REPOSES SEPAL |
|---|---|
| En matière d'entrée de ville (page 101 du Dog) l'objectif de maîtrise de la signalétique commerciale pourrait être renforcé aux entrées de villes dites locales Le Dog recommande l'aménagement à l'échelle métropolitaine d'au moins un grand site de nature et de loisirs ouvert à la fréquentation du public et lié à l'eau. C'est un point de départ pour lancer un travail partenarial avec les territoires voisins. Le Scot affiche la disparition de la branche nord du V Vert (page 55 du Dog). Cet élément n'est pas justifié. | Un complément a été apporté à la page 103 du Dog. Cela fait partie intégrante du programme de mise en œuvre du Scot à l'échelle de l'inter-Scot à conduire par le Sepal. Le Scot affiche la disparition de la jonction avec la branche sud qui a disparu dans les faits. A contrario, la branche nord est non seulement maintenue dans l'armature verte mais épaissie. elle ne comporte plus la pénétrante autoroutière figurant dans le Sdal au profit d'une liaison verte structurante. |
| Page 97 du Dog, pour ce qui concerne les Vallons de l'Ouest et les Monts d'Or, il aurait pu être envisagé de proposer, comme c'est le cas pour d'autres sites, des espaces délimités avec précisions. Le projet Anneau bleu n'est pas évoqué ni commenté alors qu'il est fortement souligné dans les cartes pages 94 et 106 du Dog. | Il est rajouté en annexe du Dog la délimitation des limites d'urbanisation des Vallons de l'Ouest et les Monts d'Or telles que définies par le PLU du Grand Lyon à la date de décembre 2010. Il est déjà mentionné dans le texte de la page 111. La carte de la page 96 est complétée pour faire figurer le cheminement récréatif le long du canal de Jonage. Un nota bene portant spécifiquement sur l'Anneau bleu a été rajouté page 111. |
| Concernant les prescriptions environnementales relatives aux risques : Liste des PPRT prescrits non à jour (manquent Saint-Priest et Saint-Genis-Laval). Le Scot ne tient pas compte, dans son diagnostic, du risque lié à la rupture du barrage de Vouglans. D'une manière générale, il conviendrait de marquer la limite d'urbanisation pour l'habitat à proximité des zones industrielles de la vallée de la chimie, que les entreprises présentent des risques technologiques ou non. | Des compléments et des corrections ont été apportés en ce sens dans le rapport de présentation. Le diagnostic et l'EIE ont été complété en ce sens. Le Scot est un document de planification stratégique qui fixe un cadre de cohérence dans lequel les PLU s'inscrivent pour délimiter précisément les espaces. Il est en outre rappelé que la vallée de la chimie constitue un territoire de projet sur lequel en aval du Scot des études complémentaires sont requises pour préciser les orientations du Scot sous la forme de Plan de références, voire de Schéma de secteur. |
| Concernant le développement économique et le développement résidentiel : Les référentiels pour la qualité environnementale des zones d'activités et des bâtiments devraient être annexés au Dog afin d'asseoir leur légitimité juridique. | Il n'apparaît pas pertinent de faire figurer dans le Scot (horizon 20 ans) des référentiels qui ont vocation à être réactualisés régulièrement et qui auront davantage leur place dans les Plu. |

| AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE DEMANDES DE PRISE EN COMPTE | REPONSES SEPAL |
|--|--|
| V Vert et plaine du Biézin : la commission d'enquête est sensible aux observations formulées par le public sur la préservation de la branche Nord du V-Vert et sur les risques encourus potentiellement du fait de l'urbanisation du site de Montout-Peyssillieu. La commission recommande donc une extrême attention au cahier des charges devant fixer les limites et les conditions de réalisation des projets envisagés sur le site du Montout. | Modification de l'appellation de la Plaine du Biézin dans le Dog (Plaine du Biézin-V Vert nord au sens du Sdal) pour lever l'ambiguïté existante entre le Sage (appellation V Vert nord référencée à l'Espace naturel sensible) et le Scot (appellation Plaine du Biézin référencée au V Vert nord du Sdal de 1992). |
| Gestion des eaux pluviales : afin de renforcer cette orientation de valorisation collective des eaux pluviales, la commission propose l'inscription dans les PLU des conditions de gestion des eaux pluviales en fonction des différentes solutions mentionnées ci-avant et associées à des secteurs géographiques. | Modification rédactionnelle de la page 75 pour renforcer les orientations en la matière. |
| Utilisation des matériaux de recyclage : la commission d'enquête prend acte de l'orientation figurant dans le Scot mais considère qu'elle ne s'accompagne pas d'objectifs ou de contraintes. Elle demande au Sepal de prendre en considération cette observation et pour le moins de fixer des objectifs ambitieux d'utilisation de matériaux de recyclage pour tout projet de rénovation ou de construction d'infrastructures ou de bâtiments sous maîtrise d'ouvrage publique ou aidé par des fonds publics. | Rajout d'un alinéa page 69 : « Les collectivités publiques et leurs établissements privilégient l'utilisation des matériaux recyclés pour les opérations qu'elles réalisent ». |

| AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE - RESERVES | REPONSES SEPAL |
|--|---|
| Zone des Tâches à Genas - La commission d'enquête est favorable à la demande d'ouvrir cette zone à l'urbanisation. Afin de maîtriser les conditions de cette urbanisation, la commission suggère de classer ce site de 100 ha dans les « sites à conditions particulières d'urbanisation ». | La Charte de la CCEL identifie la Zone des Tâches au sein de la trame verte. Considérant que ce site n'est pas nécessaire au développement de l'Agglomération, maintien dans l'armature verte du Scot. |
| Zone maraîchère à Caluire / Rillieux - La commission d'enquête est favorable à la demande d'ouvrir cette zone à l'urbanisation. Afin de maîtriser les conditions de cette urbanisation, la commission suggère de classer ce site de 100 ha dans les « sites à conditions particulières d'urbanisation ». La commission suggère que cette urbanisation se mette en œuvre dans les meilleurs délais. | Considérant que ce site n'est pas nécessaire au développement de l'Agglomération, maintien dans l'armature verte du Scot. |
| CFAL Sud - La commission demande que : - le Scot fasse l'objet d'un examen approfondi de sa compatibilité avec le tronçon sud du CFAL, en particulier pour la préservation des zones calmes et des terres agricoles, et soit complété en conséquence en tant que de besoin, - le tronçon sud du CFAL soit reporté précisément dans le Dog, à l'instar du tronçon nord, et non pas de façon schématique. | Le Sepal a fait le choix d'inscrire dans le Scot que cette infrastructure devrait être enterrée (page 23 du Dog) : « afin que cette infrastructure ne constitue pas une coupure dans le sud-est de l'agglomération, ne génère pas de nuisances et de risques pour ses habitants, et ne porte pas atteinte à l'économie agricole du secteur, elle devrait être enterrée sur l'ensemble de sa partie sud » Le mode de représentation choisi par le Scot (identique à celui du COL) a été validé par l'État. Le Sepal maintient donc le mode de représentation schématique du CFAL Sud. |
| Aérodrome de Corbas - La commission d'enquête demande que le site de l'aérodrome de Corbas ne soit plus identifié comme un « site à conditions particulières d'urbanisation », et que le site soit inscrit dans l'armature verte. | Le Sepal fait le choix de maintenir l'Aérodrome de Corbas en « site à conditions particulières d'urbanisation » pour préserver l'avenir tout en rappelant les conditions environnementales fixées à cette urbanisation (préservation de la ressource en eau, de la coupure verte avec la ville et prise en compte du patrimoine écologique de la Znieff) et en assurant le maintien d'une fonction loisir et découverte sur une partie du site. |

| AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE - RECOMMANDATIONS | REPONSES SEPAL |
|--|--|
| Armature verte - La commission recommande que le Dog intègre les espaces protégés à divers titres : Natura 2000, Znieff, Espaces naturels sensibles, et pour le moins dans la carte de synthèse et dans une carte à créer dans le § 2.1.2 du Dog. | Le Dog prend déjà en compte cette problématique dans la carte de la page 92 et la carte de synthèse répond déjà à cette attente en termes de protection. La carte de la page 15 de l'EIE dresse l'inventaire complet des espaces protégés. La représentation de la Znieff de l'aérodrome de Corbas a été rajoutée sur la carte de la page 92 en cohérence avec l'écriture concernant le site d'urbanisation sous conditions de la page 129. |
| Vallons de l'Ouest et Mont-d'Or - La commission recommande une représentation cartographique précise des coupures des Vallons de l'Ouest et des Monts d'Or, au même titre que les treize autres coupures vertes délimitées à préserver, représentées sur orthophotoplans. | Rajout des limites d'urbanisation des Vallons de l'Ouest lyonnais et des Monts d'Or figurant dans les PLU en décembre 2010 en annexe du Dog. |
| Parc du Brûlet - La commission recommande que les espaces verts de Sainte-Foy-lès-Lyon et en particulier les parcs du Brûlet et du Mont-Riant, soient intégrés de manière appropriée dans l'armature verte du Scot. | Rajout du Fort de Sainte-Foy-lès-Lyon dans la carte de la page 94 portant sur les réseaux et espaces de loisirs et de découverte. Pour intégrer cet espace dans l'armature verte, rajout d'une liaison verte entre la trame verte et la Saône. |
| Montout-Peyssillieu - La Commission recommande que le Dog fixe des orientations de nature environnementale pour l'urbanisation de ce site. | Ce territoire est déjà soumis à l'ensemble des orientations environnementales prescrites par le Dog pour le territoire urbain sans qu'il soit nécessaire de les compléter. |
| Préservation de la ressource en eau - La commission d'enquête demande de lever toute ambiguïté relative aux implantations de nouvelles activités industrielles dans les zones humides et d'inclure la cartographie des aires d'alimentation de captages. | Modification du texte de la page 35 pour supprimer l'ambiguïté rédactionnelle avec la rédaction de la page 94. Modification rédactionnelle de la page 67 pour intégrer les aires d'alimentation des captages. |

| PRECISIONS CONCERNANT LES PERSONNES AYANT PARTICIPE A L'ENQUETE PUBLIQUE | REPOSES SEPAL |
|---|--|
| <p>Dans le cadre de l'analyse des résultats de l'enquête publique, et cela au-delà du rapport de la commission d'enquête publique, le Sepal a pris connaissance de l'ensemble des contributions du public relayées pour beaucoup par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des associations locales : ODHB (Organisation de défense de l'habitat brondillant), Association des Genêts, ENVERT, ROCH NATURE, Frapna, Cora, Dardilly Environnement et Avenir, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, DARLY, sauvegarde de la vallée de Francheville, Agir La Mulatière, TILIA, Pusignan CRIE, SEVDOR, AGUP, CIL de Sainte-Foy-lès-Lyon, CEDRUL, Vaulx-en-Velin Village, Collectif des associations de l'Est Lyonnais, UCIL, l'Avenir en Champagne, Association pour des voies d'eau de qualité, - d'autres structures : Syndicats des Maraîchers, Association des propriétaires du Plateau, Comité de pilotage du réseau de la charte associative des Monts-d'Or, Comité d'environnement de Rillieux-la-Pape, Fédération des entreprises de transport et logistique de France, Modem Vaulx-en-Velin, Les Verts du Grand Lyon, Les Verts de Villeurbanne, Société GRAVCO, Conseil économique et social de la Région Rhône-Alpes, CRCI Rhône-Alpes, Transalpine, Cram Rhône-Alpes, - des communes (délibérations) : Cailloux-sur-Fontaines, Chassieu, Communay, Couzon-au-Mont-d'Or, Décines-Charpieu, Fleurieu-sur-Saône, Genay, Marennes, Mions, Montanay, Neuville-sur-Saône, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Polemieux-au-Mont-d'Or, Saint-Romain-au-Mont-d'Or, Solaize, Ternay, - des communes (courriers) : Chaponnay, Colombier-Saugnieu, Corbas, Feyzin, Fontaines-Saint-Martin, Limonest, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Didier-au-Mont-d'Or, Saint-Fons, Saint-Genis-Laval, Saint-Pierre-de-Chandieu, Saint-Symphorien-d'Ozon, Solaize, Chassieu, - la Région Rhône-Alpes, - un collectif de pétitions contre la reprise de la section Sud du CFAL, Le Fer Autrement, Fracture, - un collectif de pétitions concernant l'Aérodrome de Corbas, - des lettres-types d'opposition au projet de Grand Stade. | <p>Les contributions du public ont été relayées par la Commission d'enquête et soumises à l'appréciation du bureau du Sepal.</p> <p>Certaines contributions ont permis d'actualiser des données et d'améliorer des éléments rédactionnels du Scot.</p> |

VI. Le suivi de l'application du Scot au regard de l'environnement



1. Suivre et évaluer le Scot

Pour mesurer comment les orientations du Scot prennent corps sur le terrain, et en apprécier l'efficacité, il est nécessaire de proposer des modalités opératoires de suivi et d'évaluation portant sur l'ensemble du projet de Scot.

Une priorité : évaluer l'application du Scot au regard de l'environnement

Les évolutions législatives et réglementaires initiées par la loi SRU du 13 décembre 2000 et confortées par le Grenelle de l'environnement ont fait des Scot un outil essentiel en matière de prise en compte de l'environnement dans les politiques d'aménagement du territoire. A ce titre, le Scot de l'agglomération lyonnaise doit faire l'objet tout au long du projet d'une évaluation environnementale en cohérence avec la directive européenne du 27 juin 2001.

A cette fin, l'évaluation environnementale du projet (dont le présent document restitue les conclusions) a été menée conjointement aux différentes étapes d'élaboration du Scot, à savoir le PADD et le Dog. Elle a permis d'identifier les incidences prévisibles du mode de développement proposé par le Scot sur l'environnement du territoire et les inflexions qu'il donne aux tendances actuelles.

Pour confronter les impacts réels du Scot aux prévisions et vérifier l'efficacité des dispositions environnementales qu'il contient, la mise en place d'un suivi de l'application du Scot est nécessaire. Dans ce but, le code de l'urbanisme (article L. 122-14) prévoit que le Scot fasse l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de six ans à compter de son approbation.

2. Le choix du Sepal : une délibération portant sur le suivi et l'évaluation du Scot

Le Sepal a accompagné l'arrêt du projet de Scot (le 14 décembre 2009) d'une délibération répondant aux obligations juridiques du Syndicat responsable du Scot.

Cette délibération réaffirme le choix de faire du Scot à la fois un projet de territoire destiné à être mis en œuvre et un instrument de mise en cohérence, dans la durée, de l'ensemble des politiques publiques sur son territoire.

Elle confirme la responsabilité du Sepal dans ce domaine par rapport aux intercommunalités qui la composent et précise les grandes missions qui lui seront dévolues.

Elle décline des modalités de suivi et d'évaluation qui sont détaillées de la manière suivante :

- des modalités de suivi du Scot,
- des modalités d'évaluation du Scot :
 - évaluer les incidences de l'application du Scot notamment au regard de l'environnement,
 - élaborer un tableau de bord « environnement et développement durable »,
 - participer aux travaux des observatoires existants.

3. Un tableau de bord environnement et développement durable

Le tableau de bord identifie les thématiques ou problématiques qui sont importantes à suivre, compte tenu des enjeux du territoire et des incidences potentielles du Scot. Pour chacune d'entre elles, sont repérés les principes ou objectifs énoncés par le Scot pour prendre en compte l'enjeu considéré et qui devront faire l'objet d'un suivi. Véritable « boussole », il permettra de disposer des informations clés du projet.

Il se compose de deux familles d'indicateurs complémentaires :

Les indicateurs dits « transversaux » : ils ont pour objectifs d'apprécier l'atteinte des objectifs du Scot en matière de développement résidentiel, de développement économique et social, de transports... D'autre part, mis en relation avec les indicateurs environnementaux, ils permettront d'apprécier comment les « pressions » que le développement exerce sur le territoire contribuent à l'évolution de l'état de l'environnement.

Les indicateurs « environnementaux » ont pour objectif de traduire l'évolution de problématiques environnementales sur lesquelles le Scot est susceptible d'avoir des incidences et/ou pour lesquelles des dispositions spécifiques sont mises en œuvre. Ils sont organisés selon les quatre « grands » enjeux identifiés pour le territoire par l'état initial de l'environnement. Les questions de l'étalement urbain (et la mobilité associée) et des émissions de gaz à effet de serre feront l'objet d'une attention particulière, afin de prolonger les travaux engagés dans le cadre de l'élaboration du Scot en matière de consommation d'espaces et de bilan carbone.

Le choix des indicateurs a été établi en appréciant leur faisabilité technique et la disponibilité des sources de données. Tant que possible et lorsque cela sera pertinent pour le suivi du Scot, les indicateurs seront déclinés à différentes échelles : Sepal, bassins de vie, conférences des maires, communes, et leur suivi pourra être traduit sous forme de cartographies. Certains indicateurs devront être suivis à l'échelle de l'aire métropolitaine, certains enjeux et certaines orientations concernant non seulement le territoire du Scot, mais aussi sa relation avec les territoires voisins. C'est notamment le cas pour ce qui concerne l'étalement urbain, les déplacements et les émissions de gaz à effet de serre.

Ce tableau de bord pourra être complété de nouveaux indicateurs dès lors que de nouvelles données seront disponibles et capitalisées à l'échelle du Sepal. Le Sepal s'appuiera sur l'Agence d'urbanisme de Lyon et sur les acteurs publics producteurs de données pour initier et mettre en œuvre le tableau de bord du Scot.

Le Sepal se fixe comme objectif d'initier les travaux portant sur le tableau de bord dès le début de l'année 2011. Un rapport intermédiaire sera produit d'ici à trois ans. Il permettra de disposer d'un premier bilan de mise en œuvre du projet Scot. Dans la logique de la loi Grenelle 2, une évaluation complète du Scot sera élaborée d'ici à six ans. Afin de consolider l'élaboration des indicateurs et apporter des éléments complémentaires nécessaires à l'évaluation, particulièrement d'un point de vue qualitatif, des études spécifiques seront à initier. Elles seront décidées par le Bureau du Sepal.

Présentation de la structuration du « tableau de bord environnement et développement durable » du Scot de l'agglomération lyonnaise

(Le détail des indicateurs est donné dans la délibération annexée au Scot)

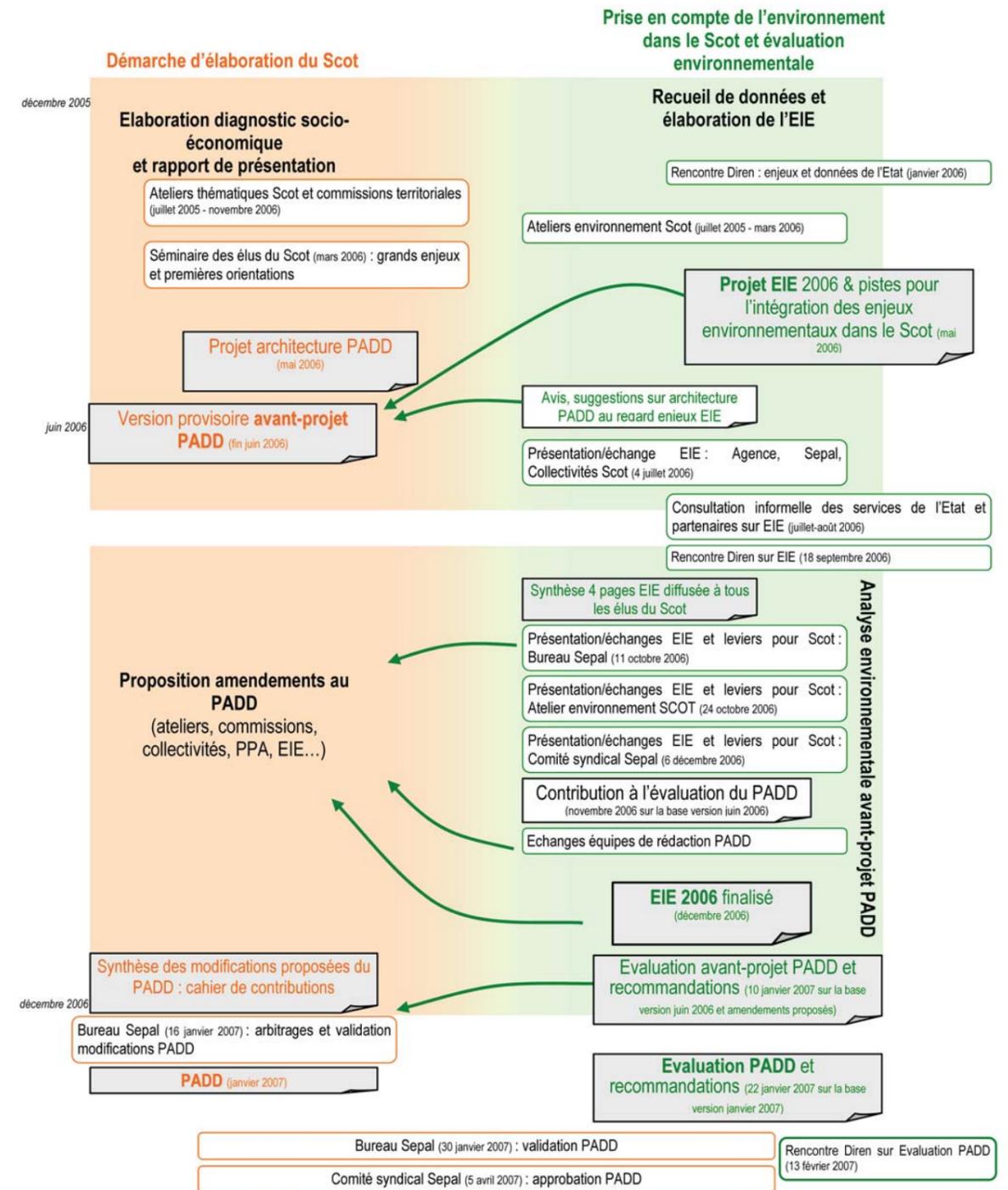
| Problématiques à suivre | Principes et objectifs |
|---|--|
| Enjeu 1 : le rôle essentiel des espaces naturels et d'activité agricole dans les grands équilibres du territoire, la diversité des paysages, la qualité de vie de ses habitants et son attractivité | |
| Protection, gestion et mise en réseau des espaces naturels et agricoles | Est-ce que les composantes de l'armature verte sont préservées ? |
| | Est-ce que la fonction environnementale de l'armature verte est bien maintenue ? |
| | Quelle est l'évolution de la fonction économique de l'armature verte ? |
| Accessibilité de la population aux espaces verts et à la nature | La nature et les espaces naturels de loisirs et de découverte sont-ils bien répartis sur le territoire et partout disponibles pour les habitants ? |
| | Quelle place pour la nature dans le tissu urbain ? |
| Enjeu 2 : la nécessité d'une agglomération plus économe en énergie, pour une meilleure qualité de l'air et une réduction de la contribution à l'effet de serre | |
| Maîtrise de l'énergie dans l'habitat | Combien de logements anciens sont réhabilités sur le plan thermique et sous la maîtrise publique ? |
| Développement de l'utilisation des ENR | Est-ce que l'on tend vers l'objectif de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation globale d'ici à 2030 ? |
| | Est-ce que le raccordement/développement aux réseaux de chaleur est recherché ? |
| Qualité de l'air et émissions de GES | Est-ce que l'objectif de réduction des émissions de GES (-20 % en 2030) est tenu ? |
| | La qualité de l'air s'améliore-t-elle ? |
| Enjeu 3 : la préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles, notamment les ressources en eau, et matières premières pour répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures | |
| Imperméabilisation et gestion des eaux pluviales | L'imperméabilisation des sols est-elle contenue ? |
| Disponibilité de la ressource en eau souterraine | La ressource eau est-elle économisée ? |
| Ressources en matériaux | Est-ce que l'approvisionnement des ressources est diversifié et l'exploitation dans l'Est lyonnais réduite ? |
| Enjeu 4 : la préservation de la qualité de vie, de la santé et la sécurité des habitants par la gestion des risques et la réduction des nuisances | |
| Risques naturels et industriels | Comment sont mis en œuvre les principes d'encadrement strict des conditions d'urbanisation des zones exposées à un risque naturel ou technologique ? |
| Maîtrise des nuisances sonores | Est-ce que les conditions au développement urbain dans les zones de forte nuisance permettent de préserver les habitants des nuisances sonores ? |
| | Est-ce que des zones de calme sont préservées dans l'armature verte ? |
| Gestion des déchets | Est-ce que l'objectif (à minima) de 300kg/hab/an d'ordures ménagères enfouies ou incinérées en 2030 est obtenu ? |
| | Est-ce que le taux de valorisation d'énergie produite par incinération est tenu ? |
| Indicateurs transversaux exprimant l'évolution des « pressions » sur l'environnement induites par le Scot | |
| Consommation d'espace | Est-ce que l'artificialisation des sols est ralentie ? |
| | Est-ce que le rapport 70 % de l'urbanisation résidentielle en renouvellement urbain et 30 % en extension est tenu ? |
| | Quelle augmentation de la densité résidentielle et d'activités au sein du territoire Sepal ? |
| Organisation multipolaire | Est-ce que l'urbanisation résidentielle se développe autour des gares, des corridors urbains et dans les polarités ? |
| | Comment se déroule le développement des équipements publics et des commerces au sein des polarités ? |
| Evolution des modes de déplacement et du trafic routier | Est-ce que les transports collectifs et les modes doux sont privilégiés en termes de déplacements ? |
| | Quel est le niveau et la qualité de la desserte du territoire ? |
| | Comment fonctionne le transfert modal des personnes et des marchandises ? |
| Rayonnement économique et social de l'agglomération | Est-ce que la base productive est consolidée ? |
| | Est-ce que le développement des emplois métropolitains est conforté ? |
| | Le développement de l'offre immobilière tertiaire est-il soutenu ? |
| | Le développement des zones d'activités est-il soutenu dans les zones dédiées, au sein du territoire mixte économique et au sein du territoire urbain ? |
| | Comment se maintient l'activité logistique ? |
| Démographie | Comment gagner la bataille du solde migratoire ? |
| Habitat | Est-ce que l'on atteint l'objectif ambitieux de production de logement : 7500 logements/an dont 1 000 logements étudiants/an ? |
| | Est-ce que les objectifs de production et de répartition géographique de logements sociaux sont tenus (loi SRU et PLH) ? |
| | Est-ce que l'intensification du développement résidentiel se confirme ? |

Annexes



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Annexe 1 : articulation de l'évaluation environnementale avec la démarche de l'élaboration du Scot



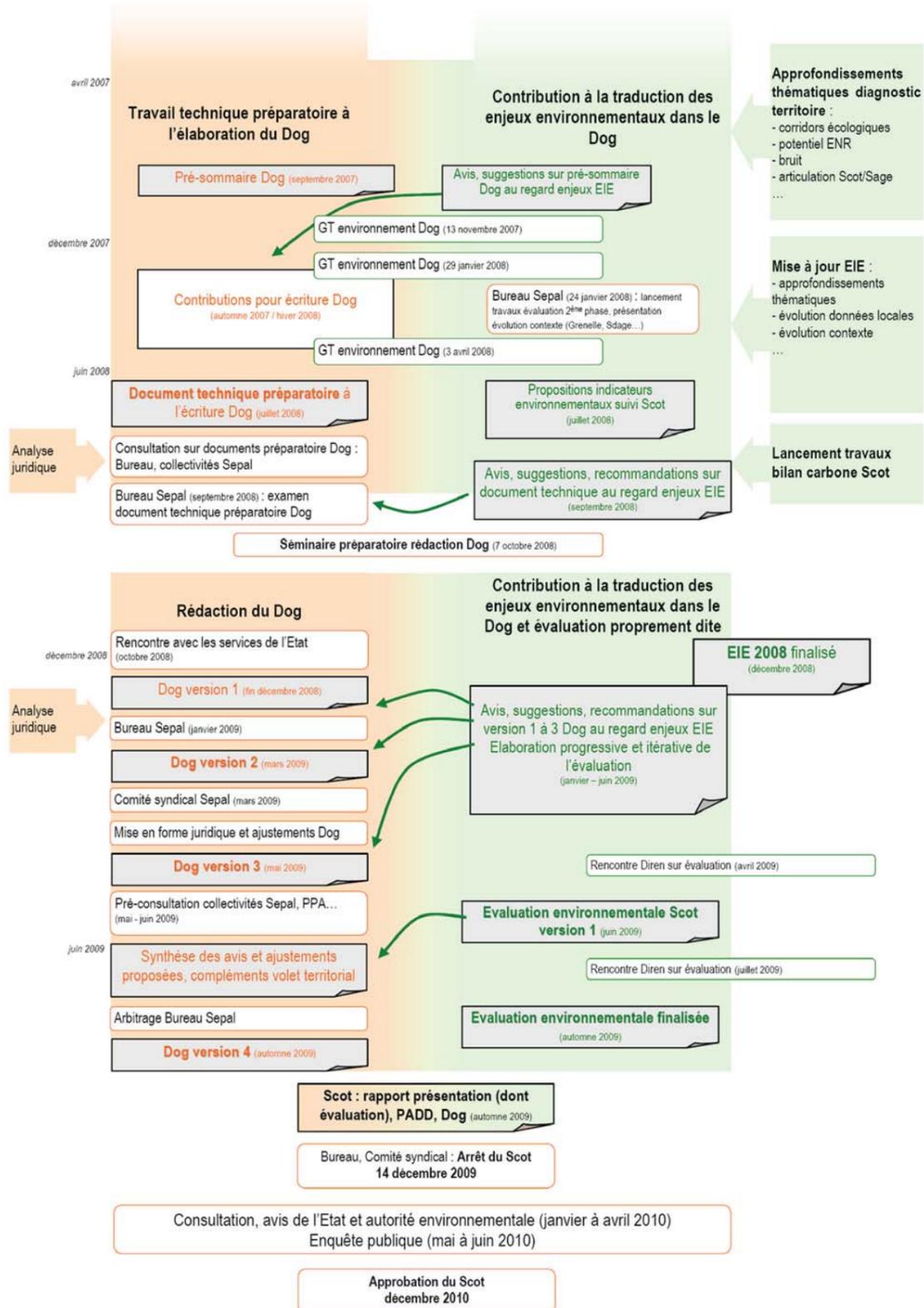
EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Annexe 2 : Compatibilité du Scot avec le Sdage et le Sage

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Rhône-Méditerranée

| Orientations fondamentales et dispositions ⁷ du Sdage | | Prise en compte des orientations du Sdage par le Scot |
|--|---|---|
| OF1 : privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité | | |
| Afficher la prévention comme un objectif fondamental | 1-01 Impliquer tous les acteurs concernés dans la mise en œuvre des principes qui sous-tendent une politique de prévention | La prise en compte des enjeux relatifs aux ressources en eau par le Scot, les orientations et dispositions associées contribueront à la sensibilisation et l'implication des acteurs, notamment les collectivités |
| Mieux anticiper | 1-02 Mener un projet « scénarios prospectifs pour le bassin Rhône Méditerranée » | |
| Rendre opérationnels les outils de la prévention | 1-03 Orienter fortement les financements publics dans le domaine de l'eau vers les politiques de prévention 1-04 Inscrire le principe de prévention de façon systématique dans la conception des projets et les outils de planification locale 1-05 Impliquer les acteurs institutionnels « eau » dans le développement de filières économiques privilégiant le principe de prévention 1-06 Systématiser la prise en compte de la dimension préventive dans les études d'évaluation des politiques publiques 1-07 Prendre en compte les objectifs du Sdage dans les programmes des organismes de recherche | Le Scot s'inscrit dans une logique de prévention des impacts sur les ressources en eau : armature verte d'espaces non urbanisables visant notamment à permettre la réalimentation de la nappe, principes de gestion des eaux pluviales visant à restituer progressivement l'eau aux milieux naturels, prescription dans les secteurs de « vigilance » correspondant aux couloirs d'alimentation de la nappe de l'est, analyses environnementales préalables visant à anticiper les impacts des projets |
| OF2 : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques | | |
| Prendre en compte le principe de non dégradation lors de l'élaboration des projets et de l'évaluation de leur compatibilité avec le Sdage | 2-01 Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable 2-02 Evaluer la compatibilité des projets avec l'objectif de non dégradation en tenant compte des autres milieux aquatiques dont dépendent les masses d'eau 2-03 Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à l'échelle appropriée en visant également la préservation de la fonctionnalité des milieux aquatiques à l'échelle des bassins versants 2-04 S'assurer de la compatibilité des projets avec le Sdage au regard de leurs impacts à long terme sur les milieux aquatiques et la ressource en eau 2-05 Tenir compte de la disponibilité de la ressource et de son évolution qualitative et quantitative lors de l'évaluation de la compatibilité des projets avec le Sdage | Le Scot s'inscrit dans une logique de non dégradation, voire de reconquête, des ressources en eau : prescriptions renforcées dans les zones de vigilance et périmètres de protection des captages, développement urbain adapté aux capacités et à la conformité des dispositifs d'assainissement, « réseau bleu » visant à conforter la préservation, reconquête et mise en valeur des cours d'eau. Les analyses environnementales préalables prescrites par le Scot viseront à vérifier et/ou assurer le respect de ces objectifs par les projets d'aménagements Le Scot affiche une priorité de l'utilisation des ressources pour l'eau potable et les objectifs d'accroissement démographique du Scot sont compatibles avec la disponibilité des ressources pour l'alimentation en eau. Le Dog définit des principes pour une gestion plus économe des ressources. |
| Anticiper la non dégradation des milieux en améliorant la connaissance des impacts des aménagements et de l'utilisation de la ressource en eau et en développant ou renforçant la gestion durable à l'échelle des bassins versants | 2-07 Améliorer le suivi à moyen et long terme et la connaissance des milieux impactés par l'activité humaine en complément du programme de surveillance du bassin 2-08 Développer ou renforcer la gestion durable dans la mise en œuvre de la politique de l'eau à l'échelle des bassins versants | Suivi prévu par le Scot de l'impact du développement sur les ressources en eau et milieux aquatiques en lien avec le Sage. En complément et en cohérence avec le Sage et les contrats de rivière le Scot recommande la mise en œuvre d'une gouvernance pour la gestion de certaines ressources. |
| OF3 : intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux | | |
| Mieux connaître et mieux appréhender les impacts économiques et sociaux | 3-01 Rassembler et structurer les données pertinentes pour mener les analyses économiques 3-02 Développer et promouvoir les méthodes d'analyse économique 3-03 Développer les analyses économiques dans les projets | |
| Développer les outils d'incitation économique en confortant le principe pollueur payeur | 3-04 Ajuster le système tarifaire en fonction du niveau de récupération des coûts 3-05 Développer une politique d'évaluation des outils économiques incitatifs | |
| Assurer un financement efficace et pérenne de la politique de l'eau | 3-06 Privilégier les financements efficaces, susceptibles d'engendrer des bénéfices et d'éviter certaines dépenses | |
| OF4 : organiser la synergie des acteurs pour la mise en œuvre de véritables projets territoriaux garantissant une gestion durable de l'eau | | |
| Conforter la gouvernance dans le domaine de l'eau | 4-01 Privilégier des périmètres d'intervention opérationnels | Le Scot contribue à la déclinaison opérationnelle de dispositions du Sdage, ainsi que du Sage. |

⁷ En gras les dispositions qui concernent très explicitement ou directement le SCoT. En grisé les dispositions qui ne concernent a priori pas le SCoT.



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

| Orientations fondamentales et dispositions ⁷ du projet de Sdage | | Prise en compte des orientations du Sdage par le Scot |
|--|---|--|
| | 5D-02 Inciter à l'adoption de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement 5D-03 Instaurer une réglementation locale concernant l'utilisation des pesticides 5D-04 Engager des actions en zones non agricoles 5D-05 Encourager par un volet économique et sociétal toute action favorisant les techniques de production pas ou peu polluantes | |
| [E] Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine | | |
| Engager des actions pour protéger la qualité de la ressource destinée à la consommation humaine | 5E-01 Identifier et caractériser les ressources majeures à préserver pour l'alimentation en eau potable actuelle ou future 5E-02 Engager des actions de restauration et de protection dans les aires d'alimentation des captages d'eau potable affectés par des pollutions diffuses 5E-03 Mobiliser les outils réglementaires pour protéger les ressources majeures à préserver pour l'alimentation en eau potable actuelle ou future 5E-04 Achever la mise en place des périmètres de protection réglementaires des captages et adapter leur contenu 5E-05 Mobiliser les outils fonciers, agri-environnementaux et de planification dans les aires d'alimentation de captage et les ressources à préserver (cf. disposition 5E 01) 5E-06 Réorienter progressivement les actions pour privilégier la prévention 5E-07 Engager des actions vis à vis des pollutions émergentes (perturbateurs endocriniens, substances médicamenteuses...) | La nappe de l'est, les alluvions du Rhône de l'île de Miribel Jonage, le Val de Saône, la Molasse Miocène sont identifiés par le Sdage comme ressources majeures à préserver pour l'alimentation en eau potable. Les captages de la nappe de l'est sont parmi les captages prioritaires au titre de la disposition 5E-02. Le Scot définit des prescriptions renforcées dans les zones de vigilance et périmètres de protection des captages. Il prévoit aussi, le cas échéant, la reconquête de certains périmètres. |
| Progresser dans la lutte contre les nouvelles pollutions chimiques | | |
| OF6 : Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et de milieux aquatiques | | |
| [A] Agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques | | |
| Agir sur l'espace de bon fonctionnement des milieux et les boisements alluviaux | 6A-01 Préserver et/ou restaurer l'espace de bon fonctionnement des milieux aquatiques 6A-02 Préserver et restaurer les bords de cours d'eau et les boisements alluviaux | Le réseau bleu définit des objectifs visant à la préservation et la restauration des cours d'eau et milieux associés. Le Scot préserve les zones humides et en recommande la restauration. Les zones inondables non artificialisées des PPR sont intégrées à l'armature verte non urbanisable. Le Scot définit des prescriptions renforcées dans les zones de vigilance et périmètres de protection des captages |
| Restaurer la continuité biologique et les flux sédimentaires | 6A-03 Intégrer les dimensions économiques et sociologiques dans les opérations de restauration hydromorphologique 6A-04 Evaluer l'impact à long terme des modifications hydromorphologiques 6A-05 Mettre en œuvre une politique de gestion sédimentaire 6A-06 Mettre en œuvre une politique dédiée et adaptée au littoral en termes de gestion et restauration physique des milieux 6A-07 Poursuivre la reconquête des axes de vie des grands migrants 6A-08 Restaurer la continuité des milieux aquatiques dans les secteurs prioritaires | L'un des objectifs du réseau bleu du Scot est le maintien voire la restauration des continuités. |
| Maîtriser les impacts des nouveaux ouvrages (barrages, ponts, modifications de berges, endiguements, ports, épis...) et activités (extractions de matériaux, plans d'eau de loisir, ...) pour ne pas dégrader le fonctionnement et l'état des milieux aquatiques | 6A-09 Maîtriser les impacts des ouvrages et aménagements 6A-10 Assurer la compatibilité des pratiques d'entretien des milieux aquatiques et d'extractions en lit majeur avec les objectifs environnementaux 6A-11 Encadrer la création des petits plans d'eau 6A-12 Formaliser et mettre en œuvre une gestion durable des plans d'eau 6A-13 Améliorer ou développer la gestion coordonnée des ouvrages à l'échelle des bassins versants | Le schéma portuaire multi-sites prévu par le Scot intégrera dans les conditions au développement d'aménagements portuaires la non dégradation des milieux aquatiques. Le Scot ne prévoit pas d'extraction de matériaux dans le lit majeur des cours d'eau, et incite au développement du recyclage. Le Scot définit des orientations dans l'objectif de préserver le secteur de Miribel-Jonage en cohérence avec le projet de document d'objectifs. |
| [B] Prendre en compte, préserver et restaurer les zones humides | | |
| Améliorer la connaissance et faire connaître les zones humides | 6B-1 Poursuivre l'effort d'information et de sensibilisation 6B-2 Assurer un accompagnement des acteurs | Le Scot prend en compte les zones humides et contribue ainsi à leur reconnaissance. Il les intègre à l'armature verte non urbanisable, et prévoit leur restauration dans le cadre du réseau bleu. |
| Préserver et gérer les zones humides | 6B-3 Assurer la cohérence des financements publics avec l'objectif de préservation des zones humides 6B-4 Utiliser avec ambition les outils « zones humides stratégiques pour la gestion de l'eau » (ZHSGE) et « zones humides présentant un intérêt environnemental particulier » (ZHIEP) 6B-5 Mobiliser les outils financiers, fonciers et agri-environnementaux en faveur des zones humides 6B-6 Préserver les zones humides en les prenant en compte à l'amont des projets | Le Scot prescrit la mise en œuvre de programmes d'actions concertés sur les espaces de l'armature verte, y compris les zones humides. |

| Orientations fondamentales et dispositions ⁷ du Sdage | | Prise en compte des orientations du Sdage par le Scot |
|--|--|--|
| | 4-02 Conforter la place des structures de gestion par bassin dans le paysage institutionnel et assurer leur pérennité 4-03 Assurer la coordination au niveau supra bassin versant 4-04 Mettre en place une gestion locale et concertée sur les secteurs prioritaires par l'implication conjointe de tous les partenaires | En complément et en cohérence avec le Sage et les contrats de rivière le Scot recommande la mise en œuvre d'une gouvernance pour la gestion de certaines ressources. |
| Renforcer l'efficacité de la gestion locale dans le domaine de l'eau | 4-05 Intégrer les priorités du Sdage dans les Sage et contrats de milieux 4-06 Mettre en place des outils adaptés pour garantir la pérennité de la gestion durable des milieux aquatiques | |
| Assurer la cohérence entre les projets « eau » et « hors eau » | 4-07 Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire 4-08 Prévoir un volet « mer » dans les Scot du littoral pour organiser les usages maritimes et protéger les secteurs fragiles 4-09 Rechercher la cohérence des financements des projets hors eau avec le principe de gestion équilibrée des milieux aquatiques | L'élaboration en parallèle du Scot et du Sage de l'Est lyonnais a donné lieu à de nombreux échanges entre les porteurs des deux démarches en vue d'assurer la cohérence et la complémentarité des deux outils, ainsi que la compatibilité du Scot avec le Sage Le Scot intègre une priorité à l'eau potable, la prévention des pollutions par des prescriptions dans les zones de vigilance pour les eaux souterraines, la compatibilité du développement avec les dispositifs d'assainissement, la limitation de l'artificialisation des sols et la gestion des eaux pluviales dans le double objectif de limiter le ruissellement et de permettre la réalimentation de la nappe, la préservation des milieux aquatiques (notamment via le « réseau bleu ») et des zones humides |
| OF5 : lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé | | |
| [A] Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle | | |
| Renforcer la politique d'assainissement des communes | 5A-01 Mettre en place et réviser périodiquement des schémas directeurs d'assainissement permettant de planifier les équipements nécessaires et de réduire la pollution par les eaux pluviales 5A-02 Améliorer l'efficacité de la collecte et la surveillance des réseaux 5A-03 Améliorer la gestion des sous-produits de l'assainissement 5A-04 Améliorer le fonctionnement des ouvrages par la mise en place de services techniques à la bonne échelle territoriale et favoriser leur renouvellement des ouvrages par leur budgétisation | Le Scot prévoit un développement urbain adapté aux capacités et à la conformité des dispositifs d'assainissement. Un schéma directeur d'assainissement est en cours d'élaboration par la Communauté urbaine et devrait être finalisé fin 2011. |
| Adapter les exigences de traitement aux spécificités et enjeux des territoires fragiles | 5A-05 Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensibles aux pollutions 5A-06 Engager des programmes d'actions coordonnées dans les milieux particulièrement sensibles aux pollutions 5A-07 Prévenir les risques de pollution accidentelle dans les territoires vulnérables | Le Scot prévoit un développement urbain adapté aux capacités et à la conformité des dispositifs d'assainissement. Le Scot définit des prescriptions renforcées dans les zones de vigilance et périmètres de protection des captages, notamment en vue de limiter les rejets polluants. Il prévoit aussi, le cas échéant, la reconquête de certains périmètres. Les analyses environnementales préalables prescrites par le Scot viseront aussi adapter localement les dispositifs à la sensibilité des milieux. |
| [B] Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques | | |
| Agir de façon coordonnée et globale à l'échelle du bassin versant | 5B-01 Réduire fortement les apports en phosphore ou mettre en place des mesures compensatoires en cas de non atteinte de ces objectifs 5B-02 Limiter les fuites d'azote agricole vers le sous-sol en zone vulnérable 5B-03 Engager des programmes d'actions coordonnées dans les zones prioritaires du Sdage | Le Gier et le Garon aval figurent parmi les zones prioritaires identifiées par le Sdage ; ils font l'objet de contrats de rivière en voie de renouvellement. Ils sont inscrits en outre inscrit dans le réseau bleu du Scot avec un objectif de restauration écologique. |
| [C] Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses | | |
| Améliorer la connaissance nécessaire à la mise en œuvre d'actions opérationnelles | 5C-01 Compléter et améliorer la connaissance des pollutions et de leurs origines ainsi que leur suivi 5C-02 Mieux connaître et lutter contre les impacts cumulés des pollutions par les substances dangereuses en milieu marin | Un suivi des incidences du Scot sera mis en place. |
| Réduire les émissions et éviter les dégradations chroniques et accidentelles | 5C-03 Réduire les rejets des sites industriels et des installations portuaires 5C-04 Etablir les règles d'une gestion précautionneuse des travaux sur les sédiments aquatiques contaminés 5C-05 Réduire les pollutions des établissements raccordés aux agglomérations | Le Scot prévoit un développement urbain adapté aux capacités et à la conformité des dispositifs d'assainissement. Il prévoit aussi la possibilité de reconquête de certains périmètres de protection de captage. |
| Sensibiliser et mobiliser les acteurs | 5C-06 Intégrer la problématique « substances dangereuses » dans le cadre des Sage et des dispositifs contractuels | |
| [D] Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles | | |
| | 5D-01 Intégrer la lutte contre la pollution par les pesticides dans les démarches de gestion concertée par bassin versant | |

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

| Orientations fondamentales et dispositions ⁷ du projet de Sdage | Prise en compte des orientations du Sdage par le Scot |
|---|--|
| Développer la connaissance et la planification dans le domaine du risque inondation | 8-11 Réaliser une évaluation des risques d'inondation pour le bassin, y compris en zone littorale, établir une cartographie des risques d'inondation, et élaborer les plans de gestion |

| Orientations fondamentales et dispositions ⁷ du Sdage | Prise en compte des orientations du Sdage par le Scot | |
|--|--|---|
| 6B-7 Mettre en place des plans de gestion des zones humides 6B-8 Reconquérir les zones humides | | |
| [C] Intégrer la gestion des espèces faunistiques et floristiques dans les politiques de gestion de l'eau | | |
| Développer la mise en œuvre d'actions locales de gestion des espèces | 6C-01 Assurer un accompagnement des acteurs | |
| Agir pour la préservation et la valorisation des espèces autochtones | 6C-02 Mettre en œuvre une gestion des espèces autochtones cohérente avec l'objectif de bon état des milieux | L'armature verte, les liaisons vertes et le réseau bleu sont partie intégrante de la trame verte et bleue Les réservoirs biologiques identifiés par le Sdage ne concernent pas le territoire du Scot. |
| | 6C-03 Contribuer à la constitution de la trame verte et bleue | |
| | 6C-04 Préserver et poursuivre l'identification des réservoirs biologiques | |
| | 6C-05 Mettre en œuvre une gestion planifiée du patrimoine piscicole d'eau douce | |
| Lutter contre les espèces exotiques envahissantes | 6C-06 Favoriser les interventions préventives pour lutter contre les espèces exotiques envahissantes | |
| | 6C-07 Mettre en œuvre des interventions curatives adaptées aux caractéristiques des différents milieux | |
| OF7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir | | |
| Mieux connaître l'état de la ressource | 7-01 Améliorer la connaissance de l'état de la ressource et des besoins | En tant que démarche de prospective, le Scot contribue à l'évaluation des besoins en matière de ressources en eau. |
| | 7-02 Définir des régimes hydrauliques biologiquement fonctionnels aux points stratégiques de référence des cours d'eau | |
| | 7-03 Définir des niveaux piézométriques de référence et de volumes prélevables globaux pour les eaux souterraines stratégiques | |
| Mettre en œuvre les actions nécessaires à la résorption des déséquilibres qui s'opposent à l'atteinte du bon état | 7-04 Organiser une cohérence entre la gestion quantitative en période de pénurie et les objectifs quantitatifs des masses d'eau | La nappe de l'est fait partie des masses d'eau souterraines identifiées par le Sdage comme nécessitant des actions relatives au bon état quantitatif. Le Scot définit un principe d'économie des ressources en eau. Ensemble, les projets issus du Scot devront respecter les niveaux et volumes prélevables définis par le Sdage. Un suivi des prélèvements sera mis en place conjointement dans le cadre du Sage et du Scot. |
| | 7-05 Bâti des programmes d'actions pour l'atteinte des objectifs de bon état quantitatif et privilégiant la gestion de la demande en eau | |
| | 7-06 Recenser et contrôler les forages publics et privés de prélèvements d'eau | |
| | 7-07 Maîtriser les impacts cumulés des prélèvements d'eau soumis à déclaration dans les zones à enjeux quantitatifs | |
| Prévoir et anticiper pour assurer une préservation durable de la ressource | 7-08 Mieux cerner les incidences du changement climatique | En matière d'évaluation des besoins et de gestion de la ressource en eau, l'élaboration du Scot s'est appuyée sur les travaux du Sage et le Schéma général d'alimentation en eau potable 2005-2020 de la Communauté urbaine. Via les orientations qu'il définit tant en matière de préservation des ressources souterraines (zones de vigilance...) que superficielles (réseau bleu...) le Scot s'inscrit dans un objectif de non dégradation des ressources en eau et milieux associés. |
| | 7-09 Promouvoir une véritable adéquation entre l'aménagement du territoire et la gestion des ressources en eau | |
| OF8 : Gérer les risques d'inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau | | |
| Réduire les aléas à l'origine des risques, dans le respect du bon fonctionnement des milieux aquatiques | 8-01 Préserver les Zones d'expansion des crues (ZEC) voire en recréer | La plaine de Miribel-Jonage qui fait partie des zones d'expansion de crues identifiées par le Sdage qu'il est impératif de préserver est intégrée en totalité à l'armature verte. Plus largement toutes les zones inondables non urbanisées des PPR sont intégrées à l'armature verte. Le Scot définit des orientations visant à maîtriser le ruissellement pluvial à la source. Le réseau bleu a pour objectif de préserver, voire restaurer, le caractère naturel des cours d'eau et ainsi de préserver leur espace de mobilité. Le Scot prévoit des mesures d'information des populations. |
| | 8-02 Contrôler les remblais en zone inondable | |
| | 8-03 Limiter les ruissellements à la source | |
| | 8-04 Favoriser la rétention dynamique des crues | |
| | 8-05 Améliorer la gestion des ouvrages de protection | |
| | 8-06 Favoriser le transit des crues en redonnant aux cours d'eau leur espace de mobilité, et fiabiliser la gestion de l'équilibre sédimentaire ainsi que de la ripisylve | |
| Réduire la vulnérabilité | 8-07 Eviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant l'urbanisation en dehors des zones à risque | |
| | 8-08 Réduire la vulnérabilité des activités existantes | |
| Savoir mieux vivre avec le risque | 8-09 Développer la conscience du risque des populations par la sensibilisation, le développement de la mémoire du risque et la diffusion de l'information | |
| | 8-10 Améliorer la gestion de crise en agissant le plus en amont possible, et apprendre à mieux vivre la crise | |

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Est Lyonnais

(Sage approuvé par arrêté préfectoral du 24 juillet 2009)

| Objectifs et actions du Sage ⁹ | | Prise en compte des orientations du Sage par le Scot |
|--|--|---|
| Orientation 1 • Protéger les ressources en eau potable | | |
| Protéger les captages et les zones de captages | R1 Priorité de l'alimentation en eau potable sur les autres usages | Le Scot définit un principe d'économie de la ressource en eau et de protection des captages prioritairement pour l'alimentation en eau potable |
| | R2 Actualisation rapide de la protection de certains captages | |
| | 1 Créer un observatoire des mouvements fonciers dans les périmètres de protection | Un suivi de l'évolution de l'usage des sols dans les périmètres de protection des captages et zones de vigilance est également prévu par le Scot |
| | 2 Inscrire le secteur couvert par les périmètres de protection du captage des 4 Chênes comme prioritaire pour l'alimentation en eau potable (AEP) | Les parties non urbanisées des périmètres rapprochées et éloignées du captage des 4 Chênes sont en totalité intégrées à l'armature verte. |
| Sécuriser la distribution d'eau potable | 3 Éviter les activités à risques dans les périmètres de protection rapprochés (+ article 1 règlement) | Le Scot définit des prescriptions renforcées dans les zones de vigilance et périmètres de protection des captages. Il rappelle les dispositions réglementaires du Sage. |
| | R3 Contrôle des servitudes | |
| | R4 Possibilité de préemption | |
| | 4 Interconnecter les réseaux AEP | Le Scot définit un principe de diversification de la ressource pour sécuriser l'alimentation en eau potable à l'échelle de l'agglomération |
| Adopter un principe de précaution pour l'utilisation de la nappe de la molasse | 5 Réserver la nappe de la Molasse au seul usage AEP (en attente de connaissances complémentaires) (+ article 4 règlement) | Le Scot définit un principe de vigilance pour la zone d'alimentation de la nappe de la Molasse |
| Orientation 2 • Reconquérir et préserver la qualité des eaux | | |
| Mieux connaître la qualité de la nappe et des cours d'eau | 6 Pérenniser et adapter le réseau de suivi des aquifères de l'Est lyonnais | Le Scot prévoit un suivi de ses incidences sur la qualité des ressources en eau : il pourra être effectué à partir du réseau de suivi du Sage |
| | 7 Mieux comprendre les effets des nouveaux toxiques dans les eaux souterraines | |
| | 8 Etablir un état des lieux des pollutions aux solvants chlorés | |
| Mieux connaître les pressions et risques de pollution | 9 Recueillir et interpréter les données relatives aux pratiques agricoles | |
| | 10 Assurer la conformité des assainissements non collectifs en priorité dans les secteurs sensibles | |
| | R5 Contrôle de l'application de la réglementation en vigueur en matière d'assainissement autonome | |
| | 11 Etablir un diagnostic des ouvrages d'assainissement collectif | |
| | 12 Inventorier les activités utilisant des substances industrielles dangereuses | |
| | 13 Inventorier les bonnes pratiques environnementales appliquées sur le territoire | |
| Améliorer les dispositifs d'assainissement pluvial | 14 Inventorier les rejets dans les milieux aquatiques superficiels | |
| | 15 Etablir un cahier des charges des bonnes pratiques d'assainissement pluvial | Le Scot définit des principes de gestion des eaux pluviales dans le double objectif de limiter le ruissellement et de permettre la réalimentation des nappes. |
| | 16 Appliquer les bonnes pratiques d'assainissement pluvial (+ article 7 règlement) | Le Scot prévoit la prise en compte des bonnes pratiques d'assainissement pluvial définies par le Sage. |
| Réduire la pollution liée aux activités industrielles, artisanales et commerciales | R6 Contrôle des dispositifs d'assainissement pluvial | |
| | 17 Inciter les entreprises et aménageurs aux démarches environnementales | Le Scot prévoit la réalisation d'analyses environnementales préalables aux projets d'aménagements |
| | 18 Équiper les sites de distribution de carburant | |
| | 19 Généraliser la séparation des 4 réseaux d'eau pour les nouveaux sites d'activités | |
| Connaître et réduire les pollutions liées aux anciennes décharges | 20 Mieux gérer les déchets et substances industrielles dangereux | |
| | R7 Convention de rejet pour les eaux de process et contrôle de conformité | |
| Connaître et réduire les pollutions liées aux anciennes décharges | 21 Recenser et analyser les sites d'anciennes décharges non répertoriés | |
| | 22 Réhabiliter les anciennes décharges en cas de pollution avérée de la nappe | |

⁹ Les numéros en rouge correspondent à des prescriptions réglementaires du SAGE qui sont traduites dans le règlement. Les numéros précédés d'un R correspondent à des recommandations ou rappel de la réglementation. En gras les dispositions qui concernent très explicitement ou directement le SCOT.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

| Objectifs et actions du Sage ⁹ | | Prise en compte des orientations du Sage par le Scot |
|--|--|--|
| Réduire les pollutions diffuses d'origine agricole | 23 Appliquer des prescriptions particulières pour les sites d'anciennes décharges | |
| | 24 Réaliser un diagnostic agricole approfondi | |
| | 25 Mettre en œuvre un plan d'actions de réduction des pollutions d'origine agricole | |
| | 26 Mettre en place des pratiques de réduction des pollutions agricoles dans une zone pilote | |
| Réaménager les carrières en espaces non urbanisés | 27 Suivre les bilans des programmes de la directive nitrates | |
| | R8 Bonnes pratiques de réaménagement des carrières | Le Dog prévoit l'élaboration d'un schéma d'exploitation des carrières visant notamment leur remise en état et gestion ultérieurement après l'exploitation |
| Limiter les risques de pollution liés aux infrastructures linéaires | R9 Réaménagement en espace naturel dans les périmètres de protection éloignés | |
| | 28 Etablir un état des lieux de l'assainissement des infrastructures linéaires | |
| Appliquer des principes d'urbanisation optimisée | 29 Limiter la traversée des périmètres de protection des captages par de nouvelles infrastructures (+ article 2 règlement) | |
| | R10 Application d'un principe de densification et non d'extension de l'urbanisation | Le Scot s'inscrit dans une logique de limitation de l'extension de l'urbanisation, traduite dans l'armature verte non urbanisable et la densification des espaces urbains actuels, notamment dans l'objectif de préservation des ressources en eau |
| | R11 Maintien du « V Vert » non urbanisé (+ article 9 règlement) | Maintien de la branche nord du « V Vert » (au sens du Sdal) au sein de l'armature verte non urbanisable |
| | 30 Renforcer les conditions d'implantation des nouvelles activités dans les périmètres de protection éloignés (+ article 3 règlement) | Le Scot définit des prescriptions renforcées dans les zones de vigilance et périmètres de protection des captages |
| Orientation 3 • Gérer durablement la quantité de la ressource en eau | | |
| Améliorer la connaissance des ressources et des prélèvements | R12 Lutte contre l'auto-construction illégale | |
| | GESLY Mettre en œuvre un plan de gestion dynamique de la nappe de l'Est lyonnais | Le Scot définit des principes d'économie de la ressource en eau. |
| | 31 Étudier en détail la nappe de la Molasse dans l'Est lyonnais | |
| | 32 Réaliser un bilan hydraulique actualisé de l'île de Miribel-Jonage | |
| Adopter un principe de précaution pour l'utilisation de la nappe de la Molasse | 33 Renforcer la connaissance des forages domestiques | |
| | R13 Veille sur les possibilités d'un classement du territoire en zone de répartition des eaux | |
| Réduire la pression quantitative des zones urbanisées sur la nappe | 34 Apprécier les incidences d'un prélèvement en nappe de l'Est lyonnais sur la nappe de la Molasse (+ article 5 règlement) | Le Scot définit un principe de vigilance pour la zone d'alimentation de la nappe de la Molasse |
| Limiter les pressions quantitatives d'origine agricole | 35 Inciter les collectivités et industriels aux économies d'eau | Le Scot définit des principes d'économie de la ressource en eau. |
| | 36 Améliorer les rendements des réseaux d'alimentation en eau potable | |
| | 37 Réglementer les projets de construction d'ouvrages souterrains (+ article 6 règlement) | |
| Préserver les zones humides | 38 Restructurer ou réhabiliter le collecteur de l'Ozon | |
| | 39 Réaliser un ou plusieurs volets du projet de transfert de l'eau d'irrigation du SMHAR | |
| | 40 Étudier la faisabilité d'une irrigation agricole collective sur l'île de Miribel-Jonage | |
| Limiter les ruissellements et | 41 Inciter aux économies d'eau d'irrigation | |
| | 42 Identifier les zones de ruissellement et limiter les | Le Scot vise à limiter l'imperméabilisation des sols et définit |
| Orientation 4 • Gérer les milieux aquatiques superficiels et prévenir les inondations | | |
| Mieux connaître les zones humides | R14 Servitudes en zone inondable | |
| | 42 Assurer un suivi écologique des zones humides | |
| Préserver les zones humides | 43 Prendre en compte les zones humides dans les documents d'urbanisme | Le Scot prend en compte les zones humides et contribue ainsi à leur reconnaissance. Il les intègre à l'armature verte non urbanisable, et prévoit leur restauration dans le cadre du réseau bleu |
| | 44 Élaborer des plans de gestion dans les zones humides stratégiques | Le Scot prescrit la mise en œuvre de programmes d'actions concertés sur les espaces de l'armature verte, y compris les zones humides |
| | 45 Encourager les projets de création ou renaturation de zones humides | |
| | 46 Préserver les zones humides vis-à-vis des projets d'aménagement (+ article 10 règlement) | |

Annexe 3 : Le Grenelle de l'environnement et le Scot de l'agglomération lyonnaise

Le tableau qui suit présente une synthèse des principales dispositions des lois « Grenelle 1 » (loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, adoptée en août 2009) et « Grenelle 2 » (loi portant engagement national pour l'environnement, adoptée en juillet 2010) susceptibles de concerner les collectivités locales et la manière dont le Scot y contribue.

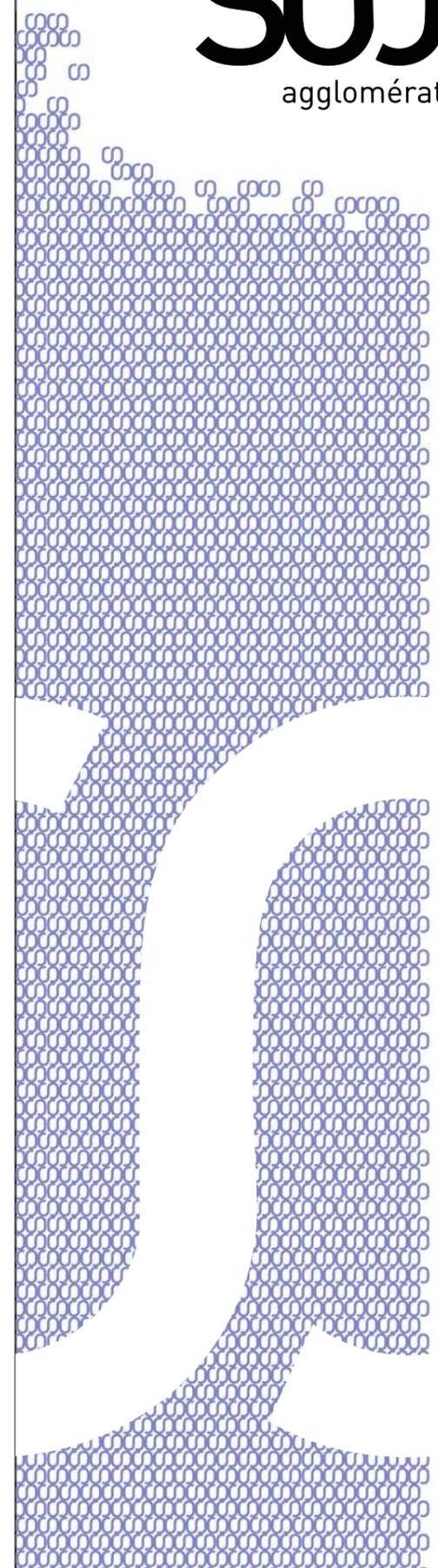
| Grenelle de l'environnement | Scot |
|--|--|
| Bâtiments | |
| Renforcement de la réglementation thermique applicable aux constructions neuves Bâtiments basse consommation à compter de 2012, 2010 pour bâtiments publics et tertiaires, bâtiments à énergie passive ou positive à partir de 2020 | Introduction de ces objectifs dans le Scot. Analyses environnementales préalables et référentiels pour aider à leur mise en œuvre. |
| Réduction des consommations d'énergie du parc de bâtiments existants d'au moins 38% d'ici 2020 Rénovation de 400 000 logements/an à compter de 2013, de l'ensemble du parc de logements sociaux... | Préconisation du Dog pour la réhabilitation du parc ancien : thermique, phonique, accessibilité. Référentiels pour la construction. |
| Amélioration de la qualité sanitaire et environnementale des bâtiments, développement des éco-matériaux | |
| Urbanisme | |
| Evolution du droit de l'urbanisme Introduction dans le code de l'urbanisme d'objectifs relatifs à la lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, la lutte contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, la revitalisation des centres-villes, la conception de l'urbanisme de façon globale (harmonisation des documents à l'échelle de l'agglomération), la préservation de la biodiversité, notamment à travers les continuités écologiques, la gestion économe des ressources et de l'espace, la possibilité de mise en œuvre de travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, la création d'un lien entre densité et niveau de desserte par les transports collectifs (Grenelle 1) Modification d'un article de fond (L110) : introduction de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des consommations d'énergie, d'économie des ressources fossiles, de la préservation de la biodiversité, notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement (Grenelle 1) Modification d'un autre article de fond (L121-1) du code de l'urbanisme (définition générale et objectifs Scot, PLU, cartes communales) pour y introduire les objectifs ci-dessus (Grenelle 2) Introduction d'un article imposant la réalisation d'une étude de faisabilité sur le potentiel d'énergies renouvelables (en particulier raccordement réseaux de chaleur) pour les actions/opérations d'aménagement soumises à étude d'impact (Grenelle 1) | Le Scot en intégrant des orientations et dispositions relatives à ces problématiques anticipe sur les évolutions à venir du code de l'urbanisme. |
| Dispositions spécifiques aux Scot (Grenelle 2) Modification de l'article L. 122-1 et ajouts d'articles pour renforcer dans les Scot les objectifs environnementaux ci-dessus Le Dog devient document d'orientation et d'objectifs Evolution du contenu : analyse de la consommation d'espaces au cours des dix années passées, objectifs chiffrés de limitation de cette consommation, modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou remise en état des continuités écologiques, objectifs et principes des politiques de l'habitat, grandes orientations politiques transports et déplacements Possibilités offertes : imposer préalablement à l'ouverture à l'urbanisation une étude d'impact, une étude de densification des zones déjà urbanisées, secteurs où obligation de respect de performances énergétiques et environnementales renforcées, densité minimale dans les secteurs bien desservis via PLU, normes de qualité urbaine, architecturale ou paysagère en l'absence de PLU, obligations minimales et maximales de stationnement Le Scot prend en compte le Schéma régional de cohérence écologique, le Plan climat énergie territorial s'il existe, le Sdage, le Sage ; les PLH, PDU, PLU, SDC... sont compatibles avec le Scot Analyse des résultats de l'application dans un délai de 6 ans, notamment du point de vue de l'environnement, des transports et des déplacements, de la maîtrise de la consommation de l'espace et des implantations commerciales Dans le même esprit des dispositions spécifiques aux PLU sont définies par la loi Grenelle 2 | Via les outils qu'il instaure (analyses environnementales préalables, référentiels pour la construction et l'aménagement des zones d'activités, développement résidentiel en priorité dans les secteurs bien desservis et recommandations en termes de densité...), le Scot anticipe, dans la mesure du possible, sur certaines des dispositions futures. Le Scot intègre les exigences à venir en matière de suivi (thèmes et délais). |
| Incitation à la réalisation d'opérations exemplaires d'aménagement durable Ecoquartiers d'ici 2012, programmes globaux d'innovation énergétique, architecturale, paysagère et sociale, plan pour restaurer la nature en ville Réforme de la réglementation de l'affichage publicitaire visant à en renforcer l'encadrement | Référentiels pour la construction et l'aménagement. Orientations pour le renforcement de la nature dans le tissu urbain. Orientation visant à favoriser l'émergence d'éco-quartiers. |

| Objectifs et actions du Sage ⁹ | | Prise en compte des orientations du Sage par le Scot |
|---|---|---|
| érosions sur les reliefs | ruissellements (+ article 11 règlement) | des principes de gestion des eaux pluviales. Le Scot prescrit également l'identification des secteurs de ruissellement |
| Soutenir des zones de loisirs respectueuses de la ressource | 48 Adapter le schéma d'accès et de stationnement du Grand Parc Miribel Jonage (+ article 8 règlement) 49 Poursuivre et achever la mise en place d'un programme de gestion de l'eau et des milieux aquatiques sur l'île de Miribel-Jonage | Le Dog réaffirme des objectifs de préservation des ressources et des milieux naturels de l'île de Miribel-Jonage. Il prévoit d'en limiter l'accès en voiture. |
| Orientation 5 • Sensibiliser les acteurs | | |
| Créer une culture commune de l'eau | 50 Créer et animer un réseau d'acteurs pour la mise en œuvre commune d'actions de sensibilisation 51 Communiquer auprès d'un large public sur des thèmes généraux essentiels | La prise en compte des enjeux relatifs aux ressources en eau par le Scot, les orientations et dispositions associées contribueront à la sensibilisation et l'implication des acteurs, notamment les collectivités |
| Communiquer pour assurer une bonne gestion des crises | 52 Établir et faire connaître un cahier des bonnes pratiques pour la gestion de crise 53 Développer et appliquer des plans d'alerte à la pollution accidentelle | |
| Sensibiliser aux risques spécifiques pouvant toucher la ressource et aux bonnes pratiques | 54 Informer les entreprises sur les risques d'atteinte qualitative et quantitative des eaux souterraines et sur les bonnes pratiques | |
| | 55 Sensibiliser les acteurs cibles aux bonnes pratiques d'assainissement pluvial | |
| | 56 Communiquer auprès des exploitants agricoles sur les risques d'atteinte qualitative et quantitative des eaux souterraines et sur les bonnes pratiques agricoles | |
| | 57 Mettre en place une information relative aux prélèvements auprès des particuliers 58 Sensibiliser les usagers de l'assainissement non collectif sur les risques de pollution | |
| Orientation 6 • Mettre en œuvre le Sage | | |
| Pérenniser la coordination du Sage de l'Est lyonnais | | |
| Suivre la mise en œuvre du Sage | | Le suivi du Scot dans le domaine des ressources en eau devra se faire en lien avec le suivi du Sage |
| Décliner la mise en œuvre du Sage à travers un contrat de milieu | | |
| Réviser le Sage | | |

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

| Grenelle de l'environnement | Scot |
|--|--|
| Transports | |
| <i>Réduire dans le domaine des transports les émissions de GES de 20 % d'ici 2020</i> | |
| Planification et gouvernance des transports Limitation des capacités routières au traitement des points de congestion, problèmes de sécurité, besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement ; projets d'infrastructures inscrits dans le schéma national évalués au regard de critères de développement durable Renforcement des compétences des autorités organisatrices des transports (politique globale de mobilité durable) pour une meilleure articulation transports urbains, voirie, stationnement ; coordination des autorités organisatrices dans les agglomérations Possibilité pour les autorités organisatrices des transports d'instaurer une taxe sur la valorisation du foncier résultant de projets de transports collectifs hors Ile-de-France Possibilité d'expérimentation du péage urbain dans les agglomérations de plus de 300000 habitants dotées de plan de déplacements urbains (PDU) | La mise en place d'une gouvernance territoriale adaptée fait partie des mesures d'accompagnement prévues par le Scot ; Les dispositions ci-contre pourraient en favoriser la mise en œuvre. |
| Priorité aux transports collectifs dans le transport de voyageurs Poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse, organisation d'un système de transports intégrés et multimodal, priorité aux investissements ferroviaires Priorité aux transports collectifs pour les déplacements urbains, périurbains et interurbains | Toutes les orientations du Scot en matière de déplacements des personnes visent à favoriser les alternatives à la voiture individuelle dans la logique des objectifs du Grenelle. Le Scot promeut des aménagements urbains et des aménagements de voirie incitant à la marche et à l'utilisation des deux roues. |
| Développement des autres alternatives à la voiture individuelle Plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles, de zones d'activité, covoiturage, autopartage, télétravail, marche, vélo, charte des usages de la rue | Le Scot prévoit l'accueil sur son territoire des grandes infrastructures nécessaires au report modal pour le transport de marchandises (voies ferrées, voie d'eau). |
| Report modal dans le transport de marchandises <i>Faire évoluer la part modale du non routier et non aérien de 14 à 25 % à l'horizon 2020</i> Régénération puis modernisation du réseau ferroviaire existant, réseau d'autoroutes ferroviaires et transport combiné, création d'opérateurs ferroviaires de proximité, instance de régulation Plan de restauration et de modernisation du réseau fluvial magistral, réalisation du canal Seine-Nord-Europe, études et débat de la liaison Saône-Moselle | L'amélioration de la desserte en transports collectifs de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry fait partie des objectifs du Réseau express métropolitain défini par le Scot. |
| Réduction des nuisances du transport aérien Amélioration de la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse, création de dessertes par les transports collectifs, optimisation des procédures d'approche et de décollage, abaissement des consommations de carburant et émissions de CO ₂ | |
| Energie (hors bâtiments et transports) | |
| Planification régionale Schéma régional climat, air, énergie établi conjointement par Etat et Région (aux horizons 2020 et 2050), s'appuyant sur un inventaire des émissions de polluants et gaz à effet de serre (GES), un bilan énergétique, une évaluation des potentiels | Le Scot s'inscrit dans cette logique d'une prise en compte globale des questions d'énergie, de qualité de l'air et de changement climatique. |
| Connaissance des émissions et plans climat énergie territoriaux Obligation d'un bilan d'un bilan des émissions de GES et d'un plan climat pour les collectivités de plus de 50 000 habitants | Les orientations du Scot ont été définies en cohérence avec le Plan climat de l'agglomération. |
| Diversification du bouquet énergétique <i>Porter à au moins 23% en 2020 la part des énergies renouvelables (ENR) dans la consommation d'énergie finale</i> , en favorisant le développement de l'ensemble des filières | Le Scot se dote d'objectifs pour le développement des énergies renouvelables. |
| Biodiversité | |
| Constitution d'une trame verte et bleue , à l'horizon 2012, en associant Etat, collectivités et parties concernées Schéma régional de cohérence écologique élaboré conjointement par Etat et Région ; les documents de planification et projets, notamment les infrastructures, sont compatibles avec les orientations nationales et prennent en compte le schéma régional | Le Scot définit les liaisons vertes à préserver, en cohérence avec la DTA et les travaux menés à l'échelle régionale. |
| Mesures de protection, valorisation, réparation des milieux et espèces Stratégie nationale de création d'aires protégées terrestres (2% du territoire d'ici 10 ans), acquisition de zones humides, plans de restauration ou conservation d'espèces végétales et animales en danger, plans de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, développement de maîtrises d'ouvrage locales pour la gestion des zones humides et les réservoirs biologiques essentiels pour le bon état des masses d'eau... | Le Scot préserve les espaces de plus fort intérêt pour la biodiversité au sein d'une armature verte non urbanisable, et prévoit la mise en œuvre de programmes d'actions concertés pour en assurer la gestion. Il protège les zones humides. |
| Amélioration de la connaissance | |
| Agriculture <i>Concilier impératifs de production quantitative et qualitative, sécurité sanitaire, efficacité économique, robustesse au changement climatique et réalisme écologique. Contribution à l'équilibre écologique du territoire, à la trame verte et bleue...</i> | |

| Grenelle de l'environnement | Scot |
|--|---|
| Développement de l'agriculture biologique | Le Scot préserve l'activité agricole du territoire à travers l'armature verte. Il incite et aide au maintien d'une agriculture durable, notamment à travers les programmes d'actions concertés et la mise en place d'une politique agricole locale. |
| Généralisation de pratiques agricoles durables et productives Réduction des produits phytopharmaceutiques et biocides, politique nationale de réhabilitation des sols agricoles et développement de la biodiversité domestique, accroissement de la maîtrise énergétique des exploitations agricoles, généralisation de la couverture de sols agricoles en hiver, bandes herbées et zones végétalisées le long cours d'eau... | |
| Valorisation de la filière bois | |
| Eau | |
| <i>Atteindre ou conserver d'ici 2015 bon état ou bon potentiel : pas de report de délais pour plus du tiers des masses d'eau</i> | |
| Prévention des pollutions Plans d'action d'ici 2012 pour la protection de 500 captages les plus menacés par les pollutions diffuses, mise aux normes des stations d'épuration dans les meilleurs délais... | En cohérence avec le Sdage et le Sage de l'Est lyonnais, le Scot contribue à préserver les ressources en eau du territoire, tant sur le plan qualitatif que quantitatif. |
| Gestion quantitative des ressources Généralisation de la détection des fuites des réseaux, renforcement de l'obligation des collectivités/schéma de distribution d'eau potable et intégration d'un programme de travaux si les fuites sont supérieures à un seuil fixé, développement de la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et usées, promotion d'actions de maîtrise des prélèvements et consommations de l'ensemble des usages | |
| Risques, santé et environnement | |
| <i>Contribution de la réduction des atteintes à l'environnement et de la sobriété dans la consommation des matières premières à l'amélioration de la santé publique et à la compétitivité des entreprises</i> <i>Principes de précaution, substitution, participation, pollueur-payeur</i> | |
| Réduction des substances dangereuses Restriction/encadrement des substances extrêmement préoccupantes pour la santé, renforcement de la professionnalisation de la distribution, application, du conseil à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques, modalités de retrait des produits, publicité grand public, rapport annuel sur l'utilisation agricole et non agricole | |
| Amélioration de la qualité de l'air extérieur Plan particules, avec si possible un objectif de 10µg/m ³ pour les particules inférieures à 2,5 micromètres (15 comme valeur cible en 2010, valeur limite en 2015) | L'amélioration de la qualité de l'air extérieur fait partie des objectifs du Scot. |
| Amélioration de la qualité de l'air intérieur Etiquetage des produits de construction et ameublement, revêtements, peintures, vernis... ; mesures et informations dans les établissements recevant du public... | Via les référentiels pour la construction, le Scot contribue à la promotion de matériaux plus respectueux de la qualité de l'air intérieur. |
| Pollution lumineuse Mesures de prévention, suppression, limitation des émissions de lumières artificielles présentant des dangers ou troubles pour les personnes, la faune, flore, les écosystèmes | |
| Bruit Inventaire des points noirs bruit, résorption des plus préoccupants, renforcement des contraintes de trafic nocturne des aéroports, renforcement des moyens pour l'insonorisation, observatoire du bruit dans les grandes agglomérations | La résorption des nuisances sonores des infrastructures est prévue par la Scot, notamment via le renforcement de l'intégration urbaine de certains axes. |
| Plan national d'adaptation climatique d'ici 2011 | Le Scot intègre des dispositions qui contribueront à l'adaptation au changement climatique. |
| Sites potentiellement pollués Achèvement de l'inventaire et croisement avec les points de captage d'eau achevés en 2010 pour identifier les actions prioritaires, information des acquéreurs prise en compte dans les documents d'urbanisme | |
| Renforcement de la prévention des risques majeurs Réduction de l'exposition de la population aux risques inondations : maîtrise de l'urbanisation, zones enherbées/plantées, zones d'expansion des crues, travaux de protection, plan de gestion des risques inondation à l'échelle des bassins avec lesquels PPR, Scot, PLU doivent être compatibles Renforcement des dispositions pour lieux chargement/déchargement/stockage de matières dangereuses | La prévention des inondations et la réduction de la vulnérabilité du territoire font partie des objectifs du Scot. |
| Déchets <i>Politique de réduction des déchets, de l'écoconception à la fin de vie, extension de la responsabilité des producteurs</i> | |
| Réduction la production d'ordures ménagères et assimilées de 7 % par habitant pendant les cinq prochaines années | Objectifs définis par le Scot en matière de réduction de la production de déchets ménagers et d'amélioration de la |



| Grenelle de l'environnement | Scot |
|---|--|
| Augmentation du recyclage matière et organique afin d'orienter vers ces filières un taux de 35 % en 2012 et 45 % en 2015 de déchets ménagers et assimilés (75 % dès 2012 pour les déchets d'emballages ménagers et les déchets banals des entreprises hors BTP, agriculture...) | valorisation. |
| Réduction des quantités de déchets stockés et incinérés de 15 % à l'horizon 2012 | |
| Amélioration de la gestion des déchets organiques Favoriser la gestion de proximité (compostage domestique) puis méthanisation/compostage de la fraction fermentescible des déchets ménagers et gros producteurs | |
| Tarifification incitative par les collectivités pour le financement de l'élimination de déchets ménagers : intégration d'une part variable dans redevance ou taxe | |
| Amélioration de la gestion de certains déchets spécifiques Activités soins à risque ménages, BTP (obligation pour certains bâtiments d'un diagnostic gestion des déchets préalable à démolition), déchets dangereux diffus, encombrants issus ameublement, emballages hors foyers, mâchefers, boues de stations d'épuration... | |
| Renforcement de la planification Plans départementaux de gestion des déchets du BTP obligatoires Programmes locaux de prévention des DMA obligatoires Révision des plans existants : introduction dans les plans départementaux d'objectifs de prévention, de limitation des capacités d'incinération et enfouissement... | |
| Valorisation de l'énergie produite | Le Scot recommande le recours aux réseaux de chaleur pour valoriser l'énergie produite. |
| Gouvernance | |
| Projets territoriaux et de développement durable Les collectivités supérieures à 50 000 habitants, les Départements et les Régions présentent un rapport sur la situation en matière de développement durable préalablement aux discussions du budget | Le Scot prévoit la mise en place d'un tableau de bord de suivi « environnement et développement durable ». |