



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Ligne Trévoux-Lyon

PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Dossier d'enquête publique unique

Pièce G2

> **Mise en compatibilité du PLU de Reyrieux**

Table des matières

1. PRÉAMBULE.....	5	5.5. Emplacements réservés du PLU de reyrieux.....	19
1.1. Le projet dans le territoire	5	5.6. Servitudes d'utilité publique du PLU de Reyrieux	19
1.2. Les documents d'urbanisme applicables à ce territoire.....	7	5.7. Conclusion sur la compatibilité du projet avec le PLU de Reyrieux	22
2. GÉNÉRALITÉS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	7	6. EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE REYRIEUX DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ.....	22
2.1. La maîtrise d'ouvrage	7	6.1. Modification du rapport de présentation.....	23
2.2. La mise en compatibilité.....	8	6.1.1. pages 167 à 169 du rapport de présentation	24
2.2.1. La composition du plan local d'urbanisme	8	6.1.1.1. Pages 167, 168 et 169 du rapport de présentation du PLU actuel	24
2.2.2. Définition et champ d'application	8	6.1.1.2. Pages 167, 168 et 169 modifiées du rapport de présentation dans le cadre de la MECPLU 27	
2.2.3. Objet.....	9	6.1.2. Pages 177 et 178 du rapport de présentation	30
2.2.4. Autorité compétente.....	9	6.1.2.1. Pages 177 et 178 du rapport de présentation du PLU actuel.....	30
2.2.5. Déroulement de la procédure.....	9	6.1.2.2. Pages 177 et 178 modifiées du rapport de présentation dans le cadre de la MECPLU 32	
2.3. Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10	6.1.3. Page 182 du rapport de présentation.....	34
3. PRÉSENTATION DU PROJET	11	6.1.3.1. Page 182 du rapport de présentation du PLU actuel.....	34
4. SITUATION DU PROJET VIS-À-VIS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	11	6.1.3.2. Page 182 modifiée du rapport de présentation dans le cadre de la MECPLU.....	35
4.1. Conformité du projet aux objectifs fixés par les documents de planification supra communaux.....	11	6.1.4. Page 205 du rapport de présentation.....	36
4.2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme communaux et le PLU-H de la métropole de Lyon	12	6.1.4.1. Page 205 du rapport de présentation du PLU actuel.....	36
4.2.1. Plans locaux d'urbanisme des communes du département de l'Ain	12	6.1.4.2. Page 205 modifiée du rapport de présentation dans le cadre de la MECPLU.....	37
4.2.2. Plan local d'urbanisme et de l'Habitat de la métropole de Lyon.....	12	6.2. Modification du Règlement graphique	38
5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE PLU DE REYRIEUX	12	6.3. Modification du règlement écrit.....	39
5.1. PADD du PLU de Reyrieux	12	6.3.1. Analyse du règlement écrit de la zone N pour le P+R de Reyrieux	39
5.1.1. Thème 1 du PADD - Un développement démographique privilégié en Val de Saône	13	6.3.2. Proposition des modifications du règlement écrit de la zone N	44
5.1.2. Thème 2 du PADD - ... Qui s'appuie sur un territoire fonctionnel.....	13	6.4. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux	46
5.1.3. Thème 3 du PADD : ...Et qui est réfléchi en cohérence avec son environnement.....	14	7. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES ÉVOLUTIONS DU PLU DE REYRIEUX DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ.....	47
5.2. Règlement du PLU de Reyrieux	15	8. ANNEXE - DÉLIBÉRATION ET BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE QUI S'EST DÉROULÉE DU 18/09/2023 AU 15/10/2023.....	48
5.2.1. Dispositions générales.....	15		
5.2.2. Zonages concernés du PLU de Reyrieux.....	15		
5.3. Orientations d'Aménagements et de Programmation du PLU de Reyrieux.....	18		
5.4. Éléments caractéristiques du paysage à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'Urbanisme du PLU de Reyrieux.....	18		

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Projet soumis à enquête publique préalable à la DUP	6
Figure 2 : Le BHNS à Reyrieux.....	11
Figure 3 : Thème 1 du PADD de Reyrieux.....	13
Figure 4 : Thème 2 du PADD de Reyrieux.....	13
Figure 5 : Thème 3 du PADD de Reyrieux.....	14
Figure 6 : Projet et zonage simplifié à Reyrieux (tracé nord = parking relais).....	17
Figure 7 : Localisation des OAP sur Reyrieux.....	18
Figure 8 : EBC et projet de parking-relais à Reyrieux (extrait du plan de zonage).....	18
Figure 9 : ER à Reyrieux (extrait du plan de zonage).....	19
Figure 10 : Servitudes sur Reyrieux (source : plan des SUP).....	20
Figure 11 : Extrait du PPR « Inondation de la Saône et de ses affluents / Mouvements de terrain » sur la commune de Reyrieux	22
Figure 12 : Extrait du plan de zonage actuel du PLU de Reyrieux	38
Figure 13 : Extrait du plan de zonage modifié du PLU de Reyrieux dans le cadre de la MECPLU	38

1. PRÉAMBULE

1.1. LE PROJET DANS LE TERRITOIRE

Le projet est un projet de mobilité complet car il permet la circulation des bus, des cycles, des piétons et le rabattement tous modes.

Longue de 28 km, la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) permettra de relier entre elles et au cœur de Lyon les communes de la rive gauche du Val de Saône et du Plateau Nord, rapidement et sans correspondance. Elle apportera donc un nouveau service de transport en commun performant avec comme objectif une amélioration des déplacements non seulement entre le Val de Saône et l'agglomération lyonnaise mais aussi des déplacements internes au Val de Saône.

Sur les premiers 15 km, entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône, le tracé empruntera l'ancienne voie ferrée Trévoux-Sathonay qui n'est plus utilisée ni par des trains de voyageurs depuis 1938, ni par des trains de fret depuis 2011.

Sur les 13 km restants pour rejoindre Lyon Part Dieu, le BHNS circulera sur une voirie à faible trafic existante entre le stade de Fontaines-sur-Saône et la zone d'activité Périca à Rillieux-la-Pape puis sur les voies dédiées aux transports en commun déjà existantes entre Sathonay-Camp et Lyon 6^{ème}.

Le projet de ligne de BHNS comprend ainsi trois sections avec des caractéristiques différentes :

- Sur la section Trévoux / Fontaines-sur-Saône (15 km, 10 stations), le projet consiste en la création d'une « plateforme des mobilités » résultant de la reconversion d'une ancienne voie ferrée (voie mixte BHNS – cycles et aménagements piétons) ainsi que des aménagements associés (stations de BHNS et parkings relais équipés de stationnement vélos).
- Entre Fontaines-sur-Saône et la station ZI Perica à Rillieux-la-Pape, via la gare de Sathonay-Rillieux (5 km, 3 stations) : le BHNS circulera sur des voiries à circulation modérée existantes, qui seront adaptées ponctuellement pour garantir la performance du bus (approche aux carrefours notamment).
- Entre la station Rillieux ZI Perica et le quartier Part Dieu (8 km, 4 à 5 stations), l'insertion de la ligne sur l'itinéraire de lignes de bus existantes permet de s'affranchir de la réalisation d'aménagements dédiés. Les stations existantes auxquelles le BHNS marquera l'arrêt seront élargies. Un terminus sera créé dans le quartier Part Dieu, sur le boulevard Jules Favre. Le BHNS circulera majoritairement sur des aménagements en site propre existants, en cohabitation avec des lignes d'autres réseaux de transport, notamment la ligne C2 du réseau TCL.

La conception environnementale du projet a fait l'objet d'un travail important de la Région Auvergne Rhône Alpes en application de la démarche « ERC – éviter, réduire, compenser » (les impacts environnementaux). La Maîtrise d'ouvrage, en concertation avec ses partenaires du comité de pilotage, a notamment fait le choix d'une mesure d'évitement majeure : l'évitement de l'Espace Naturel Sensible du Ravin (situé sur les communes de Rillieux-le Rillieux-La-Pape, Sathonay-Camp, Sathonay-Village, Fontaines Saint-Martin et Fontaines-sur-Saône). L'itinéraire a ainsi été modifié sur les communes de Fontaines-sur-Saône, Sathonay-Village et Sathonay-Camp où il n'empruntera pas les 3 derniers kilomètres de l'ancienne voie ferrée Trévoux-Sathonay.

Le projet de BHNS Trévoux / Lyon est conçu comme un maillon du Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais.

Le projet soumis à enquête publique préalable à la DUP est composé :

- De la plateforme mixte bus et vélo avec un trottoir continu, entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône, résultant de la reconversion d'une ancienne voie ferrée, sur laquelle circuleront les bus et les modes actifs, y compris tous les aménagements et ouvrages nécessaires à son insertion (carrefours aux intersections avec les routes, ouvrages d'assainissement de la plateforme...)
- De 18 stations multimodales (16 stations et 2 terminus) offrant des services pour les voyageurs et les modes actifs :
 - 10 stations à créer sur la section de l'ancienne voie ferrée, comprise entre la commune de Trévoux et le stade de Fontaines-sur-Saône, aux endroits les plus pertinents par rapport au tissu urbain et aux correspondances avec les autres transports : Trévoux, Reyrieux Ouest, Reyrieux Centre, Parcieux/Massieux, Genay, Neuville-sur-Saône Centre, Neuville-sur-Saône Sud, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône,
 - 1 station à proximité du stade de Fontaines-sur-Saône,
 - 2 stations existantes partagées avec des lignes de bus du réseau TCL au niveau de la gare de Sathonay-Rillieux et de la ZI Périca
 - 5 stations existantes du réseau de Transport en Commun Lyonnais (TCL) prévus en mutualisation avec l'actuelle ligne C2, sur la section comprise entre Sathonay-Camp et Lyon Part-Dieu (allongement des quais de station et implantation d'un abri complémentaire) : Caluire Chemin Petit, Parc de la tête d'Or / Stalingrad, Charpenne, Brotteaux (arrêt de descente uniquement) Part-Dieu Nord (arrêt Jules Favre) ;

- De 7 parcs relais (P+R) à créer : Trévoux, Reyrieux centre, Reyrieux ouest, Parcieux-Massieux, Genay, Neuville-Sud, Fontaine-sur-Saône. Ils seront équipés de stationnements pour les voitures et les vélos, de zones de dépose-minute, d'emplacements de recharge pour véhicules électriques, de correspondance bus dès que possible,
- D'un site de maintenance et de remisage (SMR) implanté dans la zone d'activités de Reyrieux accueillant également les fonctions d'avitaillement en énergie (bornes électriques de recharge) et de pilotage de l'exploitation de la ligne (poste central de circulation).

Le projet implique une reconfiguration de voirie (rue du stade à Fontaines-sur-Saône) et des réaménagements ponctuels de carrefours entre Fontaines-sur-Saône et Sathonay-Camp.

Le projet inclut également des opérations induites :

- Création d'un parking dans le secteur du stade de Fontaines-sur-Saône pour compenser la perte du stationnement sur voirie,
- Réaménagement d'un parking existant à Fleurieu-sur-Saône.

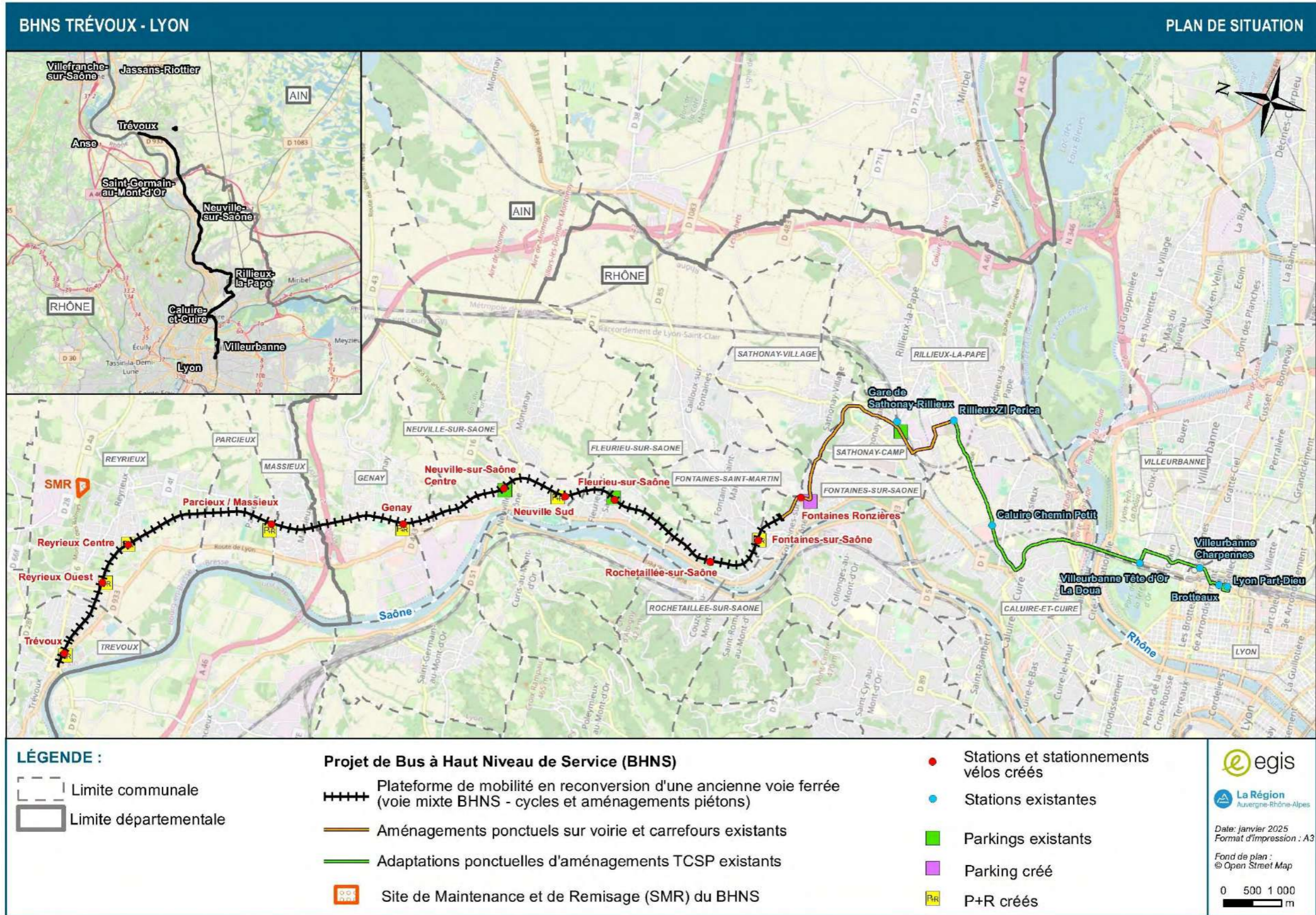


Figure 1 : Projet soumis à enquête publique préalable à la DUP

1.2. LES DOCUMENTS D'URBANISME APPLICABLES À CE TERRITOIRE

Le projet de BHNS se situe en Région Auvergne Rhône-Alpes, à cheval entre 2 départements l'Ain et le Rhône et est concerné par :

- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes qui a été adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020.
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Val de Saône Dombes qui a été approuvé une première fois en 2006 puis révisé et approuvé le 20/02/2020,
- Le SCoT de l'agglomération lyonnaise qui a été approuvé le 16 décembre 2010,
- Le Plan des Déplacements Urbains de la Métropole de Lyon pour la période 2017 – 2030, élaboré à l'initiative de SYTRAL Mobilités sur un territoire élargi, qui a été approuvé par l'ensemble des élus de SYTRAL Mobilités en décembre 2017.

Il est également concerné par les documents d'urbanisme des communes traversées :

- Le PLU de Trévoux a été approuvé le 13 février 2019, modification n°1 approuvée le 18/10/23.
- Le PLU de Reyrieux, adopté en date du 21 octobre 2019 dont la modification n°3 a été approuvée le 03/07/24.
- Le PLU de Parcieux approuvé le 15/04/2013 dont la dernière modification (n°3) date du 17/10/2016.
- Le PLU de Massieux qui a été approuvé le 16/04/2021. La dernière modification du PLU a été approuvée le 23/03/2022.
- Le PLU-H de la Métropole de Lyon pour les communes dans le Rhône qui a été approuvé le 13 mai 2019. La dernière modification (n°4) est en date du 23 janvier 2025.

Le présent dossier de mise en compatibilité porte sur la prise en compte du projet de BHNS Trévoux-Lyon par le Plan Local d'Urbanisme de Reyrieux en vigueur depuis le 21 octobre 2019.

2. GÉNÉRALITÉS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

2.1. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La Région Auvergne Rhône Alpes (AURA) est le maître d'ouvrage de la ligne de BHNS entre Trévoux et le centre de Lyon (Lyon Part-Dieu).



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

101 cours Charlemagne

CS 20033 - 69269 Lyon Cedex 2

Représenté par M. Fabrice PANNEKOUCKE, président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

La Région est autorité organisatrice des transports régionaux, interurbains et scolaires. Ce projet de ligne de bus reliant Trévoux à Lyon relève donc de sa compétence car il s'agit d'une ligne régionale à cheval sur les territoires de l'Ain et de la Métropole de Lyon.

2.2. LA MISE EN COMPATIBILITÉ

2.2.1. LA COMPOSITION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document de planification, prospectif et réglementaire, qui vise à définir l'avenir du territoire. Il fixe pour les années à venir les objectifs de développement de la commune en matière d'urbanisme, d'habitat, d'environnement, d'économie et de déplacements.

Il détermine les règles d'utilisation des sols sur le territoire de la commune, et permet ainsi tout à la fois de réglementer les travaux et constructions et d'organiser l'aménagement cohérent du territoire.

Aux termes de l'article L. 151-2 du Code de l'Urbanisme, le PLU se compose des pièces suivantes :

- Un rapport de présentation

Il assure la cohérence de l'ensemble du document, des principes jusqu'aux règles d'urbanisme, en s'appuyant sur un diagnostic territorial et en expliquant les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et le règlement.

- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) expose le projet d'urbanisme de la commune. Il définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en état des continuités écologiques.

- Des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont propres à certains quartiers ou secteurs. Elles permettent notamment à la collectivité de fixer les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement et de favoriser la mixité fonctionnelle.

- Un règlement (graphique et écrit)

En cohérence avec le PADD, le règlement et ses documents graphiques délimitent les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles et forestières. Il fixe les règles générales d'urbanisation et les servitudes d'utilisation des sols. Le règlement est opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux ou constructions.

- Les annexes

Les annexes comprennent un certain nombre d'informations ou d'indications reportées pour information dans le PLU, et plus particulièrement les servitudes d'utilité publique, les réseaux d'eau potable et d'assainissement ainsi que toute information nécessaire à la bonne compréhension des choix faits dans le PLU.

2.2.2. DÉFINITION ET CHAMP D'APPLICATION

Lorsqu'un projet soumis à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'est pas compatible avec les dispositions d'un Plan local d'urbanisme (PLU), l'opération ne peut être réalisée que si l'on recourt à la procédure de DUP emportant mise en compatibilité du PLU prévue à l'article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme.

Cette procédure permet à la fois de déclarer d'utilité publique le projet concerné et de mettre en compatibilité le PLU avec ledit projet, la DUP emportant la mise en compatibilité du PLU.

Cela implique que l'instruction du dossier DUP et l'enquête publique qui l'accompagne portent également sur l'objet d'enquête pour la mise en compatibilité du PLU.

Lorsque les effets d'une mise en compatibilité d'un PLU sont similaires à ceux d'une révision, alors le maître d'ouvrage qui demande la mise en compatibilité du PLU pour son projet doit également réaliser l'évaluation environnementale de cette mise en compatibilité.

Dans le cas contraire, le maître d'ouvrage qui demande la mise en compatibilité du PLU pour son projet doit saisir l'autorité environnementale d'une demande d'examen au cas par cas de la mise en compatibilité du PLU. L'autorité environnementale détermine si une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU est nécessaire ou non.

Une mise en compatibilité du PLU qui implique une évaluation environnementale doit être soumise à concertation publique, et le bilan de cette concertation doit être ensuite joint au dossier d'enquête publique.

La mise en compatibilité du PLU de Reyrieux nécessite de créer, en zone N, un « secteur de taille et de capacité d'accueil limitées » (STECAL¹) NT spécifique au projet de BHNS et de modifier le règlement de la zone N. Ces modifications n'ont pas les mêmes effets qu'une révision.

Les articles R. 104-11 et L153-31 CU décrivent les cas où une évolution de PLU est de niveau révision, c'est à dire implique une évaluation environnementale.

La création d'un STECAL en zone N ne rentre pas dans ce cas de figure.

¹ secteurs délimités au sein des zones inconstructibles des PLU (zones A et N) et au sein desquels certaines constructions ou installations peuvent être édifiées de manière dérogatoire

Néanmoins, la Région a décidé de réaliser l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux avec son projet.

Le projet étant également soumis à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Reyrieux ».

Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux » est inséré dans l'étude d'impact du dossier DUP.

L'objet de ce dossier est de présenter la compatibilité du PLU de Reyrieux avec projet de BHNS Trévoux-Lyon et les points nécessitant une évolution de ce document d'urbanisme. Ce dossier constitue une pièce de l'enquête publique DUP-mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Une concertation sur le besoin d'une évolution de ce document d'urbanisme a eu lieu au premier trimestre 2024. Le bilan de cette concertation délibéré par les élus de la Région est disponible en annexe de ce dossier d'enquête.

L'évaluation environnementale de cette mise en compatibilité du PLU de Reyrieux est par ailleurs intégrée à l'évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité des documents d'urbanisme » dans la partie Impacts et mesures de l'étude d'impact.

2.2.3. OBJET

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation du projet de BHNS sur la commune de Reyrieux.

2.2.4. AUTORITÉ COMPÉTENTE

La mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec une DUP appartient au préfet qui, sur la base du dossier préalable à l'enquête publique adressé par le maître d'ouvrage, appréciera si l'opération est compatible avec les dispositions du PLU. En cas d'incompatibilité, le préfet propose les mesures et les modifications qu'il estime à même d'assurer la mise en compatibilité du document.

En tout état de cause, le dossier de mise en compatibilité doit être strictement circonscrit aux dispositions effectivement incompatibles avec le projet, objet de la DUP, et au seul périmètre de ce dernier.

2.2.5. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

La procédure MECDU se déroule en deux grandes étapes :

- 1 - La concertation de la mise en compatibilité du PLU

Il s'agit d'un dispositif introduit par la loi ASAP de 2020, qui soumet à concertation du public la mise en compatibilité du PLU (MECPLU) si elle implique des effets d'un niveau de révision sur le PLU. Ce n'est pas le cas du PLU de Reyrieux ; cependant, la Région a fait le choix d'ouvrir cette mise en compatibilité du PLU de Reyrieux au public.

- 2 - L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant approbation de la MECPLU

Les grandes étapes qui jalonnent cette procédure sont :

- L'examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la ville de Reyrieux. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.

- L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées par l'État pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de Reyrieux avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, d'un examen conjoint de :

- L'Etat,
- La Commune,
- L'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat,
- L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains,
- La Région,
- Le Département,
- Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

Cet examen conjoint se traduira par l'organisation d'une réunion à l'initiative de l'État, préalable à l'enquête publique.

- L'enquête publique qui portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux.

- L'avis du Conseil Municipal : À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de Reyrieux est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.
- La Déclaration d'Utilité Publique prise par décret en Conseil d'Etat. Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

Remarque : Le projet nécessitant également la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon et du PLU de Parcieux, l'enquête publique porte également sur la mise en compatibilité de ces documents (respectivement pièces G1 et G3 du dossier de DUP).

2.3. LE CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ

Le présent dossier présente au paragraphe 6 les dispositions proposées pour la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux pour permettre la réalisation du projet de BHNS.

Il comprend :

- La présentation du projet au chapitre 3 ;
- La situation du projet vis-à-vis des documents de planification au chapitre 4 ;
- L'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du PLU de Reyrieux au chapitre 5 ;
- Les évolutions apportées au PLU de Reyrieux dans le cadre de la mise en compatibilité au chapitre 6 : ces évolutions portent sur le plan de zonage et le règlement de la zone N.

3. PRÉSENTATION DU PROJET

La présente enquête publique porte sur l'utilité publique du projet de BHNS comme décrit dans le préambule.

Sur la commune de Reyrieux, le projet comprend :

- La création de la voie de BHNS et de ses aménagements annexes (modes doux, noues paysagères et d'assainissement, bassins d'assainissement, aménagements paysagers...),
- La création de deux stations « Reyrieux Ouest » et « Reyrieux Centre » et de deux parc relais (P+R) au niveau de ces stations,
- La création du site de maintenance et de remisage dans la zone industrielle de Reyrieux, accueillant également les fonctions d'avitaillement en énergie (bornes électriques de recharge) et de pilotage de l'exploitation de la ligne (poste central de circulation).



Figure 2 : Le BHNS à Reyrieux

(Pour plus de détails se reporter à la pièce C du dossier DUP « Notice explicative »)

4. SITUATION DU PROJET VIS-À-VIS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

4.1. CONFORMITÉ DU PROJET AUX OBJECTIFS FIXÉS PAR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION SUPRA COMMUNAUX

Le projet est conforme aux objectifs fixés par les documents de planification supra communaux, qui ont en outre inscrit la liaison Trévoux-Lyon parmi les axes structurants à développer.

Ces documents sont :

- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes qui prévoit explicitement le projet de liaison Trévoux-Lyon Part-Dieu. Son rapport d'objectifs préconise ainsi de :
- « Développer les offres de mobilité « régionales » selon une approche intégrée tous modes, tous services de mobilité, publics comme privés. Dans les territoires urbains et périurbains s'appuyer sur le réseau ferroviaire et l'articuler avec les autres modes pour répondre au besoin de capacité en vue d'offrir une desserte de type « RER », en veillant à une complémentarité avec les dessertes entre les grands pôles urbains », notamment en « Complétant en tant que de besoin les dessertes ferroviaires par des offres de transports collectifs en site propre de type « bus à haut niveau de service ».

Le SRADDET indique également :

- « La Région Auvergne-Rhône-Alpes pilote en partenariat avec les collectivités concernées (la Métropole de Lyon, le SYTRAL, la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée, le Département de l'Ain) la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service entre Trévoux, Sathonay et Lyon pour une mobilité quotidienne durable dans le Val de Saône. »
- Le SCoT Val de Saône Dombes sur le territoire de l'Ain :
Dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), le SCoT Val de Saône Dombes précise :
 - « Le SCoT anticipe depuis 2006 la création d'un TCSP (transport en commun en site propre) entre Trévoux et la métropole lyonnaise dans ses choix de développement et d'urbanisation. La mise en œuvre de cette liaison est nécessaire pour l'attractivité du territoire, mais aussi pour réduire les déplacements automobiles domicile-travail en direction de la métropole. »

LIGNE TRÉVOUX / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

- Le SCoT de l'agglomération lyonnaise sur le département du Rhône : Dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le SCoT de l'Agglomération lyonnaise indique :
 - « Si, historiquement, le développement de l'urbanisation de l'aire métropolitaine s'est réalisé autour du réseau routier et autoroutier, le SCoT de l'agglomération fait le choix de faire de l'étoile ferroviaire lyonnaise l'ossature du futur RER Lyonnais, seul à même d'assurer à terme un fonctionnement complémentaire au système automobile à l'échelle métropolitaine. Il partage ce choix avec l'ensemble des Scot de l'aire métropolitaine. »
 - **La ligne Trévoux-Lyon fait partie du RER Lyonnais tel que défini par le PADD du SCOT.**
- Le Plan des Déplacements Urbains 2017-2030 prévoit dans sa fiche action 3.4 :
 - « Parmi les actions visant à conforter le réseau express de transports collectifs, le SCoT de l'Agglomération lyonnaise prévoit de « garantir à terme l'exploitation de l'emprise Sathonay – Neuville – Trévoux, réouverte au transport de voyageurs afin de desservir les polarités urbaines de Neuville-sur-Saône et de Trévoux, de les relier aux polarités de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape et d'améliorer la desserte du Val de Saône ».
 - « Ce projet interdépartemental, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes, viendrait compléter la desserte du Val de Saône en rive gauche, sur un bassin de vie de 153 000 habitants, et améliorer en particulier les conditions d'accès au centre de l'agglomération. »

Le projet de BHNS entre Trévoux et Lyon est donc un projet inscrit dans les documents de planification territoriale, à tous les échelons territoriaux.

4.2. COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME COMMUNAUX ET LE PLU-H DE LA METROPOLE DE LYON

4.2.1. PLANS LOCAUX D'URBANISME DES COMMUNES DU DÉPARTEMENT DE L'AIN

Les PLU des communes suivantes ne présentent pas d'incompatibilité avec le projet de BHNS :

- PLU de Trévoux approuvé le 13 février 2019 et modification n°1 approuvée le 18/10/23,
- PLU de Massieux approuvé le 16/04/2021 dont la dernière modification du PLU date du 23/03/2022.

Pour plus de détails se reporter à la Pièce H4 « Impacts et mesures » de l'étude d'impact, chapitre 10.

En revanche, des évolutions doivent être apportées au PLU de Reyrieux (présent dossier G2 du dossier DUP) et au PLU de Parcieux (dossier G3 du dossier DUP).

4.2.2. PLAN LOCAL D'URBANISME ET DE L'HABITAT DE LA METROPOLE DE LYON

Dans le département du Rhône, le projet traverse uniquement le territoire de l'agglomération lyonnaise.

Le PLU-H de la Métropole de Lyon a été approuvé le 13 mai 2019. La dernière modification (n°4) est en date du 23 janvier 2025.

Des évolutions doivent être apportées au PLU-H de la Métropole de Lyon, objet du dossier G1 du dossier DUP.

5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE PLU DE REYRIEUX

Adopté en date du 21 octobre 2019, le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Reyrieux a fait l'objet de plusieurs modifications approuvées par le conseil municipal. La dernière en date est la modification n°3 approuvée le 3 juillet 2024.

5.1. PADD DU PLU DE REYRIEUX

Les grands principes généraux d'aménagement et de développement de la commune de Reyrieux sont transcrits à travers les thématiques suivantes :

- Reyrieux, un développement démographique privilégié en Val de Saône...
- ... qui s'appuie sur un territoire fonctionnel...
- ... et qui est réfléchi en cohérence avec son environnement.

5.1.1. THÈME 1 DU PADD - UN DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE PRIVILÉGIÉ EN VAL DE SAÔNE

Le PADD anticipe l'arrivée d'une liaison de transport en commun Trévoux-Lyon comme un levier du développement de la commune. Cette liaison est en effet reprise par chacun des trois thèmes du PADD comme un élément clé du développement de la ville.

1. Assurer pleinement le rôle de pôle urbain

Le PADD indique : « Son attractivité (attractivité de la commune) est appelée à se renforcer avec l'émergence d'un projet de tram-train en direction de l'agglomération lyonnaise. Il intègre la création d'une gare sur la commune à proximité immédiate du cœur de l'enveloppe urbaine et de sa périphérie.

Ce projet structurant favorisera pleinement l'atteinte des objectifs du SCoT en matière de logement, en attirant de nouveaux habitants séduits par le niveau d'équipements proposé à Reyrieux et sa position centrale en vallée de la Saône. »

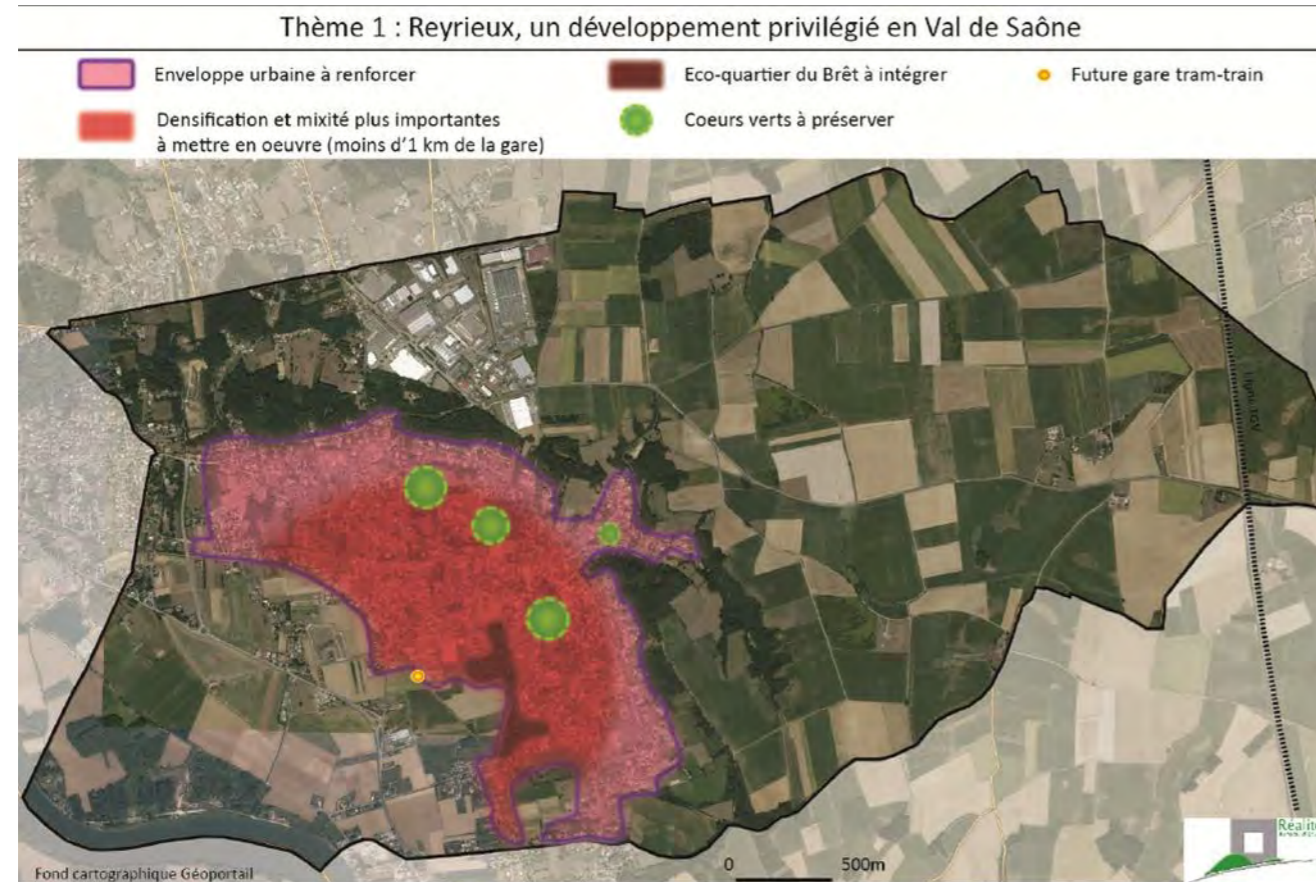


Figure 3 : Thème 1 du PADD de Reyrieux

Le PADD prévoit ainsi une liaison de transport en commun sur l'ancienne voie ferrée et une station sur la commune. Il planifie aussi une densification urbaine accompagnant cet axe de transport en

commun. Ainsi, Le PADD anticipe l'arrivée d'une liaison TC Trévoux-Lyon comme un levier du dynamisme urbain et de l'attractivité de la commune.

Le principe de liaison en transport en commun est donc prévu au thème 1 au PADD du PLU de Reyrieux.

5.1.2. THÈME 2 DU PADD - ... QUI S'APPUIE SUR UN TERRITOIRE FONCTIONNEL

Le PADD anticipe l'arrivée d'une liaison de transport en commun Trévoux-Lyon comme un axe structurant pour le développement des transports en commun sur la commune de Reyrieux.

Promouvoir les modes de transport alternatifs à l'automobile

Le PADD indique : « La commune veut prévoir l'arrivée du tram-train, la création de la gare et des aménagements liés à sa mise en service tels que des espaces de stationnement. »

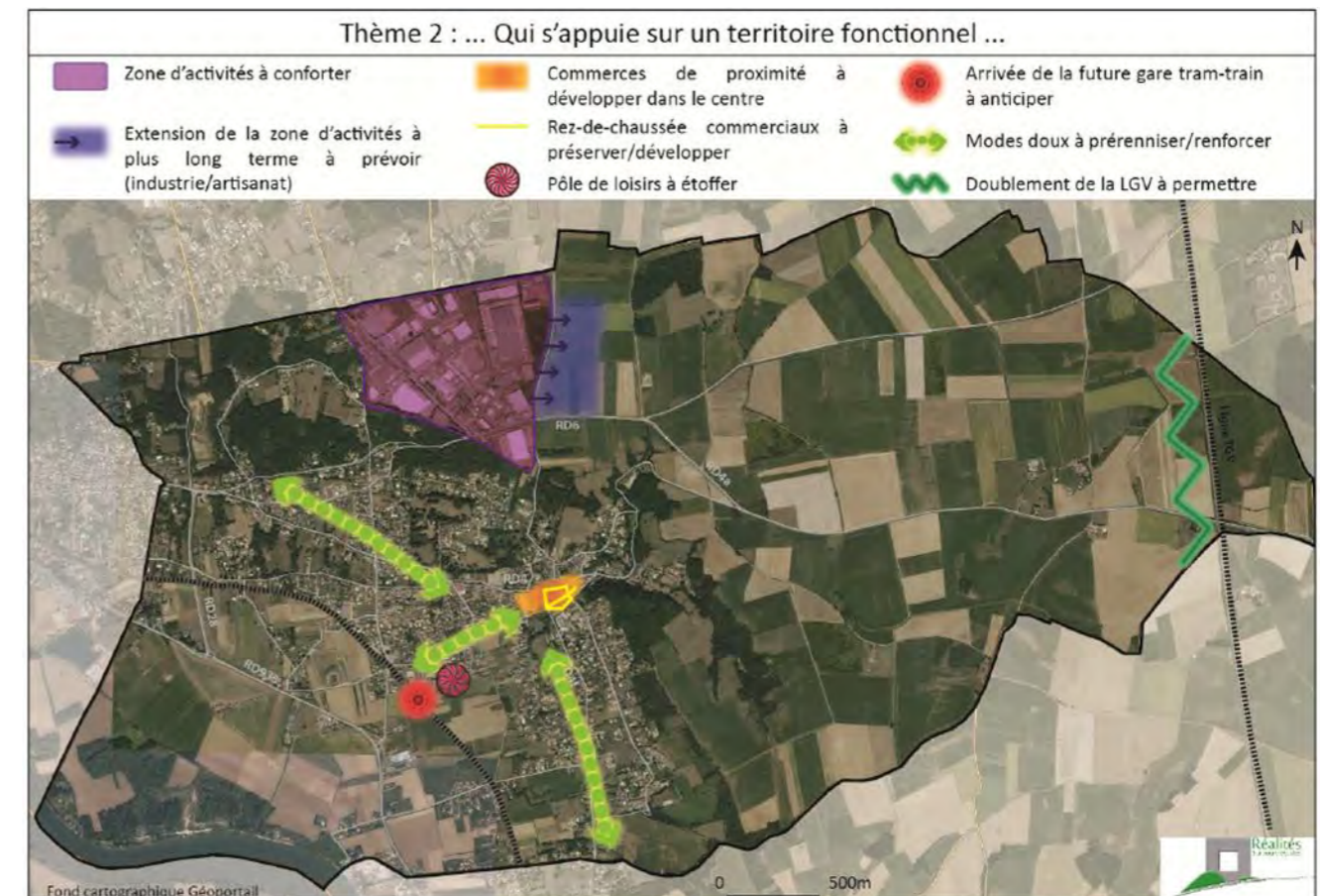


Figure 4 : Thème 2 du PADD de Reyrieux

Le PADD prévoit ainsi une liaison de transport en commun sur l'ancienne voie ferrée et une station sur la commune.

Le principe de liaison en transport en commun est donc prévu au thème 2 du PADD du PLU de Reyrieux.

Le principe de liaison en transport en commun est donc prévu au thème 3 du PADD du PLU de Reyrieux.

5.1.3. THÈME 3 DU PADD : ...ET QUI EST RÉFLÉCHI EN COHÉRENCE AVEC SON ENVIRONNEMENT

Le projet de BHNS est traversé selon la carte du thème 3 par 2 cheminements de balades. Le PADD indique que « Le territoire communal vise donc à préserver et pérenniser ces itinéraires assurant la découverte et la mise en valeur des sites constitutifs de l'identité communale. »

Le PADD encourage au développement des cheminements modes doux ; bien que la liaison TC ne soit pas identifiée comme outil de ce développement, elle y contribuera en créant un axe ouest-est pour les modes doux. En effet, **le projet permettra la continuité de ces cheminements. De plus, un nouveau cheminement mode doux sera créé le long du projet.**

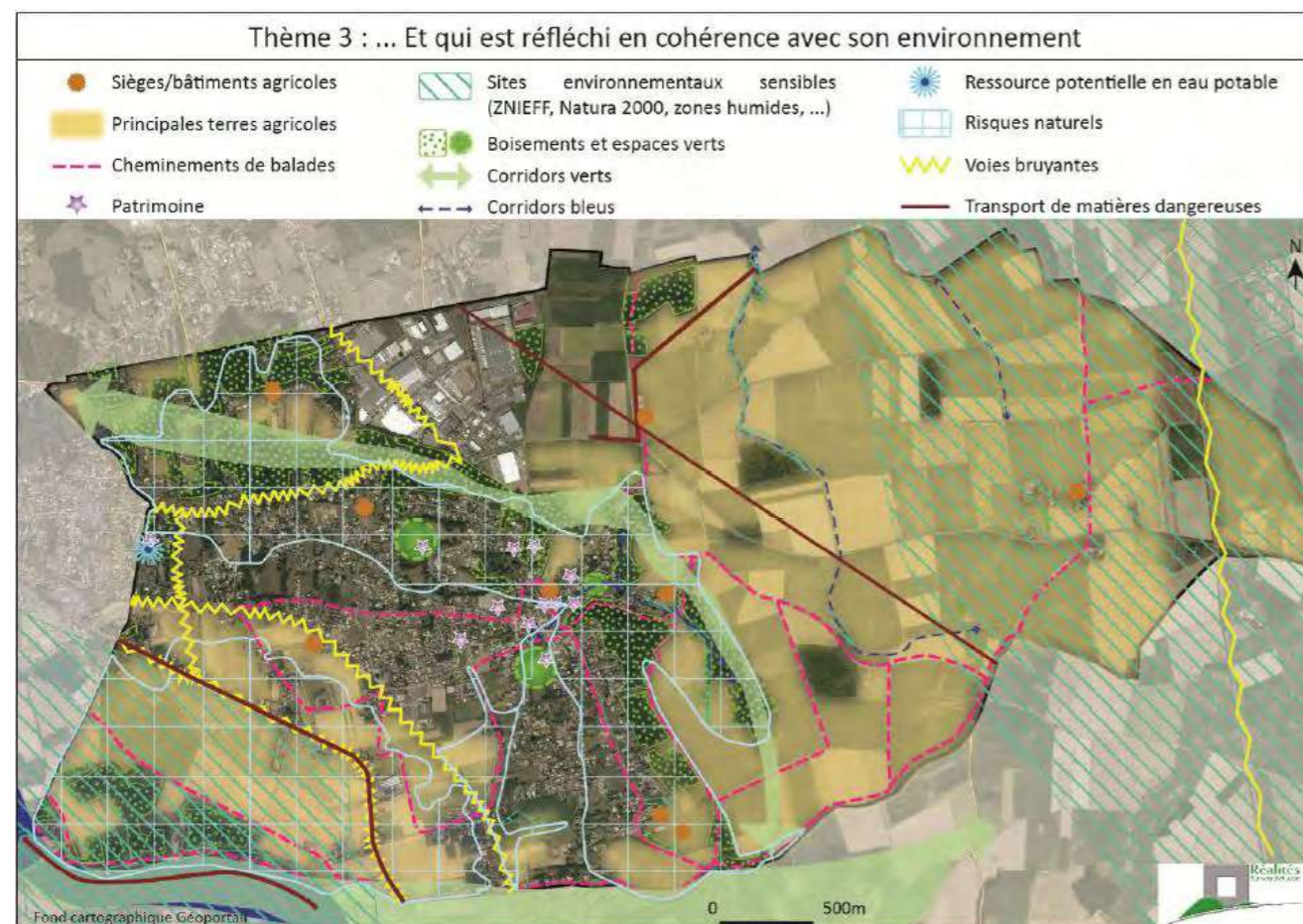


Figure 5 : Thème 3 du PADD de Reyrieux

5.2. RÈGLEMENT DU PLU DE REYRIEUX

5.2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 8 : Zones archéologiques de saisine

L'article 8 indique : « Sur le territoire de la commune sont délimitées quatre zones, portées sur le plan de servitudes et d'informations, dans le périmètre desquelles les projets d'aménagement affectant le sous-sol pourront faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation.

Le sujet est traité via une procédure d'archéologie préventive engagée par la Région.

Article 13 : Préservation et création de cheminements modes doux

Cet article indique : « Les constructions et occupations du sol sont autorisées à condition de ne pas compromettre la continuité des liaisons modes doux existantes ou la création de nouvelles liaisons, telles qu'identifiées sur le plan de zonage au titre de l'article L.151-38 du Code de l'Urbanisme, à moins de recréer en remplacement une nouvelle liaison modes doux de caractéristiques équivalentes. »

L'ensemble du trajet du BHNS est concerné par un cheminement mode doux à préserver. Le projet du BHNS s'accompagne, sur la majeure partie de son linéaire, d'un projet de renforcement de la trame viaire pour les modes actifs. Loin d'oblitérer les liaisons de la commune, il contribuera donc à les renforcer.

Le projet est donc conforme avec cet article.

5.2.2. ZONAGES CONCERNÉS DU PLU DE REYRIEUX

Le projet de BHNS sur la commune de Reyrieux s'inscrit sur les zones UB, UC, UX- et N.

Zone UB : Zone à vocation principale résidentielle dense soumise à l'article L. 151-15 du Code de l'Urbanisme

Ce secteur comprend le tracé et le parking relais centre Reyrieux du BHNS.

Le projet de BHNS étant un levier propice à la densification urbaine, il constitue donc une infrastructure d'intérêt collectif compatible avec la vocation de la zone.

Le règlement dispose que les règles applicables en zone UB à l'exception de celles relatives à l'aléa faible de glissement de terrain, à l'aléa moyen de glissement de terrain, à l'aléa moyen de crue torrentielle, peuvent n'être pas imposées aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pour des raisons d'architecture, de volume, d'exploitation ou de sécurité. »

En d'autres termes, les règles applicables au projet en zone UB sont donc uniquement les règles afférentes aux aléas de glissement de terrain et de crue torrentielle. On observe que le projet n'est pas situé sur une zone affectée par des aléas de glissement de terrain. En revanche, il est concerné à la marge (quelques mètres) par un zonage d'aléa moyen de crue torrentielle.

Le projet est compris à la marge au niveau du tracé dans les zones bleues et rouge du PPRI à l'intérieur du zonage UB. Le règlement indique pour ces secteurs que sont autorisées : « Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif. » Ce qui est le cas du BHNS.

L'article UB2 autorise : « Les constructions, installations, infrastructures et superstructures nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont compatibles avec la vocation de la zone ».

L'article UB2 concernant le petit secteur soumis à l'aléa moyen de crue torrentielle indique que :

- « Les constructions sont autorisées sous réserve que le niveau habitable ou utilisable soit surélevé.
- Les clôtures ne doivent pas constituer un obstacle à l'écoulement ou à l'expansion des crues.
- Il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de prendre toutes les dispositions techniques pour se prémunir contre le dégât des eaux en appliquant notamment les mesures proposées dans la fiche-conseils n° 2 en annexe du P.L.U. »

Ces dispositions concernent des constructions et ne s'appliquent donc pas à un projet d'aménagement en surface, à l'exception des dispositions relatives aux clôtures.

Dans le cadre du projet de BHNS, il n'est pas prévu de clôture ni d'obstacle à l'écoulement ou à l'expansion des crues. Il convient d'ailleurs de rappeler que le projet sera soumis à Autorisation IOTA et à ce titre, devra respecter l'ensemble de la réglementation PPRI notamment.

L'article UB11 – aspect extérieur indique que la clôture ne doit pas dépasser 2 mètres.

LIGNE TREVoux / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

L'article UB12 – stationnement indique « que le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collective ». Sur ce point, le règlement du PLU s'applique uniquement aux constructions de logements. Le projet correspond à un stationnement pour une desserte collective.

Le projet de BHNS étant un projet d'infra d'intérêt collectif, n'étant pas incompatible avec la vocation résidentielle de la zone, étant autorisé en zonage PPRI, ne présentant pas de clôture supérieure à 2 m, ne prévoyant pas de déporter les besoins en stationnement de ses usagers sur la voirie (création de P+R), il est conforme au règlement de la zone UB.

○ Zone UC : Zone à vocation principale résidentielle moins dense soumise à l'article L. 151-15 du Code de l'Urbanisme

Ce secteur comprend le tracé du BHNS.

L'article UC2 autorise : « Les constructions, installations, infrastructures et superstructures nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont compatibles avec la vocation de la zone. »

L'article UC11 – aspect extérieur indique que la clôture ne doit pas dépasser 2 mètres.

Le projet de BHNS étant un projet d'infra d'intérêt collectif, n'étant pas incompatible avec la vocation résidentielle de la zone, et ne présentant pas de clôture supérieure à 2 m, il est conforme au règlement de la zone UC.

○ Zone UX– : zone d'activité économique

Quelles que soient les dispositions constructives finales, c'est-à-dire que l'ampleur des travaux de réaménagement ou de reconstruction à mener sur le site incluent ou non un permis de construire, ces travaux sont compatibles avec le règlement du zonage.

Ce secteur comprendra le site de maintenance et de remisage accueillant également les fonctions d'avitaillement en énergie (bornes électriques de recharge) et de pilotage de l'exploitation de la ligne (poste central de circulation).

Ce site prendra place au droit d'un entrepôt existant qui sera partiellement démoli. Cependant, les études programmatiques sont en cours.

Le règlement indique pour cette zone que « Les règles inscrites pour UX peuvent n'être pas imposées aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pour des raisons d'architecture, de volume, d'exploitation ou de sécurité. »

Le projet répondant à intérêt collectif n'a donc pas obligatoirement à suivre les règles édictées pour UX.

L'article UX 2 indique que sont admis notamment : « Les constructions à usage :

- De bureaux ;
- Commercial ;
- Artisanal et les activités commerciales qui s'y rattachent ;
- Industriel ;
- D'entrepôt ;
- De garages collectifs ;
- D'habitations uniquement sous forme de locaux destinées au gardiennage, à la surveillance, à condition qu'elles soient intégrées dans les constructions abritant ces établissements, que leur surface de plancher ne dépasse pas 40 m² par établissement.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement.
- Les opérations d'aménagement d'ensemble.
- Les constructions, installations, infrastructures et superstructures nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont compatibles avec la vocation de la zone.
- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif. »

Cet article précise cependant que « Les constructions à usage de commerce, artisanal, industriel, d'entrepôt, les installations classées pour la protection de l'environnement sont autorisées à condition que, par leur nature ou leur fréquentation induite, elles ne risquent pas de nuire à la sécurité, la salubrité, la tranquillité ou la bonne ordonnance des quartiers environnants. »

Le projet n'est pas de nature à nuire à la sécurité ou la tranquillité des quartiers environnants.

Quelles que soient les dispositions constructives finales du site de maintenance et de remisage, c'est-à-dire que l'ampleur des travaux de réaménagement ou de reconstruction à mener sur le site incluent ou non un permis de construire, ces travaux sont compatibles avec le règlement du zonage.

○ Zone N : zone naturelle

Ce secteur comprend une partie du tracé du BHNS, le parking relais Reyrieux Ouest du BHNS et des bassins d'assainissement.

L'article N2 indique que sont notamment autorisés :

- « Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif,
- Les affouillements et exhaussements de sol dans la mesure où ils sont nécessaires aux occupations et utilisations du sol autorisées ou à la réalisation de bassins de rétention et autres ouvrages hydrauliques relatifs aux eaux pluviales et de ruissellement,
- Les constructions, installations, infrastructures et superstructures nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont compatibles avec la vocation de la zone. »

LIGNE TREVOUX / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Ce même article précise que « Les occupations et utilisations du sol précédentes ne sont admises que si elles respectent la condition ci-après : L'impact sur l'environnement des occupations et utilisations du sol admises doit demeurer compatible avec le maintien de la qualité du site. »

La zone N recouvre les espaces à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Le projet de la plateforme BHNS rentre dans la catégorie des projets autorisés en zone N, à plusieurs titres : installations d'intérêt collectif (P+R), réalisation de bassins de rétention, infrastructures d'intérêt collectif compatibles avec la vocation de la zone. Cette première condition remplie, le projet n'est admis qu'à condition d'avoir un impact environnemental compatible avec le maintien de la qualité du site.

Les bassins de rétention sont autorisés de manière inconditionnelle en zone N par le PLU. Ceci posé, le projet prévoit des bassins d'infiltration paysagers, conçus pour devenir des habitats écologiques, et à ce titre, respectueux du caractère naturel de la zone.

La plateforme du BHNS longe la limite entre la zone N et des zones urbaines. En termes d'occupation du sol, elle s'inscrit sur l'ancienne voie ferroviaire et ne vient donc pas fragmenter ou ponctionner des espaces naturels. Elle remplit donc les conditions de respect de la vocation naturelle de la zone N.

En revanche, le parking relais Reyrieux Ouest, même aménagé de manière paysagère et plantée, ne constitue pas une occupation du sol permettant de garantir le maintien de la qualité du site en zone naturelle. En ce sens, il n'est pas entièrement compatible avec le règlement de la zone N.

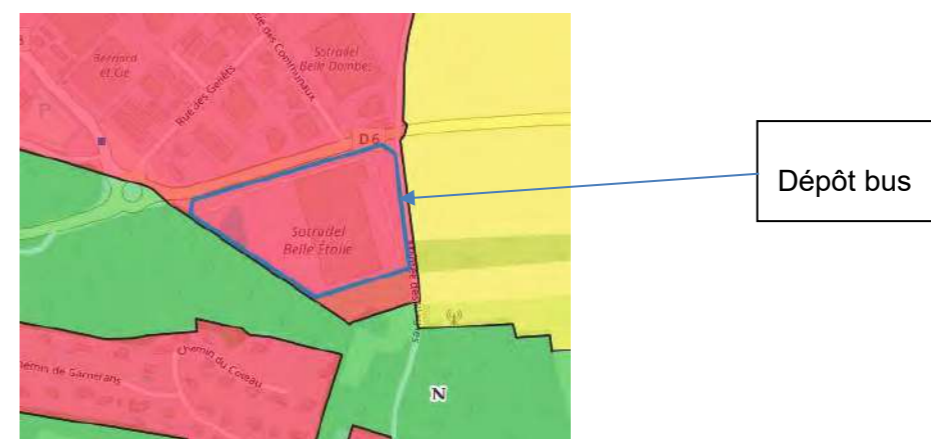
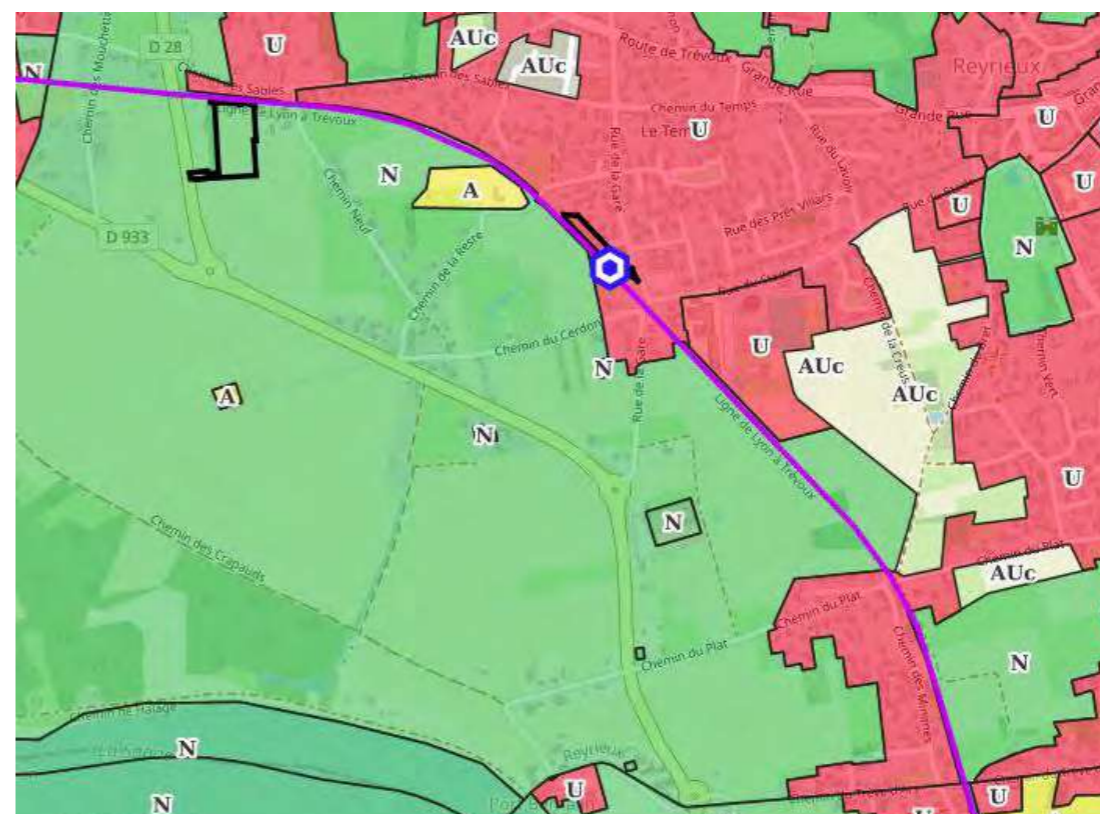


Figure 6 : Projet et zonage simplifié à Reyrieux (tracé nord = parking relais)

Remarque : Le parking relais de Reyrieux Ouest s'inscrit en zone blanche du PPRI de Reyrieux-Parcieux-Massieux. Il n'est donc pas concerné par les restrictions du PLU de Reyrieux en ce qui concerne les zones rouge et bleue du PPRI.

Le parking relais de Reyrieux centre n'est pas concerné par le PPRI de Reyrieux-Parcieux-Massieux.

5.3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS ET DE PROGRAMMATION DU PLU DE REYRIEUX

Aucune OAP n'est prévue sur l'emprise du projet sur la commune de Reyrieux ou en lien avec celui-ci.

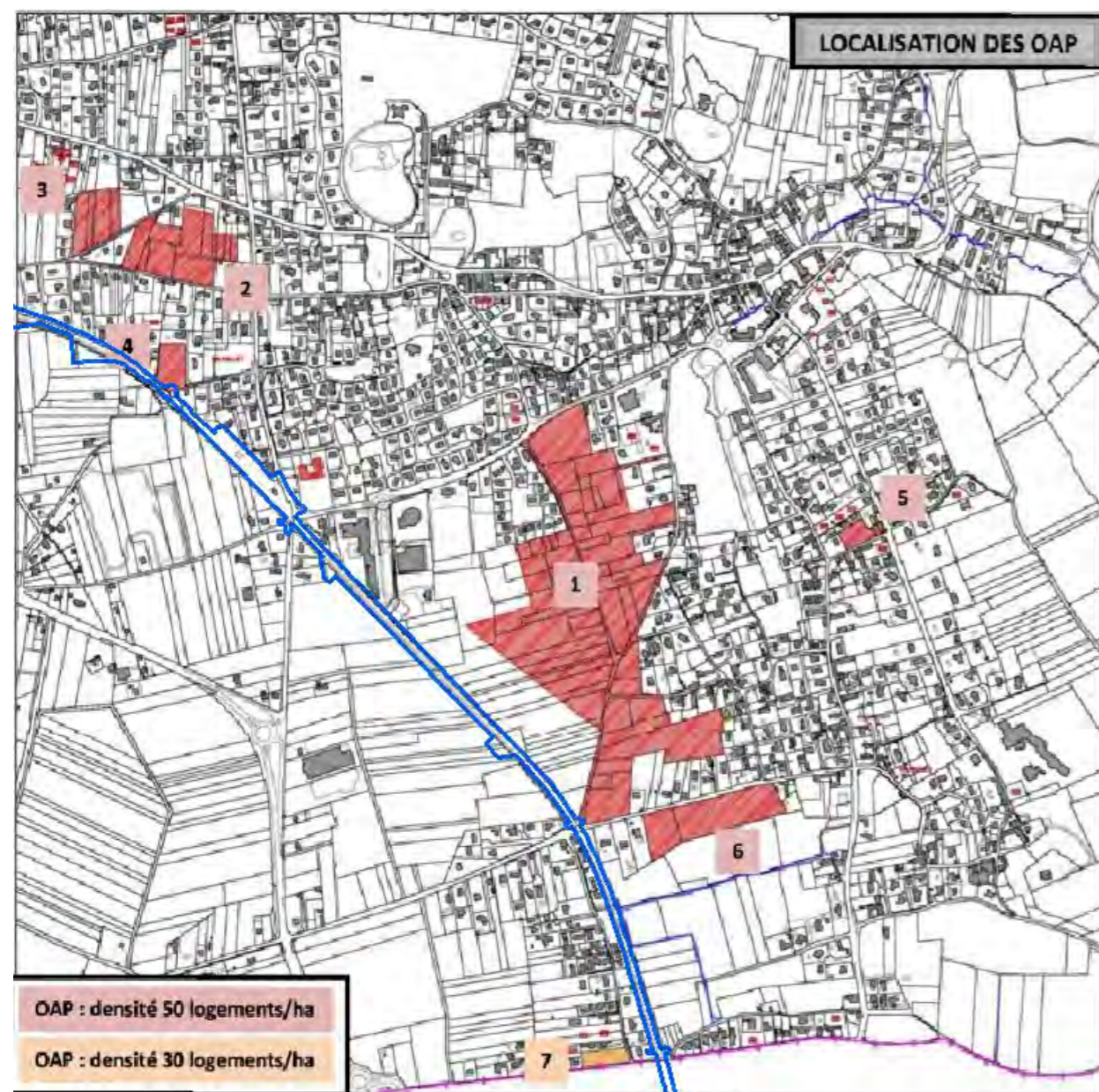


Figure 7 : Localisation des OAP sur Reyrieux

5.4. ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES DU PAYSAGE À PROTÉGER AU TITRE DES ARTICLES L.151-19 ET L.151-23 DU CODE DE L'URBANISME DU PLU DE REYRIEUX

Le futur parking relais de Reyrieux Ouest s'insère entre plusieurs zonages d'espaces boisés classés (EBC) : des EBC à l'ouest et à l'Est et un arbre isolé classé en EBC à proximité de la voie ferrée. Le parking n'impacte pas ces EBC.

Remarque : Il est à noter que le linéaire d'arbres (en EBC à l'Ouest) semble avoir été coupé entre août 2018 et avril 2020. L'occupation du sol reste naturelle et des arbustes repoussent en 2022.

L'aménagement du parking relais a été pensé de manière à éviter tout impact sur ces EBC. Le projet est donc compatible avec les éléments caractéristiques du paysage à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'Urbanisme.



Figure 8 : EBC et projet de parking-relais à Reyrieux (extrait du plan de zonage)

5.5. EMBLEMES RÉSERVÉS DU PLU DE REYRIEUX

Le projet est localisé en partie sur l'emplacement réservé (ER) n°5. Le bénéficiaire de cet ER dénommé « La Gare » est la communauté de communes. L'objet de cet ER est la création d'une « Plateforme afin de recevoir des transports collectifs routiers et ferroviaires et équipements liés » ce qui est conforme avec le projet de BHNS.

Le projet de BHNS est donc conforme à la vocation de cet ER.



Figure 9 : ER à Reyrieux (extrait du plan de zonage)

5.6. SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PLU DE REYRIEUX

L'ensemble de la ligne est concerné par la servitude T1 relative aux voies ferrées. La ligne est neutralisée mais la servitude est maintenue.

Le projet réutilise la voie ferrée pour la transformer en voie de bus à haut niveau de service. La voie ferrée a été fermée par la SNCF (décision de novembre 2021). La SNCF a ensuite vendu à la Région l'emprise SNCF où s'implantera le projet. **Cette servitude n'a donc plus lieu d'être et sera supprimée.**

La ligne de BHNS est également concernée par la servitude PM1 de risque d'inondation. Un petit tronçon est localisé sur une zone rouge. C'est également le cas pour une petite partie Sud du parking P+R et notamment de la voie d'accès.

Le projet rentre dans la définition faite par le PPR des infrastructures et équipements d'intérêt public qu'il définit comme « construction ouvrage ou infrastructure assurant un service public : station de traitement des eaux, réseaux, etc., **ainsi que les équipements de l'espace public liés à la circulation**, à l'éclairage, à la propreté, au confort, etc. »

En zone rouge du PPR, le règlement indique que sont interdits :

- Les travaux d'infrastructures (transport et réseaux divers) sauf s'ils répondent aux 3 conditions suivantes :
 - Leur réalisation hors zone inondable n'est pas envisageable pour des raisons techniques et/ou financières.
 - Le parti retenu parmi les différentes solutions (dont les solutions hors zone inondable) présente le meilleur compromis technique, économique et environnemental.
 - Les ouvrages tant au regard de leurs caractéristiques, de leur implantation que de leur réalisation, n'augmentent pas les risques en amont et en aval.
- Les remblais sauf s'ils sont nécessaires à la réalisation d'infrastructures autorisées, dans le respect des prescriptions des articles 2.2 et 6.

Les travaux et aménagements réalisés doivent répondre aux prescriptions suivantes :

- les installations et constructions liées et strictement indispensables au fonctionnement des infrastructures d'intérêt public (exemples : transformateurs, pylônes, voirie, réseaux, station d'épuration etc.) respectent les prescriptions suivantes : la cote altimétrique du premier niveau est optimisée* en fonction des conditions d'exploitation. Le maître d'ouvrage justifie toutefois le choix d'implantation sous le niveau de la cote de référence.
- Il prend également les mesures nécessaires pour limiter la vulnérabilité des biens et des personnes jusqu'à la cote altimétrique de référence.

LIGNE TREVOUX / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Le projet rentre dans les conditions d'exception et est donc autorisée d'après le PPR :

- La réalisation hors zone inondable n'est pas envisageable notamment en ce qui concerne la plateforme du BHNS du fait de la nature même du projet (conversion d'une ancienne ligne ferroviaire en plateforme BHNS).
- Cette ligne de BHNS nécessite un P+R à proximité de la station afin d'inciter les usagers au report modal.

Le P+R des études préliminaires du BHNS se situait plus au Sud vers la RD933. Cette zone étant dans sa globalité en zone rouge du P+R, ce dernier a été décalé plus au Nord vers la plateforme du BHNS afin d'éviter au maximum la zone rouge et de rapprocher les usagers de la station du BHNS. Les études de conception ont travaillé à éviter dans la mesure du possible d'impacter cette zone rouge. Néanmoins, la voie d'accès au P+R empiète à la marge sur cette zone rouge. Cependant, la route est quasiment partout au niveau du terrain naturel sauf au niveau du raccord sur la route départementale. Des fossés seront réalisés le long de la voie et viendront compenser ce léger remblai par du déblai.

Les principes d'assainissement de la plateforme du BHNS gèreront les eaux de ruissellement.

Le P+R est envisagé avec des revêtements perméables et les principes d'assainissement envisagés (bassins d'infiltration à l'ouest du P+R) permettront de ne pas augmenter les risques d'inondation en amont ou en aval.

Il est à noter que la DDT de l'Ain a émis un avis au sujet de la ZAC du Bret, avis qui mentionne le projet connexe de BHNS. Dans cet avis, la DDT précise : « *par ailleurs, la réalisation de parkings pour partie en zone rouge pour le projet de gare (bus à haut niveau de service) est admise au niveau du TN, sous condition d'évacuation et de fermeture de l'équipement en cas d'inondation.* »

de TN+50cm initialement pour la zone d'aléa faible). Le règlement autorise en outre les parkings en sous-sol pour les bâtiments collectifs.

Par ailleurs, la réalisation de parkings pour partie en zone rouge pour le projet de gare (bus à haut niveau de service) est admise au niveau du TN, sous condition d'évacuation et de fermeture de l'équipement en cas d'inondation.

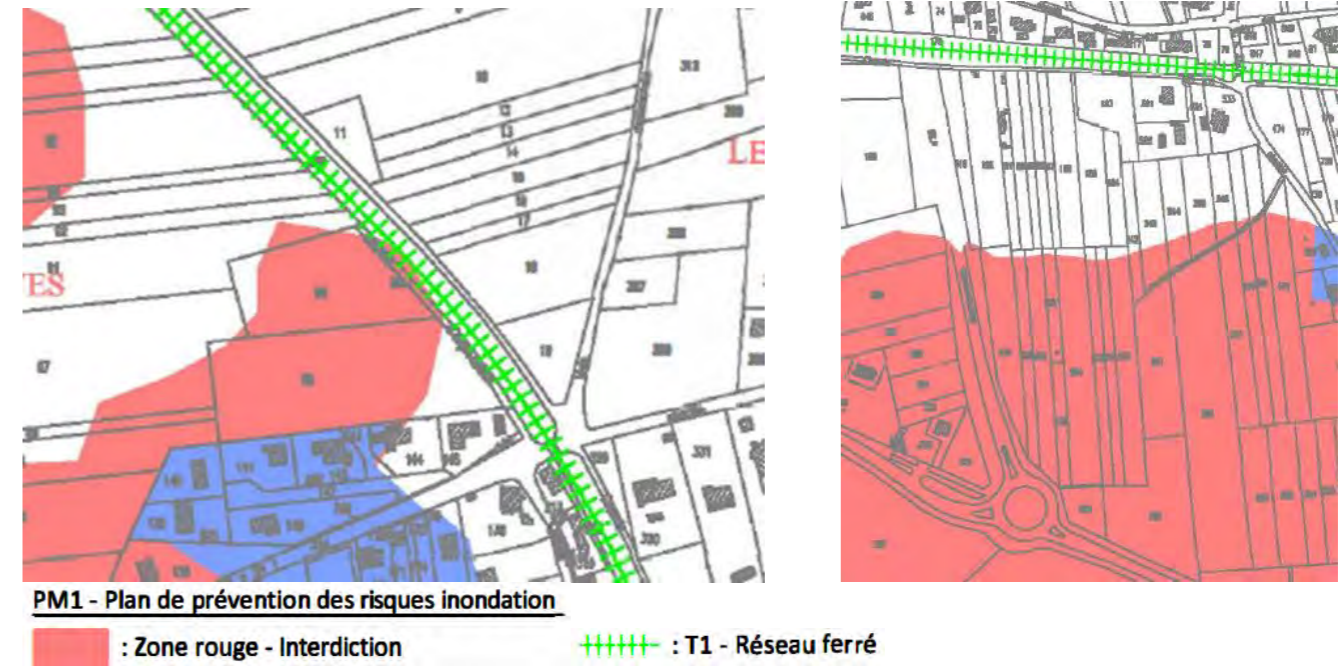


Figure 10 : Servitudes sur Reyrieux (source : plan des SUP)

Il convient de noter que le plan des Servitudes d'Utilité Publique (SUP) n'indique que le zonage inondation de la Saône du PPR.

Le projet est également concerné par les zones Rt et Bt1 du zonage mouvement de terrain et crues torrentielles, ainsi que par une zone blanche sur le reste du territoire communal.

La zone blanche correspond aux zones sur lesquelles aucun aléa n'a été déterminé dans le cadre du présent PPR. Dans cette zone, le risque d'inondation normalement prévisible est faible. Cependant, pour l'établissement et l'utilisation de sous-sols et de dispositifs enterrés, il convient de prendre en compte la possibilité de remontée d'une nappe phréatique ou d'inondations causées par des débordements de réseaux ou des ruissellements de surface. Les prescriptions d'urbanisme suivantes s'observent :

- Toute demande d'autorisation ou toute déclaration de travaux comporte un plan de masse des constructions à édifier ou à modifier coté dans les trois dimensions. Pour les projets proches de la zone inondable délimitée par un plan de prévention des risques et comportant un niveau sous la cote de référence du PPR, les côtes du plan de masse sont rattachées au système altimétrique de référence de ce plan.
- Le maître d'ouvrage prend en compte l'inondabilité de ses bâtiments et adapte les équipements /installations pour en limiter la vulnérabilité ainsi que celle de ses occupants face au risque d'inondation.

La zone rouge Rt est une zone très exposée aux crues torrentielles. A minima elle couvre le lit mineur et une bande de sécurité de 5 m de large de part et d'autre des cours d'eau (sauf la Saône).

- Sont interdits :
 - Tous les travaux, constructions, installations non admis ;
 - Le busage du ruisseau sans dimensionnement par une étude hydraulique.

LIGNE TREVOUX / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

- Sont admis entre autres :
 - Les travaux ou ouvrages destinés à limiter l'intensité ou réduire les conséquences du phénomène de crue torrentielle (drainage, consolidation, etc.) ;
 - Les ouvrages, aménagements et travaux hydrauliques légalement autorisés.

La zone bleue Bt (Bt1 correspondant à un aléa modéré) est exposée aux crues torrentielles mais avec des faibles hauteurs d'eau (< à 50 cm) et des vitesses d'écoulement plus faibles. Néanmoins des surfaces importantes peuvent être impactées dans les zones plates ou formant des dépressions en pied de cote ou le long de l'ancienne voie ferrée.

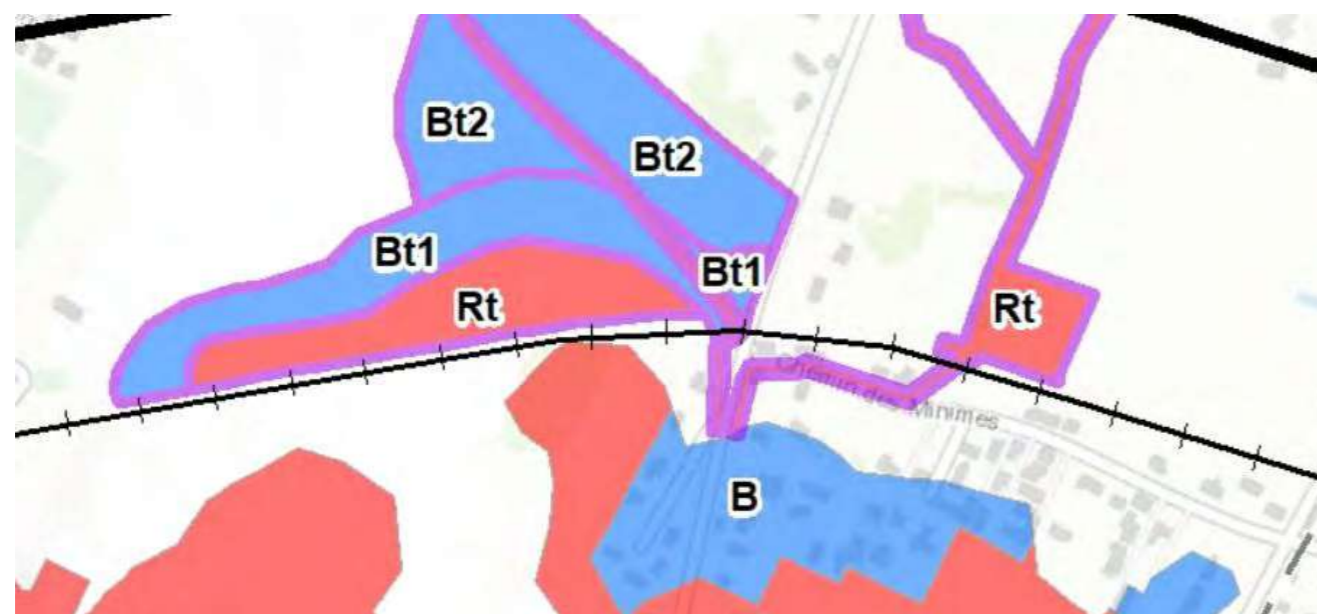
- Sont interdits :
 - Toute opération de remblai ou de dépôt de matériaux,
 - Tous les travaux, aménagements et constructions non autorisés.
- Sont admis entre autres :
 - Les travaux, constructions, installations de quelque nature que ce soit, qui ne sont pas visés précédemment peuvent être admis, sous réserve :
 - Qu'ils n'aggravent pas les risques et qu'ils n'en provoquent pas de nouveaux ;
 - Que le maître d'ouvrage prenne des dispositions adaptées aux risques.
 - Et que les prescriptions suivantes soient appliquées :
 - Le stockage des produits dangereux, polluants, périssables doit être réalisé de manière qu'aucun polluant ne puisse être entraîné ou infiltré lors de ruissellements ;
 - Tous les dispositifs de commande de réseaux électriques ou techniques doivent être placés au moins 50 cm en zone Bt1 au-dessus du terrain naturel.

De plus, les prescriptions générales du PPR sont :

- Pour assurer la sécurité des occupants et maintenir un confort minimal :
 - Les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, etc.) sont équipés d'un dispositif de mise hors service de leurs parties inondables ou installés hors d'eau, de manière à faciliter le retour à la normale après la décrue.
 - Les matériels électriques, électroniques, électromécaniques, appareils de chauffage et les appareils électroménagers sont placés au-dessus de la cote de référence. En cas d'impossibilité technique, ils sont démontés et déplacés au-dessus de la cote de référence en cas de montée des eaux ou d'absence prolongée, de manière à faciliter le retour à la normale après la décrue.
 - Un marquage (piquets, signalétique, etc.) doit permettre la localisation des bassins et piscines en cas de submersion.
 - Les réseaux d'assainissement sont étanches, protégés contre les affouillements et adaptés pour éviter l'aggravation des risques d'inondation des zones urbanisées par refoulement à partir des cours d'eau ou des zones inondées (clapet anti-retour sur les exutoires, dispositifs anti-refoulement sur le réseau, etc.).
- Pour prévenir les dommages sur les infrastructures et limiter leur impact sur la zone inondable :
 - Lors de leur construction ou de leur réfection, les chaussées en zones inondables sont, dans la mesure où cela est techniquement possible et économiquement viable, conçues et réalisées avec des matériaux peu ou pas sensibles à l'eau. Elles sont équipées

d'ouvrages permettant la transparence face aux écoulements (ouvrage de décharge par exemple), et protégées contre les érosions.

- Les remblais réalisés dans le cadre d'un aménagement autorisé le sont avec la plus grande transparence hydraulique et avec compensation, cote pour cote modulée, conformément à la note de méthode sur les remblais en zone inondable approuvée par le préfet de bassin Rhône-Méditerranée le 14 septembre 2007.
 - Lorsqu'ils sont inévitables, les remblais sont limités au strict minimum (emprise de la construction et accès), et compensés par des mouvements de terre sur l'emprise parcellaire ou tènement* situé dans la zone inondable.
- Pour l'utilisation et l'exploitation :
 - Limiter les risques de pollution et de danger liés aux objets flottants : afin d'éviter une pollution consécutive à la crue, les produits dangereux, polluants ou sensibles à l'eau sont stockés au-dessus de la cote de référence ou situés dans un conteneur étanche arrimé ou lesté de façon à résister à la crue de référence. Les installations sont munies de dispositifs d'arrêt et de déconnexion clairement identifiés.
 - Empêcher la dispersion et la flottaison d'objets susceptibles de blesser les personnes ou d'endommager les biens :
 - Les constructions légères et provisoires, les habitations légères de loisirs sont arrimées ou aisément déplaçables hors zone inondable ;
 - Les matériels, matériaux et produits sensibles à l'eau et susceptibles d'être emportés par la crue (notamment stocks et dépôts de matériaux) sont entreposés au-dessus de la cote de référence, à défaut ils sont aisément déplaçables hors d'atteinte de la crue.
 - Le mobilier d'extérieur est ancré ou rendu captif.



Zonage inondation de la Saône

- B - Zone bleue - prescriptions
- R - zone rouge -interdiction

Zonage mouvement de terrain - crues torrentielles

- B - Zone bleue - prescriptions
- R - zone rouge -interdiction

* Zone blanche (BL) sur le reste du territoire communal

Figure 11 : Extrait du PPR « Inondation de la Saône et de ses affluents / Mouvements de terrain » sur la commune de Reyrieux

Le projet, du fait de sa conception, respectera les prescriptions du PPR afin d'être compatible avec celui-ci.

Le projet de voirie de BHNS est compatible avec les servitudes localisées sur Reyrieux. Sous réserve du respect des prescriptions du PPR, le projet rentre dans les conditions d'exception des zones R, Rt et Bt1 du PPR et est donc autorisée d'après le PPR.

5.7. CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE PLU DE REYRIEUX

Le projet de parking relais de Reyrieux Ouest en zone N n'est pas autorisé car il ne permet pas le maintien de la qualité du site en zone naturelle. La mise en compatibilité du règlement du document d'urbanisme est donc nécessaire pour sa réalisation.

L'aménagement du parking relais de Reyrieux Ouest a été pensé de manière à éviter tout impact sur les EBC au droit du parking.

Le reste du projet est autorisé d'après le règlement du PLU de Reyrieux.

Le projet de voirie de BHNS est compatible avec les servitudes localisées sur Reyrieux. Sous réserve du respect des prescriptions du PPR « Inondation de la Saône et de ses affluents / Mouvements de terrain », le projet rentre dans les conditions d'exception des zones R, Rt et Bt1 du PPR et est donc autorisée d'après le PPR.

Il est à noter que, dans son avis rendu sur la ZAC du Bret, la DDT a mentionné : « par ailleurs, la réalisation de parkings pour partie en zone rouge pour le projet de gare (bus à haut niveau de service) est admise au niveau du TN, sous condition d'évacuation et de fermeture de l'équipement en cas d'inondation. »

6. EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE REYRIEUX DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Ce chapitre définit les différentes propositions de mise en compatibilité qui vont adapter les dispositions du PLU en vigueur de Reyrieux afin de permettre à terme la réalisation du projet de BHNS.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, au regard des incompatibilités mises en évidence, il est proposé de :

- Créer un « secteur de taille et de capacité d'accueil limitées » (STECAL) NT spécifique au BNHS Trévoux / Sathonay-Camp / Lyon dédié à la réalisation du parking relais de Reyrieux Ouest et à ses ouvrages nécessaires à son exploitation,
- Modifier le règlement de la zone N en intégrant le STECAL NT.

Pour précision, le STECAL est issu de l'article L. 151-13 du code de l'urbanisme. Dans les zones naturelles ou agricoles peuvent ainsi être délimités, à titre exceptionnel, des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) dans lesquels la construction peut être autorisée à condition de ne pas porter atteinte à la préservation des sols agricoles et sylvicoles et à la sauvegarde des espaces naturels.

Dans les STECAL, peuvent être autorisés :

- Des constructions ;
- Des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs destinés à l'habitat des gens du voyage ;
- Des résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.

Le code de l'urbanisme ne précise pas les autres constructions possibles à l'intérieur des STECAL. Il appartient à l'autorité compétente en matière de document d'urbanisme, en fonction des besoins et des circonstances locales, de fixer le contenu possible des STECAL.

Si dans le document d'urbanisme des STECAL sont délimités, le règlement écrit :

- Précise les conditions de hauteur, d'implantation et densité des constructions permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone ;
- Fixe les conditions relatives aux raccordements aux réseaux publics, ainsi que celles relatives à l'hygiène et à la sécurité auxquelles les constructions, les résidences démontables ou les résidences mobiles doivent satisfaire.

Ces secteurs sont soumis à l'avis simple de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

6.1. MODIFICATION DU RAPPORT DE PRÉSENTATION

Les modifications apportées au plan de zonage et au règlement de la zone N en intégrant un STECAL NT nécessite quelques modifications du rapport de présentation.

6.1.1. PAGES 167 À 169 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION

6.1.1.1. PAGES 167, 168 ET 169 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DU PLU ACTUEL

Commune de Reyrieux - PLU

24- JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR LA DELIMITATION DES ZONES

24-1 La division du territoire en zones

Le zonage proposé dans le cadre de la révision du PLU montre une évolution positive significative en matière de consommation foncière par rapport au PLU actuel. Les surfaces urbanisées et potentiellement urbanisables ont été réduites dans le but d'être justement dimensionnées par rapport au projet communal et de répondre aux objectifs définis pour la commune de Reyrieux dans le SCoT Val de Saône Dombes. Le zonage du PLU a aussi été travaillé dans le dessein d'intégrer la protection des espaces naturels quelle que soit leur sensibilité écologique et la préservation des espaces dédiés à l'agriculture.

Le zonage exposé s'inscrit ainsi dans le respect des Lois portant Engagement National pour l'Environnement, de la Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche relative à la maîtrise de la consommation foncière, la préservation des espaces naturels et la préservation du foncier agricole, de la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Renové.

Les différences de superficies entre le zonage du PLU et du PLU révisé sont les suivantes :

	PLU révisé		PLU	
	ha	%	ha	%
Zones U	290	18,5	279,6	17,8
Zones AU	42	2,7	20,7	1,3
Zones A	536	34,1	558,1	35,6
Zones N	702	44,7	711,6	45,3
Total	1 570	100	1 570	100

Ces évolutions de superficies mettent en avant un recentrage de l'urbanisation par une densification de l'enveloppe urbaine existante. Ce recentrage se traduit aussi par une diminution importante des zones d'urbanisation future.

L'évolution à la baisse des zones urbaines et à urbaniser s'est principalement faite au profit des zones naturelles et dans une moindre mesure en faveur des zones agricoles. Cette évolution traduit la prise en compte des enjeux environnementaux et écologiques.

Le zonage se répartit en 4 grands types de zone :

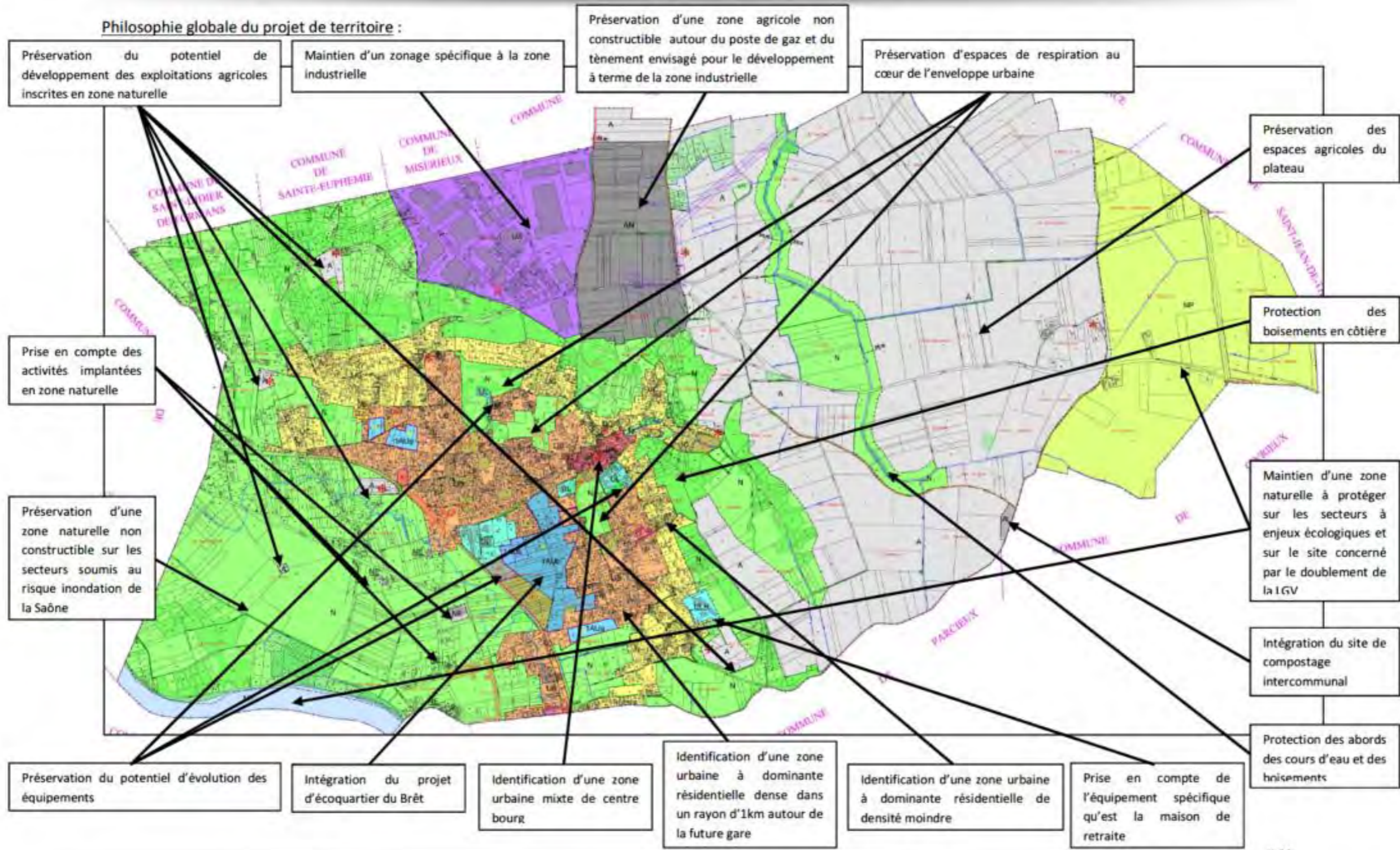
- **Les zones urbaines : UA, UB, UC, UL, ULH et UX.** Ces zones correspondent à des zones déjà urbanisées ou aménagées, les équipements présents suffisent à les desservir et sont en capacité d'accueillir de nouvelles constructions. Elles peuvent présenter diverses vocations : habitat, commerce, équipements, activités économiques.
- **Les zones à urbaniser : 1AUa, 1AUb et 1AUL.** Elles comprennent des zones qui pour l'heure ne sont pas urbanisées mais qui sont appelées à l'être. Elles sont indicées en fonction de leur vocation.
- **Les zones agricoles : A, AL et AN.** La zone A présente un intérêt agronomique et économique important, sa préservation est primordiale pour assurer la pérennité de l'activité agricole. Des sous-secteurs AN ont été définis comme non constructibles pour préserver les terrains présentant un potentiel de développement économique à vocation industrielle ou ne pouvant s'urbaniser en raison de la présence de risques technologiques. Une sous-zone AL qui comprend un équipement (plate-forme de compostage) existant de taille limitée, a été mise en place pour permettre sa préservation et son évolution.
- **Les zones naturelles : N, NE et NP.** Ces zones représentent les espaces à vocation naturelle. Elles correspondent aussi à des secteurs à forts enjeux écologiques ou à des secteurs où l'urbanisation ne peut pas se développer en raison des risques naturels. Un sous-secteur NP a été distingué en tant que zone naturelle à protéger. Il concerne les sites inscrits en zone Natura 2000 ou en ZNIEFF de type 1. Un sous-secteur NE (STECAL) a été distingué concernant les quelques activités implantées en zone naturelle.

Commune de Reyrieux - PLU

Chacune des zones définies au plan de zonage bénéficie d'un règlement propre au sein du règlement du PLU.

Nom de zone PLU révisé	Nom de zone PLU	Vocation
Les zones U		
UAa / UAb	UA	zone de centre bourg présentant une mixité des fonctions
UBa / UBb	UB	zone à vocation principale résidentielle dense
UC	UCa / UCb	zone à vocation principale résidentielle moins dense
UL	UL	zone d'équipement
-	ULH	zone d'équipement de santé
UX	UX	zone d'activités économiques
Les zones AU		
2AU	1AUa / 1AUb	zone d'urbanisation future opérationnelle à vocation principale résidentielle dense
-	1AUL	zone d'urbanisation future opérationnelle à vocation d'équipement
Les zones A		
A	A	zone agricole
-	AL	zone agricole d'équipement (STECAL)
An	AN	zone agricole non constructible
Les zones N		
N	N	zone naturelle
-	NE	zone naturelle de prise en compte du bâti économique (STECAL)
Ns	NP	zone naturelle à protéger

Commune de Reyrieux - PLU



6.1.1.2. PAGES 167, 168 ET 169 MODIFIÉES DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DANS LE CADRE DE LA MECPLU

Les modifications sont présentées en bleu.

Commune de Reyrieux - PLU

24- JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR LA DELIMITATION DES ZONES

24-1 La division du territoire en zones

Le zonage proposé dans le cadre de la révision du PLU montre une évolution positive significative en matière de consommation foncière par rapport au PLU actuel. Les surfaces urbanisées et potentiellement urbanisables ont été réduites dans le but d'être justement dimensionnées par rapport au projet communal et de répondre aux objectifs définis pour la commune de Reyrieux dans le SCoT Val de Saône Dombes. Le zonage du PLU a aussi été travaillé dans le dessein d'intégrer la protection des espaces naturels quelle que soit leur sensibilité écologique et la préservation des espaces dédiés à l'agriculture.

Le zonage exposé s'inscrit ainsi dans le respect des Lois portant Engagement National pour l'Environnement, de la Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche relative à la maîtrise de la consommation foncière, la préservation des espaces naturels et la préservation du foncier agricole, de la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové.

Les différences de superficies entre le zonage du PLU et du PLU révisé sont les suivantes :

	PLU révisé		PLU	
	ha	%	ha	%
Zones U	290	18,5	279,6	17,8
Zones AU	42	2,7	20,7	1,3
Zones A	536	34,1	558,1	35,6
Zones N	702	44,7	711,6	45,3
Total	1 570	100	1 570	100

Ces évolutions de superficies mettent en avant un recentrage de l'urbanisation par une densification de l'enveloppe urbaine existante. Ce recentrage se traduit aussi par une diminution importante des zones d'urbanisation future.

L'évolution à la baisse des zones urbaines et à urbaniser s'est principalement faite au profit des zones naturelles et dans une moindre mesure en faveur des zones agricoles. Cette évolution traduit la prise en compte des enjeux environnementaux et écologiques.

Le zonage se répartit en 4 grands types de zone :

- **Les zones urbaines : UA, UB, UC, UL, ULH et UX.** Ces zones correspondent à des zones déjà urbanisées ou aménagées, les équipements présents suffisent à les desservir et sont en capacité d'accueillir de nouvelles constructions. Elles peuvent présenter diverses vocations : habitat, commerce, équipements, activités économiques.
- **Les zones à urbaniser : 1AUa, 1AUB et 1AUL.** Elles comprennent des zones qui pour l'heure ne sont pas urbanisées mais qui sont appelées à l'être. Elles sont indicées en fonction de leur vocation.
- **Les zones agricoles : A, AL et AN.** La zone A présente un intérêt agronomique et économique important, sa préservation est primordiale pour assurer la pérennité de l'activité agricole. Des sous-secteurs AN ont été définis comme non constructibles pour préserver les terrains présentant un potentiel de développement économique à vocation industrielle ou ne pouvant s'urbaniser en raison de la présence de risques technologiques. Une sous-zone AL qui comprend un équipement (plate-forme de compostage) existant de taille limitée, a été mise en place pour permettre sa préservation et son évolution.
- **Les zones naturelles : N, NE, NP et NT.** Ces zones représentent les espaces à vocation naturelle. Elles correspondent aussi à des secteurs à forts enjeux écologiques ou à des secteurs où l'urbanisation ne peut pas se développer en raison des risques naturels. Un sous-secteur NP a été distingué en tant que zone naturelle à protéger. Il concerne les sites inscrits en zone Natura 2000 ou en ZNIEFF de type 1. Un sous-secteur NE (STECAL) a été distingué concernant les quelques activités en zone naturelle. [Un autre sous-secteur NT \(STECAL\) dédié à la réalisation du parking relais de Reyrieux Ouest du projet de BHNS « Trévoux – Sathonay-Camp / Lyon 6^{ème} »](#) et aux ouvrages nécessaires à l'exploitation du parking relais (voirie d'accès, ouvrages d'assainissement, ombrières pour l'installation de panneaux photovoltaïques, aménagements paysagers, etc...) et du BHNS est également distingué en zone naturelle.

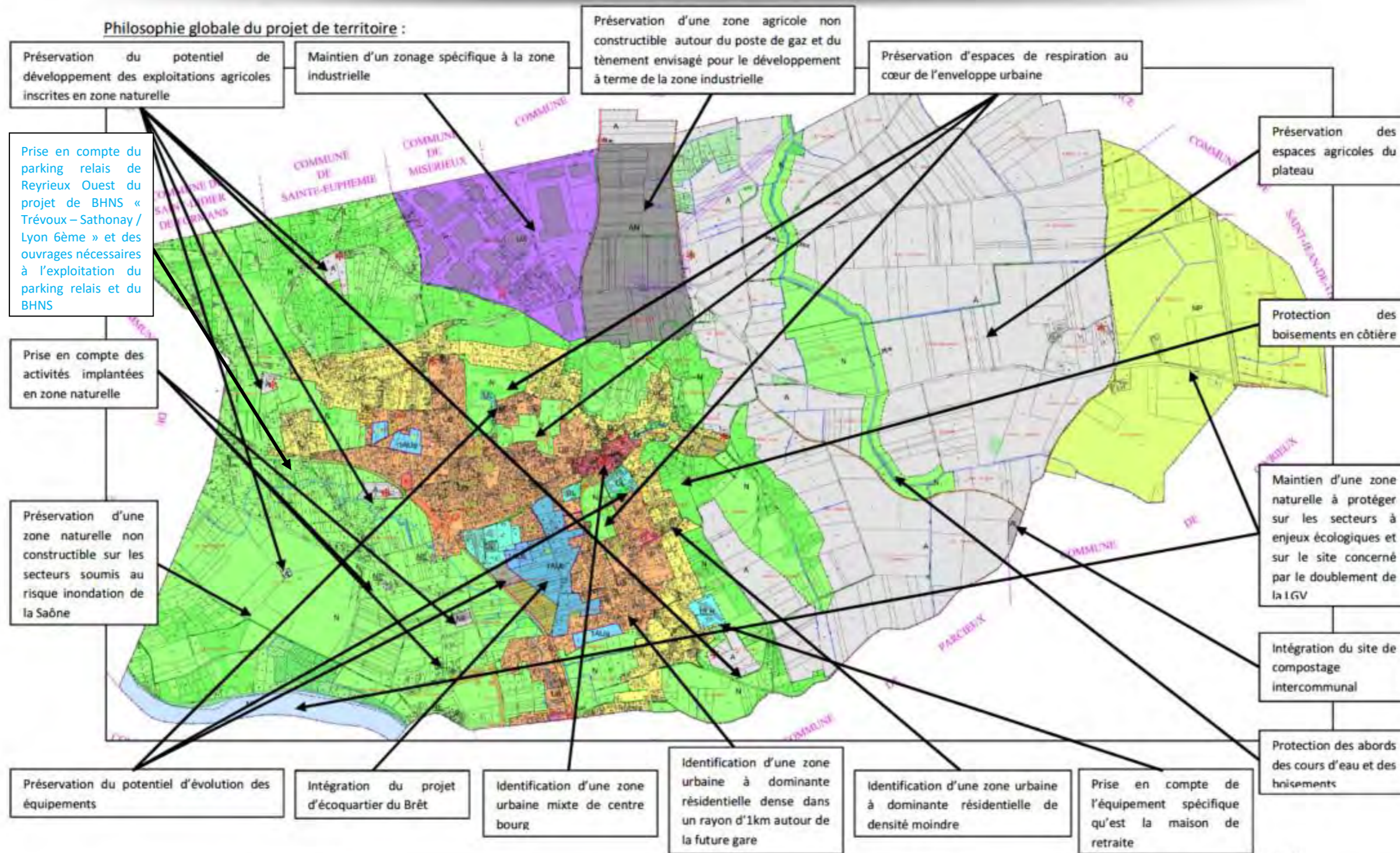
Bureau d'études REALITES (urbanisme@realites-be.fr) et Bureau d'études Soberco Environnement

Commune de Reyrieux - PLU

Chacune des zones définies au plan de zonage bénéficie d'un règlement propre au sein du règlement du PLU.

Nom de zone PLU révisé	Nom de zone PLU	Vocation
Les zones U		
UAa / UAb	UA	zone de centre bourg présentant une mixité des fonctions
UBa / UBb	UB	zone à vocation principale résidentielle dense
UC	UCa / UCb	zone à vocation principale résidentielle moins dense
UL	UL	zone d'équipement
-	ULH	zone d'équipement de santé
UX	UX	zone d'activités économiques
Les zones AU		
2AU	1AUa / 1AUb	zone d'urbanisation future opérationnelle à vocation principale résidentielle dense
-	1AUL	zone d'urbanisation future opérationnelle à vocation d'équipement
Les zones A		
A	A	zone agricole
-	AL	zone agricole d'équipement (STECAL)
An	AN	zone agricole non constructible
Les zones N		
N	N	zone naturelle
-	NE	zone naturelle de prise en compte du bâti économique (STECAL)
-	NT	Zone naturelle de prise en compte du parking relais de Reyrieux Ouest du projet de BHNS « Trévoux – Sathonay-Camp / Lyon 6ème » et des ouvrages nécessaires à l'exploitation du parking relais et du BHNS.
Ns	NP	zone naturelle à protéger

Commune de Reyrieux - PLU

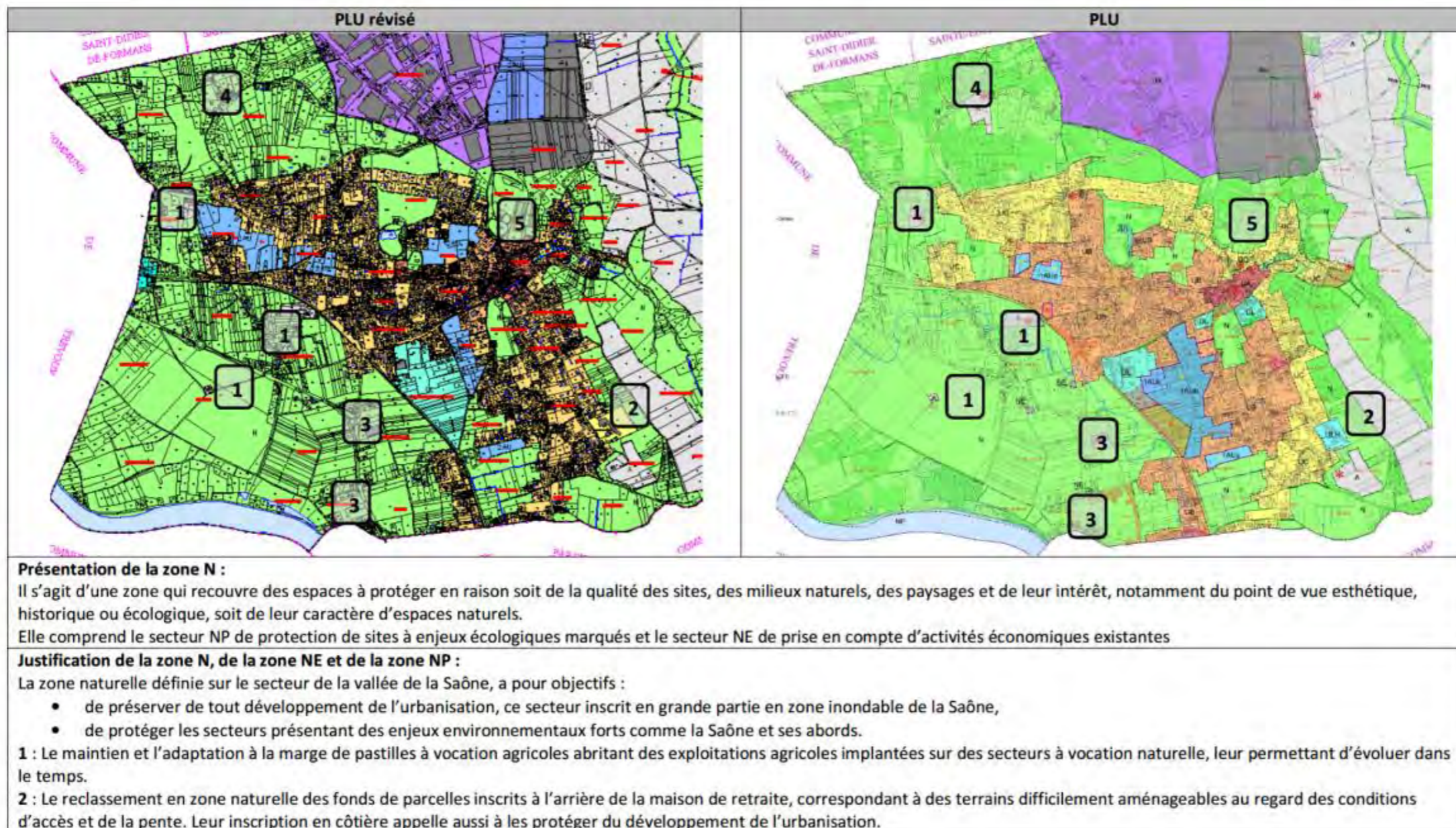


6.1.2. PAGES 177 ET 178 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION

6.1.2.1. PAGES 177 ET 178 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DU PLU ACTUEL

Commune de Reyrieux - PLU

24-6 Le val de Saône et la côtère



Commune de Reyrieux - PLU

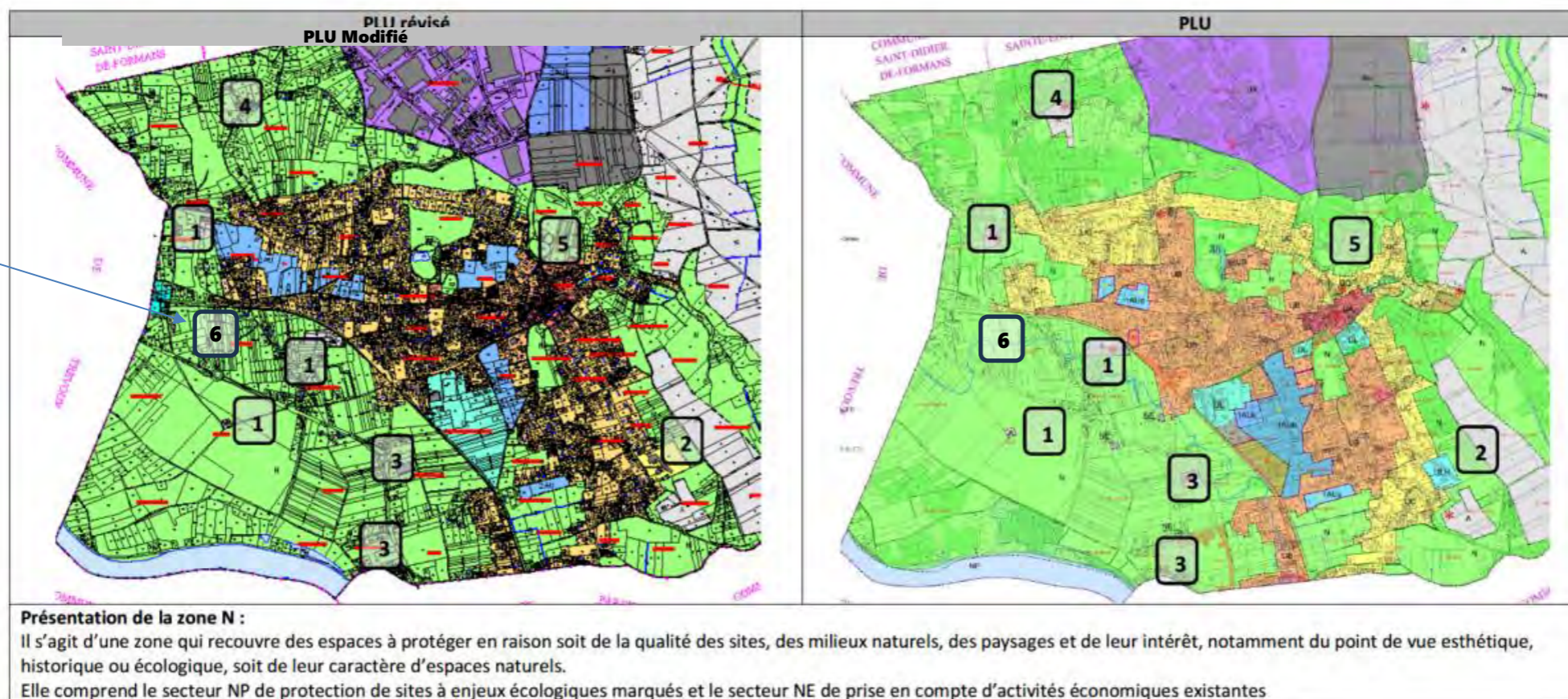
- 3** : Le maintien et l'adaptation à la marge de pastilles à vocation économique abritant des entreprises implantées sur des secteurs à vocation naturelle, leur permettant de se maintenir et d'évoluer dans le temps.
La zone naturelle définie sur le secteur de la côtère, vise à protéger cet espace de transition entre le Val de Saône et le plateau agricole qui concentre des enjeux importants en matière de continuités écologiques, de protection des paysages, de gestion des eaux pluviales, de couvert végétal et de mouvements de sol. De nombreux EBC y ont été définis pour protéger les boisements existants.
- 4** : Un centre équestre et ses abords exploités ont été classés en zone agricole pour permettre le maintien de cette activité.
- 5** : Des fonds de parcelles inscrits en zone urbaine, ont été reclassés en zone naturelle, afin de limiter la progression de l'urbanisation sur des secteurs contraints par la pente et très visibles.

6.1.2.2. PAGES 177 ET 178 MODIFIÉES DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DANS LE CADRE DE LA MECPLU

Commune de Reyrieux - PLU

24-6 Le val de Saône et la côtière

Zone 6 rajoutée



LIGNE TREVOUX / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

3 : Le maintien et l'adaptation à la marge de pastilles à vocation économique abritant des entreprises implantées sur des secteurs à vocation naturelle, leur permettant de se maintenir et d'évoluer dans le temps. La zone naturelle définie sur le secteur de la côtière, vise à protéger cet espace de transition entre le Val de Saône et le plateau agricole qui concentre des enjeux importants en matière de continuités écologiques, de protection des paysages, de gestion des eaux pluviales, de couvert végétal et de mouvements de sol. De nombreux EBC y ont été définis pour protéger les boisements existants.

4 : Un centre équestre et ses abords exploités ont été classés en zone agricole pour permettre le maintien de cette activité.

5 : Des fonds de parcelles inscrits en zone urbaine, ont été reclassés en zone naturelle, afin de limiter la progression de l'urbanisation sur des secteurs contraints par la pente et très visibles.

6 : Le parking relais de Reyrieux Ouest du projet de BHNS « Trévoux – Sathonay-Camp / Lyon 6^{ème} » et les ouvrages nécessaires à l'exploitation du parking relais et du BHNS.

6.1.3. PAGE 182 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION

6.1.3.1. PAGE 182 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DU PLU ACTUEL

Commune de Reyrieux - PLU

Evolution des superficies :

Zones	Superficie PLU révisé (ha)	Superficie PLU (ha)	Evolution (ha)	% du territoire communal
UA	13,1	4,75		0,3
UB	185,2	106,22		6,8
UCa		79,55		5,1
UCb	3,6	3,37		0,2
UL	16,4	10,05		0,6
ULH	-	2,19		0,1
UX	71,9	73,46		4,7
TOTAL zones U	290,2	279,59	-10,61	17,8
1AUa	-	4,77		0,3
1AUb	-	14,30		0,9
1AUL	-	1,53		0,1
2AUa	23,4	0,0		0,0
2AUx	18,4	0,0		0,0
TOTAL zones AU	41,8	20,60	-21,20	1,3
TOTAL zones constructibles (U et AU)	332,0	300,19	-31,81	19,1
A	502,0	504,58		32,1
AL	-	0,96		0,1
AN	34,1	52,61		3,4
TOTAL zones A	536,1	558,15	+22,05	35,6
N	555,1	546,27		34,8
NE	-	1,09		0,1
NP	146,8	164,30		10,5
TOTAL zones N	701,9	711,66	+9,76	45,3
TOTAL zones agricoles et naturelles (A et N)	1 238,0	1 269,81	+31,81	80,9
TOTAL	1 570,0	1 570,00	0	100,0

6.1.3.2. PAGE 182 MODIFIÉE DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DANS LE CADRE DE LA MECPLU

Commune de Reyrieux - PLU

Evolution des superficies :

Zones	Superficie PLU révisé (ha)	Superficie PLU (ha)	Evolution (ha)	% du territoire communal
UA	13,1	4,75		0,3
UB	185,2	106,22		6,8
UCa		79,55		5,1
UCb	3,6	3,37		0,2
UL	16,4	10,05		0,6
ULH	-	2,19		0,1
UX	71,9	73,46		4,7
TOTAL zones U	290,2	279,59	-10,61	17,8
1AUa	-	4,77		0,3
1AUb	-	14,30		0,9
1AUL	-	1,53		0,1
2AUa	23,4	0,0		0,0
2AUx	18,4	0,0		0,0
TOTAL zones AU	41,8	20,60	-21,20	1,3
TOTAL zones constructibles (U et AU)	332,0	300,19	-31,81	19,1
A	502,0	504,58		32,1
AL	-	0,96		0,1
AN	34,1	52,61		3,4
TOTAL zones A	536,1	558,15	+22,05	35,6
N	553,7	546,27		34,8
NE	-	1,09		0,1
NT	1,42	0		0
NP	146,8	164,30		10,5
TOTAL zones N	701,9	711,66	+9,76	45,3
TOTAL zones agricoles et naturelles (A et N)	1 238,0	1 269,81	+31,81	80,9
TOTAL	1 570,0	1 570,00	0	100,0

6.1.4. PAGE 205 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION

6.1.4.1. PAGE 205 DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DU PLU ACTUEL

Commune de Reyrieux - PLU

A11 Aspects extérieurs	hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 2 mètres toitures doivent avoir deux, trois ou quatre pans par volume dans le sens convexe avec un faitage réalisé dans le sens de la plus grande dimension de la construction et leur pente doit être comprise entre 30 et 45 % toitures à un pan sont autorisées pour les volumes annexes sous conditions toitures terrasses interdites si élément restreint de liaison ou si accolées au bâtiment principal et servent de prolongement d'un niveau d'habitation inférieur	la hauteur des clôtures est harmonisée à 2 m, dont 2m maximum en dure. Une hauteur différente est permise en case de réfection à l'identique. comme en zone urbaine, la pente minimale des toitures est corrigée de 35 à 30%. Pour faciliter les travaux dans le cadre d'une rénovation ou d'une extension, la pente peut différer si la pente de la toiture d'origine est différente. la limite de surface au sol pour les bâtiments dont la toiture est à un pan, est supprimée pour le bâti agricole, car étant peu cohérente avec les caractéristiques des bâtiments actuels les dispositions concernant les dépôts sont supprimées, car n'étant plus adaptées aux formes actuelles des bâtiments agricoles les prescriptions concernant l'aspect des couvertures ne s'appliquent plus pour les annexes de moins de 20m ² , car ce type de bâtiment pouvant présenter une architecture particulière non cohérente avec ces prescriptions l'interdiction relative aux couleurs brun foncé, jaune paille et rouge vif, concerne désormais les teintes vives. Cette évolution permet d'écarter l'ensemble des teintes visibles et non pas seulement certaines.
A12 Stationnement	-	article du PLU actuel conservé
A13 Espaces libres et plantations	accompagnement paysager systématique mais proportionné au projet	l'obligation de réaliser des écrans de verdure n'est pas toujours judicieuse, l'écran pouvant au contraire attirer l'attention sur ce qui doit être masqué. Par conséquent, cette disposition a été remplacée par l'obligation de systématiser l'accompagnement paysager, mais de manière proportionnée au projet

Zone N		
Articles	Principales caractéristiques	Principales évolutions
N1 / N2 Occupations	vocation : naturelle sous conditions : construction et installations nécessaire à l'entretien et à la préservation du milieu naturel, à l'activité forestière / aménagement et extension des habitations existantes / abris pour animaux... en zone NP : construction et installations nécessaire à l'entretien et à la préservation du milieu naturel / aménagement et extension des habitations existantes... en zone NE : aménagements et constructions à usages économiques existantes / extension limitée des constructions existantes	dans le cadre de l'application de la loi ALUR, l'évolution des habitations présentes en zone naturelle a été encadrée de manière à permettre une évolution limitée du bâti existant les dispositions concernant les changements de destination ont été supprimés car aucun n'ayant été identifié dans le présent PLU en zone naturelle de protection, des dispositions ont été rajoutées pour tenir compte des habitations existantes qui y sont implantées des dispositions ont été intégrées en zone naturelle à vocation économique, pour prendre en compte des activités existantes
N3 / N4	projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par	article du PLU actuel conservé

6.1.4.2. PAGE 205 MODIFIÉE DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DANS LE CADRE DE LA MECPLU

Commune de Reyrieux - PLU

A11 Aspects extérieurs	hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 2 mètres toitures doivent avoir deux, trois ou quatre pans par volume dans le sens convexe avec un faitage réalisé dans le sens de la plus grande dimension de la construction et leur pente doit être comprise entre 30 et 45 % toitures à un pan sont autorisées pour les volumes annexes sous conditions toitures terrasses interdites si élément restreint de liaison ou si accolées au bâtiment principal et servent de prolongement d'un niveau d'habitation inférieur	la hauteur des clôtures est harmonisée à 2 m, dont 2m maximum en dure. Une hauteur différente est permise en case de réfection à l'identique. comme en zone urbaine, la pente minimale des toitures est corrigée de 35 à 30%. Pour faciliter les travaux dans le cadre d'une rénovation ou d'une extension, la pente peut différer si la pente de la toiture d'origine est différente. la limite de surface au sol pour les bâtiments dont la toiture est à un pan, est supprimée pour le bâti agricole, car étant peu cohérente avec les caractéristiques des bâtiments actuels les dispositions concernant les dépôts sont supprimées, car n'étant plus adaptées aux formes actuelles des bâtiments agricoles les prescriptions concernant l'aspect des couvertures ne s'appliquent plus pour les annexes de moins de 20m ² , car ce type de bâtiment pouvant présenter une architecture particulière non cohérente avec ces prescriptions l'interdiction relative aux couleurs brun foncé, jaune paille et rouge vif, concerne désormais les teintes vives. Cette évolution permet d'écarter l'ensemble des teintes visibles et non pas seulement certaines.
A12 Stationnement	-	article du PLU actuel conservé
A13 Espaces libres et plantations	accompagnement paysager systématique mais proportionné au projet	l'obligation de réaliser des écrans de verdure n'est pas toujours judicieuse, l'écran pouvant au contraire attirer l'attention sur ce qui doit être masqué. Par conséquent, cette disposition a été remplacée par l'obligation de systématiser l'accompagnement paysager, mais de manière proportionnée au projet

Zone N		
Articles	Principales caractéristiques	Principales évolutions
N1 / N2 Occupations	vocation : naturelle sous conditions : construction et installations nécessaire à l'entretien et à la préservation du milieu naturel, à l'activité forestière / aménagement et extension des habitations existantes / abris pour animaux... en zone NP : construction et installations nécessaire à l'entretien et à la préservation du milieu naturel / aménagement et extension des habitations existantes... en zone NE : aménagements et constructions à usages économiques existantes / extension limitée des constructions existantes	dans le cadre de l'application de la loi ALUR, l'évolution des habitations présentes en zone naturelle a été encadrée de manière à permettre une évolution limitée du bâti existant les dispositions concernant les changements de destination ont été supprimés car aucun n'ayant été identifié dans le présent PLU en zone naturelle de protection, des dispositions ont été rajoutées pour tenir compte des habitations existantes qui y sont implantées des dispositions ont été intégrées en zone naturelle à vocation économique, pour prendre en compte des activités existantes

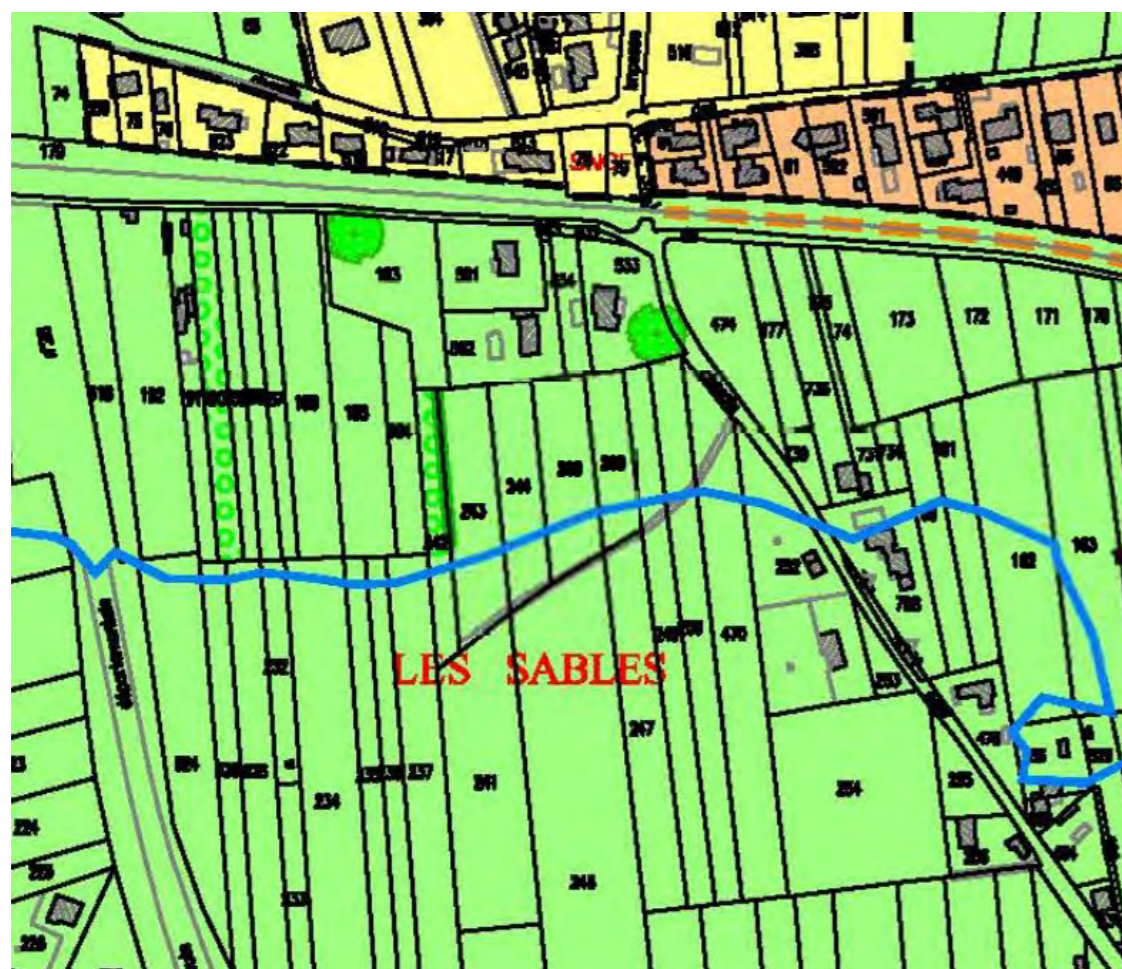
En zone NT : aménagements et constructions liés au parking relais de Reyrieux Ouest du projet de BHNS « Trévoux – Sathonay-Camp / Lyon 6ème » et du BHNS.

Des dispositions ont été intégrées en zone naturelle spécifique au parking relais du BHNS « Trévoux – Sathonay-Camp / Lyon 6ème » pour tenir compte du parking relais et des ouvrages nécessaires à l'exploitation du parking relais et du BHNS.

N3 / N4	projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par	article du PLU actuel conservé
----------------	--	--------------------------------

6.2. MODIFICATION DU RÈGLEMENT GRAPHIQUE

Extrait du PLU actuel de Reyrieux






- UB** : Zone à vocation principale résidentielle dense soumise à l'article L 151-15 du CU
- UC** : Zone à vocation principale résidentielle moins dense soumise à l'article L 151-15 du CU
- N** : Zone naturelle
-  : Espace boisé classé
-  : Limite de la zone inondable
-  : Cheminement modes doux à préserver ou à créer au titre de l'article L 151-38 du CU

Figure 12 : Extrait du plan de zonage actuel du PLU de Reyrieux

Extrait du PLU modifié de Reyrieux






- N** : Zone naturelle
- NT** : Zone naturelle spécifique au BNHS Trévoux / Sathonay-Camp / Lyon (STECAL)
- UB** : Zone à vocation principale résidentielle dense soumise à l'article L 151-15 du CU
- UC** : Zone à vocation principale résidentielle moins dense soumise à l'article L 151-15 du CU
-  : Espace boisé classé
-  : Limite de la zone inondable
-  : Cheminement modes doux à préserver ou à créer au titre de l'article L 151-38 du CU

Figure 13 : Extrait du plan de zonage modifié du PLU de Reyrieux dans le cadre de la MECPLU

6.3. MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

6.3.1. ANALYSE DU RÈGLEMENT ÉCRIT DE LA ZONE N POUR LE P+R DE REYRIEUX

Règlement	Contenu du PLU de Reyrieux	Analyse de la compatibilité du règlement de la zone N avec le P+R de Reyrieux Ouest
Article N1 - Occupations et installations du sol interdites	Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N 2.	Voir article N2
Article N2 - occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières	<p>1) Sont notamment admises les Occupations et utilisations du sol suivantes, sous réserve de la condition fixée au paragraphe 2 qui suit.</p> <p>Dans la zone N à l'exception des secteurs NE et NP, dans la zone rouge et la zone bleue du Plan de Prévention des Risques Inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif. <p>Dans la zone, les constructions, installations, infrastructures et superstructures nécessaires aux services publics et/ ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont compatibles avec la vocation de la zone.</p> <p>2) Les occupations et utilisations du sol précédentes ne sont admises que si elles respectent la condition ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'impact sur l'environnement des occupations et utilisations du sol admises doit demeurer compatible avec le maintien de la qualité du site. 	<p>Le P+R de Reyrieux Ouest rentre dans la catégorie des projets autorisés en zone N, à plusieurs titres : installations d'intérêt collectif (P+R), réalisation de bassins de rétention, infrastructures d'intérêt collectif compatibles avec la vocation de la zone.</p> <p>Néanmoins, son aménagement n'est pas compatible avec le maintien de la qualité du site.</p> <p><u>Le P+R n'est donc pas compatible avec l'article N2.</u></p>
Article N3 – accès et voirie	<p>Le projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à son importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.</p> <p>Il peut également être refusé ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.</p> <p>Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, le projet peut n'être autorisé que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.</p> <p>Sauf impératif technique, les portails d'entrées doivent être réalisés de telle sorte que les véhicules devant stationner avant de les franchir puissent le faire sans empiéter sur la chaussée.</p>	<p><u>Projet compatible</u>, une voirie permettra d'accéder au P+R de Reyrieux Ouest.</p>

LIGNE TREVoux / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Règlement	Contenu du PLU de Reyrieux	Analyse de la compatibilité du règlement de la zone N avec le P+R de Reyrieux Ouest
Article N4 – Desserte par les réseaux	Alimentation en eau potable, eaux usées, eaux pluviales et ruissellement, éclairage	<u>Projet compatible</u> : Le projet n'est pas une construction (il s'agit d'un P+R). Il n'est pas à l'origine de consommation en eau potable à l'exception peut-être d'arrosage des espaces verts. Il ne génère pas d'eaux usées. Il prend en compte ces prescriptions au niveau des réseaux dans sa conception avec notamment une infiltration des eaux de ruissellement du P+R.
Article N5 – caractéristiques des terrains	En l'absence de raccordement à un réseau collectif d'assainissement d'eaux usées, la superficie du terrain doit permettre la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif conforme aux dispositions réglementaires en vigueur et aux préconisations du zonage d'assainissement.	Le projet ne génère pas d'eaux usées. RAS
Article N6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et par rapport aux voies privées ouvertes à la circulation publique	<p>L'implantation en recul par rapport aux voies s'applique en tout point des constructions. Les constructions doivent être implantées en recul par rapport aux voies selon les modalités suivantes :</p> <p>1.) RD6, RD28 et RD933 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 75 mètres au moins de l'axe. • Cette disposition ne s'applique pas : <ul style="list-style-type: none"> - aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ; - aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ; - aux réseaux d'intérêt public ; - à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. <p>2.) Autres voies publiques et voies privées ouvertes à la circulation publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 mètres par rapport à l'alignement des routes départementales. • 5 mètres par rapport à l'alignement des autres voies publiques et par rapport à la limite d'emprise des voies privées ouvertes à la circulation publique. • Ces dispositions ne sont pas exigées dans les cas suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement ou extension de constructions existantes implantées avec un recul inférieur si l'extension n'aggrave pas la situation de ces constructions par rapport à la voie : visibilité, accès, élargissement éventuel, etc... - Garages quand la topographie rend nécessaire une adaptation de leurs accès. - Ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif. 	<p><u>Projet compatible</u></p> <p>Cet article précise que les dispositions de recul par rapport aux voies ne s'appliquent pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ou aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif.</p>

LIGNE TREVoux / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Règlement	Contenu du PLU de Reyrieux	Analyse de la compatibilité du règlement de la zone N avec le P+R de Reyrieux Ouest
Article N7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	<p>L'implantation des constructions sur les limites séparatives s'applique aux murs.</p> <p>L'implantation en recul par rapport aux limites séparatives s'applique en tout point des constructions.</p> <p>La distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point de la limite séparative qui en est le plus proche doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.</p> <p>Toutefois les constructions sont admises en limite séparative :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si leur hauteur, mesurée sur la limite séparative, n'excède pas 3,50 mètres • Ou si elles constituent des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif. <p>Seuls les murs aveugles sont autorisés sur les limites séparatives. Les pans de toit devront également être aveugles</p>	<p><u>Projet compatible</u> : Le projet prévoit des ombrières pour les panneaux photovoltaïques qui seront implantées conformément à l'article N7. Le projet ne prévoit pas de construction de mur.</p>
Article N 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété	Non réglementé	Sans objet
Article N9 – Emprise au sol	Non réglementé	Sans objet
Article N10 – Hauteur maximale des constructions	<p>La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel existant avant les travaux d'exhaussement ou d'affouillement nécessaires pour la réalisation du projet jusqu'à l'égout des toitures ou sur le point haut de l'acrotère pour les toitures terrasse et toit plat.</p> <p>Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures sont exclus du calcul de la hauteur.</p> <p>La hauteur des constructions ne doit pas dépasser 7 mètres.</p> <p>Toutefois une hauteur supérieure est admise pour l'extension des bâtiments existants afin de permettre la continuité des faîtages.</p> <p>Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures sont exclus du calcul de la hauteur.</p> <p>Il n'est pas fixé de hauteur maximale pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif.</p>	<p><u>Projet compatible</u> : la hauteur des ombrières sera inférieure à 7 m et il n'est pas fixé de hauteur maximale pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif/</p>

LIGNE TREVoux / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Règlement	Contenu du PLU de Reyrieux	Analyse de la compatibilité du règlement de la zone N avec le P+R de Reyrieux Ouest
Article N11 – Aspect extérieur	<p>Lorsqu'un projet est délibérément de nature à modifier fortement le site existant ou à créer un nouveau paysage, l'aspect des constructions peut être apprécié selon des critères plus généraux que ceux détaillés ci-dessous. Le demandeur ou l'auteur du projet doit alors justifier de la cohérence, de la recherche architecturale et de la concordance avec le caractère général du site.</p> <p>L'aspect d'ensemble et l'architecture des constructions, installations et de leurs dépendances doivent être en concordance avec le paysage bâti environnant et le caractère général du site selon les prescriptions suivantes :</p> <p>1 -Implantation et abords</p> <p><u>A. Implantation et mouvements de sol</u></p> <p>L'implantation des constructions doit tenir compte des courbes de niveau et des lignes de plus grande pente. Elles doivent être conçues en fonction du terrain et notamment de la pente, en créant si nécessaire des demi-niveaux, afin de limiter au maximum les terrassements et les plates-formes artificielles.</p> <p>Les éventuels mouvements de sol doivent être étalés.</p> <p><u>B. Clôtures</u></p> <p>La hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 2 mètres.</p> <p>Les clôtures doivent avoir une cohérence de conception et de traitement sur toute leur longueur, en harmonie avec le secteur.</p> <p>Doivent être recouverts d'un enduit tous les matériaux qui par leur nature et par l'usage de la région sont destinés à l'être, tels le béton grossier, les briques, les parpaings agglomérés, etc...</p> <p>Les couleurs des enduits des murettes et des murs doivent être en harmonie avec celles des façades des constructions. Les tons vifs sont interdits.</p> <p>Les supports de coffrets électriques, boîtes à lettres, commandes d'accès, ... doivent être intégrés au dispositif de clôture à proximité de l'entrée principale.</p> <p>2- Aspect des constructions</p> <p><u>A. Insertion dans le site</u></p> <p>Le projet peut faire l'objet d'un refus si les constructions sont de nature à porter atteinte ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages naturels ou urbains. Un principe d'insertion dans l'environnement bâti et naturel doit être appliqué (article R 111-27 du Code de l'Urbanisme).</p> <p>.... etc</p>	<p><u>Projet compatible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le P+R s'inscrit au mieux dans la topographie du site. - Il n'est pas prévu de clôture. - Les seules constructions prévues sont les ombrières pour accueillir les panneaux photovoltaïques et respecteront les prescriptions de l'aspect des constructions.
Article 12 - Stationnement	<p>Le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collective.</p> <p>Deux places de stationnement par logement sont exigées au minimum.</p>	<p>Sans objet : le projet n'est pas une construction et les places de stationnement sont en dehors des voiries puisqu'il s'agit d'un P+R.</p>

LIGNE TREVOUX / LYON - PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Règlement	Contenu du PLU de Reyrieux	Analyse de la compatibilité du règlement de la zone N avec le P+R de Reyrieux Ouest
Article 13 – Espaces libres, aires de jeux, plantations	Pour tout aménagement, la simplicité de réalisation et le choix d'essences locales sont recommandés.	<u>Projet compatible</u> : les aménagements paysagers envisagés privilégient les essences locales.
Article 14 – Coefficient d'occupation du sol	Non réglementé	Sans objet
Article 15 – Obligations en matière de performances énergétiques et environnementales	Non réglementé	Sans objet
Article 16 - obligations en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques	Non réglementé	Sans objet

6.3.2. PROPOSITION DES MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT ÉCRIT DE LA ZONE N

Les modifications du règlement du PLU de Reyrieux sont écrites **en couleur bleue** dans les extraits de règlement ci-dessous.

Modification du règlement de la zone N (page 88 et 89 du règlement) ;

CHAPITRE XI - DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

La zone N recouvre les espaces à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Elle comprend le secteur NP de protection des biotopes Natura 2000, ZNIEFF de type 1.

Elle comprend aussi « deux » secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées :

- Le secteur NE à vocation économique,
- Le secteur NT spécifique dédié à la réalisation du parking relais de Reyrieux Ouest du projet de BHNS « Trévoux – Sathonay-Camp / Lyon 6^{ème} » et aux ouvrages nécessaires à l'exploitation du parking relais (voirie d'accès, ouvrages d'assainissement, ombrières pour l'installation de panneaux photovoltaïques, aménagements paysagers, etc...) et du BHNS.

La zone N est concernée l'identification de liaisons mode doux existantes ou à créer identifiées au titre de l'article L.151-38 du Code de l'Urbanisme. Se référer à l'article 13 des dispositions générales du présent règlement.

La zone N est concernée par l'identification d'espaces boisés classés identifiés au titre de l'article L.113-1 du code de l'urbanisme. Se référer à l'article 16 des dispositions générales du présent règlement.

Outre le Plan de Prévention des Risques Inondation de la Saône et de ses affluents, des secteurs sont exposés à un aléa faible de glissement de terrain, un aléa moyen de glissement de terrain, un aléa moyen de crue torrentielle, un aléa fort de crue torrentielle. Se reporter à la carte des aléas en annexe du P.L.U..

Dans les zones de dangers de la canalisation de transport de gaz, les règles ci-dessous s'appliquent sous réserve du respect de celles définies à l'article 6 des dispositions générales.

Les dispositions réglementaires du Plan de Prévention des Risques Inondation de la Saône et de ses affluents, annexées au dossier, doivent être respectées dans toute la zone.

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N 2.

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1.) Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes, sous réserve de la condition fixée au paragraphe 2 qui suit :

Dans le secteur N à l'exception des secteurs NE, NP **et NT**

- Les constructions et installations à usage d'activités nécessaires à l'entretien et à la préservation du milieu naturel.
- Les constructions et installations directement nécessaires à l'activité forestière.
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif.
- L'extension des constructions d'habitations existantes présentant une surface de plancher de 50 m² minimum avant extension, limitée à 50 m² de surface plancher et autorisée une seule fois après l'approbation du Plan Local d'Urbanisme dans la limite de 250 m² de surface de plancher au total (existant + extension), sans création de logement supplémentaire. Les

Commune de Reyrieux - PLU

surfaces des piscines et des espaces ne disposant pas de surface de plancher sont exclues du calcul.

- Les abris pour animaux en bois et démontables d'une superficie inférieure à 20 m².
- Les affouillements et exhaussements de sol dans la mesure où ils sont nécessaires aux occupations et utilisations du sol autorisées ou à la réalisation de bassins de rétention et autres ouvrages hydrauliques relatifs aux eaux pluviales et de ruissellement.
- La reconstruction d'un bâtiment à l'identique après sinistre sur l'emprise des fondations antérieures à condition que sa destination soit compatible avec les dispositions qui précèdent, qu'il ne constitue pas une gêne, notamment pour la circulation, et qu'il ne soit pas frappé d'alignement, sans qu'il soit fait application des autres règles de la zone.

Dans le secteur NP

- Les constructions et installations à usage d'activités nécessaires à l'entretien et à la préservation du milieu naturel.
- L'aménagement et l'extension mesurée des constructions à usage d'habitation existantes, autorisée une seule fois après l'approbation du Plan Local d'Urbanisme, dans la limite de 30% de la surface plancher existante avant extension et dans la limite de 50 m² de surface plancher.
- Les équipements d'infrastructure, les constructions et ouvrages liés à ces équipements.
- Les affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux occupations et utilisations du sol admises dans le secteur ou à la réalisation de bassins de rétention et autres ouvrages hydrauliques relatifs aux eaux pluviales et de ruissellement.

Dans le secteur NE

- L'aménagement des constructions à usage économique existantes.
- Les extensions des constructions à usage économique existantes si elles sont nécessaires à leur activité, dans la limite de 25% de l'emprise au sol existante avant extension et de 300 m² ; dans la limite de la hauteur maximum existante.

Dans le secteur NT

- L'aménagement des équipements liés au BHNS Trévoux / Sathonay-Camp / Lyon Part-Dieu notamment le parking relais et ses ouvrages nécessaires à son exploitation et à l'exploitation du BHNS.
- Les affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux occupations et utilisations du sol admises dans le secteur ou à la réalisation de bassins de rétention et autres ouvrages hydrauliques relatifs aux eaux pluviales et de ruissellement.

Dans la zone rouge et la zone bleue du Plan de Prévention des Risques Inondation

- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif.
- Les abris pour animaux en bois et démontables d'une superficie inférieure à 20 m².
- Les affouillements et exhaussements de sol dans la mesure où ils sont nécessaires aux occupations et utilisations du sol autorisées ou à la réalisation de bassins de rétention et autres ouvrages hydrauliques relatifs aux eaux pluviales et de ruissellement.
- La reconstruction d'un bâtiment à l'identique après sinistre sur l'emprise des fondations antérieures à condition que sa destination soit compatible avec les dispositions qui précèdent, qu'il ne constitue pas une gêne, notamment pour la circulation, et qu'il ne soit pas frappé d'alignement, sans qu'il soit fait application des autres règles de la zone.

Dans toute la zone

- Les constructions, installations, infrastructures et superstructures nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont compatibles avec la vocation de la zone.
- Dans les secteurs exposés à un aléa faible ou moyen de glissement de terrain :
 - Les occupations et utilisations du sol sont autorisées sous réserve de la maîtrise des rejets des eaux usées, eaux pluviales, eaux de drainage, eaux de vidange de piscine dans les réseaux existants ou dans un exutoire superficiel capable de recevoir un débit supplémentaire sans aggraver les risques ni en provoquer de nouveaux ou par infiltration sans aggravation du risque d'instabilité.
 - Les affouillements et exhaussements de sol ne doivent pas aggraver le risque d'instabilité.
 - Il est fortement recommandé que la faisabilité de l'opération ou du projet compte tenu du risque et de son niveau, soit définie par une étude géotechnique dont un modèle de cahier des charges est proposé dans la fiche-conseils n° 1 en annexe du P.L.U..
- Dans les secteurs exposés à un aléa moyen de crue torrentielle :
 - Les constructions sont autorisées sous réserve que le niveau habitable ou utilisable soit surélevé.
 - Les clôtures ne doivent pas constituer un obstacle à l'écoulement ou à l'expansion des crues.
 - Il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de prendre toutes les dispositions techniques pour se prémunir contre le dégât des eaux en appliquant notamment les mesures proposées dans la fiche-conseils n° 2 en annexe du P.L.U.
- Dans les secteurs exposés à un aléa fort de crue torrentielle :
 - Seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à la réalisation d'ouvrages hydrauliques relatifs aux eaux pluviales et de ruissellement.
 - Les clôtures ne doivent pas constituer un obstacle à l'écoulement ou à l'expansion des crues.

2.) Les occupations et utilisations du sol précédentes ne sont admises que si elles respectent la condition ci-après :

- L'impact sur l'environnement des occupations et utilisations du sol admises doit demeurer compatible avec le maintien de la qualité du site.
- En secteur NT, l'insertion paysagère du parking relais sera soignée. Des aménagements paysagers seront créés afin de limiter l'impact du projet sur les riverains.

Les autres articles du règlement de la zone N ne sont pas modifiés.

6.4. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE REYRIEUX

Comme vu précédemment, le maître d'ouvrage a décidé de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux.

En application de l'art L.122-13 du Code de l'Environnement, les évaluations environnementales au titre du projet et au titre du plan/programme peuvent faire l'objet d'une procédure unique.

Le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Reyrieux ».

Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux » est inséré dans la pièce H4 – Analyse des impacts et mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (mesures ERC) de l'étude d'impact.

7. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES ÉVOLUTIONS DU PLU DE REYRIEUX DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Adopté en date du 21 octobre 2019, le PLU de la commune de Reyrieux a fait l'objet de plusieurs modifications approuvées par le conseil municipal. La dernière en date est la modification n°3 approuvée le 3 juillet 2024.

Les incompatibilités du projet avec le PLU de Reyrieux portent sur la création d'un parking relais (P+R) pour le BHNS Trévoux / Sathonay-Camp / Lyon en zone N. En effet, le projet de parking relais de Reyrieux Ouest en zone N n'est pas autorisé car il ne permet pas le maintien de la qualité du site en zone naturelle.

Ainsi, le projet nécessite une mise en compatibilité du PLU portant sur :

- La création d'un sous-secteur NT spécifique au BNHS Trévoux / Sathonay-Camp / Lyon dédié à la réalisation du parking relais de Reyrieux Ouest et à ses ouvrages nécessaires à son exploitation,
- La modification du règlement de la zone N en intégrant la zone NT.

8. ANNEXE - DÉLIBÉRATION ET BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE QUI S'EST DÉROULÉE DU 18/09/2023 AU 15/10/2023

CONSEIL REGIONAL
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Délibération n°CP-2024-03 / 02-83608

DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE
SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE RÉGION

La Commission Permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en sa réunion du 22 mars 2024.

- Vu le Code Général des Collectivités territoriales,
- Vu le budget régional,
- Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.103-2 et R.103-1 relatifs à la concertation du public,
- Vu le Code de commerce, notamment l'article L.145-14,
- Vu la délibération du Conseil régional n° AP-2019-03/17-11-2760 du 28 mars 2019 dite « La Région innove pour vos transports - pour de nouvelles mobilités propres et accessibles » en faveur du projet de BHNS Trévoux-Sathonay-Lyon et de la poursuite des études et procédures pour sa réalisation,
- Vu la délibération de la Commission permanente n° CP-2020-12/17-140-4743 du 18 décembre 2020 approuvant la poursuite des études du projet de BHNS Trévoux-Sathonay-Lyon en phase opérationnelle,
- Vu la délibération de la Commission permanente n° CP-2021-03/17-119-5249 du 26 mars 2021 affectant une somme de 11,5 M€ en autorisation de programme aux dépenses liées à la poursuite du projet de BHNS Trévoux-Lyon en phase opérationnelle et approuvant le dépôt d'une candidature à l'appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre du ministère des Transports,
- Vu la délibération du Conseil régional n° AP-2021-07 / 08-6-5694 du 2 juillet 2021 donnant délégations à la Commission permanente,
- Vu la délibération du Conseil régional n° AP-2023-12/02-10-7967 des 14 et 15 décembre 2023 dite « Mobilités positives du quotidien : cap sur 2035 », qui confirme la maîtrise d'ouvrage de la Région sur le projet de BHNS Trévoux-Lyon en tant que composante du RER Lyonnais,
- Vu la délibération de la Commission permanente n° CP-2023-02/02-6-7259 du 3 février 2023 affectant une somme de 13,5 M€ en autorisation de programme aux dépenses liées à la poursuite du projet de Bus à Haut Niveau de Service Trévoux-Lyon en phase opérationnelle (études techniques, expertises nécessaires au pilotage du projet, acquisitions foncières),
- Vu la délibération de la Commission permanente n° CP-2023-03/02-8-7360 du 10 mars 2023 approuvant le projet d'acte authentique pour la vente entre la CCDSV et la Région du bien immobilier situé 6201 montée des Plagnes à Reyrieux (01600) et cadastré AC n°416,
- Vu la délibération de la Commission permanente n° CP-2023-12/02-19-7888 du 15 décembre 2023 approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation réglementaire au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme soumis à évaluation environnementale,
- Vu le rapport correspondant de Madame PERNOD Stéphanie, Vice-présidente du Conseil régional,
- Vu l'avis de la commission organique,

Ne prennent part ni au débat ni au vote sur la délibération :
- M. NANCHI Alexandre
- M. WAUQUIEZ Laurent

1/2

Après en avoir délibéré.

DÉCIDE

PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) TRÉVOUX-SATHONAY-LYON

I. BILAN DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE AU TITRE DE L'ARTICLE L.103-2 DU CODE DE L'URBANISME POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DE DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU) SOUMIS À ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1) D'approuver le bilan de la concertation réglementaire sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Trévoux-Sathonay-Lyon qui s'est déroulée entre le 10 janvier 2024 et le 7 février 2024, joint en annexe 1 de la présente délibération.

II. FUTUR DÉPÔT DE BUS A REYRIEUX (01600) : PROTOCOLE D'ACCORD TRANSACTIONNEL EN VUE DE LA LIBÉRATION DES LIEUX

1) D'approuver le protocole d'accord transactionnel entre la Région et le Groupe Astr'in présenté en annexe 2.

2) D'autoriser le Président du Conseil régional à signer le protocole d'accord transactionnel avec le Groupe Astr'in.

Envoyé en préfecture le 2 avril 2024

Madame Stéphanie PERNOD

Reçu en préfecture le 2 avril 2024

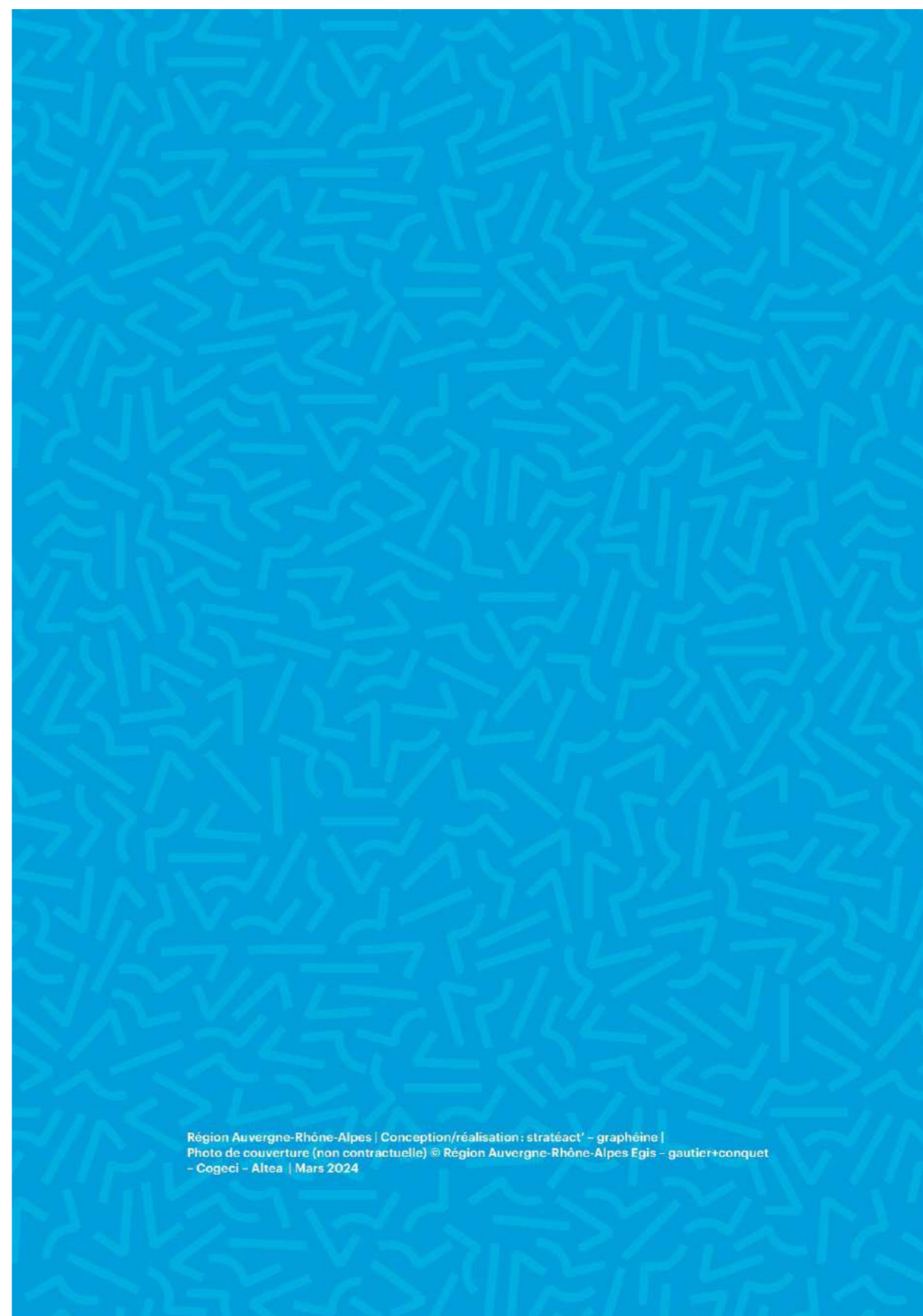
Publié le 2 avril 2024

Numéro AR : 069-200053767-20240322-

Imc183609-DE-1-1

1ère vice-présidente

2/2



Région Auvergne-Rhône-Alpes | Conception/réalisation : stratéact' - graphéine |
Photo de couverture (non contractuelle) © Région Auvergne-Rhône-Alpes Egis - gautier+conquet
- Cogeci - Altea | Mars 2024

SOMMAIRE

1	POURQUOI UNE CONCERTATION MECDU ?	
	Le cadre de la concertation	05
	Les objectifs de la concertation	08
	Le périmètre de la concertation	08
2	LES MOYENS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC	
	Les moyens d'information mis à la disposition du public	11
	Les moyens d'expression mis à la disposition du public	14
3	BILAN DE LA CONCERTATION	
	L'analyse quantitative	17
	L'analyse qualitative	18
	Les conclusions de la concertation	24

03

BILAN DE LA CONCERTATION MECDU - MARS 2024



Pourquoi une concertation MECDU ?

1	Le cadre de la concertation	05
	Les objectifs de la concertation	08
	Le périmètre de la concertation	08

BILAN DE LA CONCERTATION MECDU - MARS 2024

04

Le cadre de la concertation

RAPPEL DU PROJET

Depuis 2019, la Région Auvergne-Rhône-Alpes assure la maîtrise d'ouvrage du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Trévoux-Lyon. Longue de 28 kilomètres, la future ligne permettra de relier sans correspondance le cœur du Val de Saône au quartier Part-Dieu. Cette ligne, maillon du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais (réseau structurant de transport public), a pour objectif d'offrir un mode de transport respectueux de l'environnement et performant incitant à le préférer à la voiture, pour contribuer à désengorger les axes routiers et accompagner le développement du territoire. La cible est une offre de transport public fiable et régulière complémentaire à l'offre l'actuelle, avec un niveau de service proche des bus urbains (un bus toutes les 15 min en pointe) sur un territoire périurbain.

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Trévoux-Lyon :

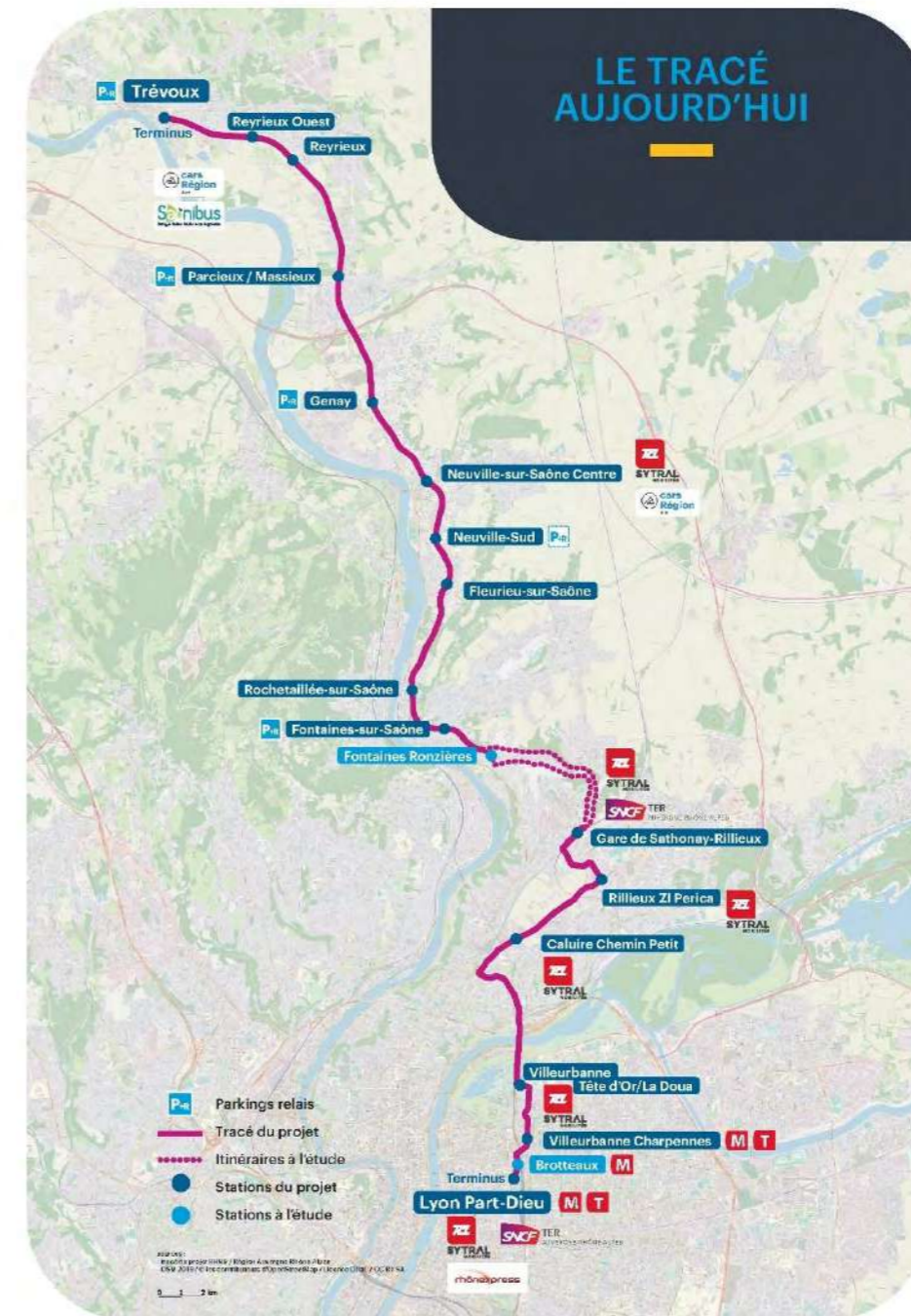
- > offrira aux habitants du Val de Saône **une alternative à la voiture** grâce à une ligne de transport rapide, fiable et accessible à tous;
- > permettra **l'amélioration de la desserte des pôles d'activités et des équipements** présents dans les communes (centres-bourgs, établissements scolaires, pôles sportifs, zones d'activités...);
- > permettra de **soutenir l'attractivité des territoires** et d'accompagner les projets de développement.

Il comprend notamment :

- > la création de 16 à 18 stations;
- > la création d'un dépôt de bus;
- > la réalisation d'aménagements pour les modes actifs;
- > la création d'une offre de stationnement pour les vélos (dans toutes les stations) et pour les voitures (dans certaines stations).

Ce projet est conduit en partenariat avec la Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités, le Département de l'Ain, la Communauté de Communes de Dombes Saône Vallée, le Syndicat Mixte de transports de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) et les communes concernées.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, par la conduite de ce projet, réaffirme son **engagement en faveur de l'amélioration des mobilités du quotidien et la transition énergétique.**



POURQUOI CONCERTER SUR LES ÉVOLUTIONS D'URBANISME ?

Dans le cadre de la création de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Trévoux-Lyon, des mises en compatibilité des documents d'urbanisme seront nécessaires pour la réalisation du projet dans les communes de :

- > Reyrieux;
- > Genay;
- > Neuville-sur-Saône;
- > Fleurieu-sur-Saône;
- > Rochetaillée-sur-Saône;
- > Fontaines-sur-Saône.

Qu'est-ce qu'un document d'urbanisme ?

C'est un document public composé de plans, schémas, programmes et cartes, qui **cadre l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle d'une commune ou d'un territoire**. Il garantit l'équilibre de l'aménagement et a pour objet de déterminer des règles touchant à l'affectation et à l'occupation des sols: Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan Local d'Urbanisme (PLU), Plan Local d'Urbanisme-Habitat (PLU-H), carte communale, plans de sauvegarde et de mise en valeur, etc. Il traduit les ambitions de développement et d'aménagement d'un territoire et sert à cadrer l'urbanisation.

Certains aménagements de la future ligne de BHNS nécessitent **très ponctuellement la réduction d'espaces boisés classés (EBC)** dans le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon pour les communes de Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, et dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Reyrieux. Ces aménagements requièrent au préalable la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés. Cette procédure sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) est soumise à évaluation environnementale, et doit faire l'objet d'une concertation (L. 103-2-1°-c du Code de l'urbanisme).

La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) est une procédure qui garantit la prise en compte d'un projet d'aménagement par les documents d'urbanisme. Elle contribue à adapter, modifier et actualiser ces documents afin que le projet soit réalisable. Cette procédure doit faire l'objet d'une évaluation environnementale lorsqu'elle emporte les mêmes effets qu'une révision (R. 104-13-2° du Code de l'urbanisme), ce qui est notamment le cas lorsqu'il est décidé de réduire un espace boisé classé (EBC), une zone agricole ou une zone naturelle forestière (L. 153-31-2° du Code de l'urbanisme).

Les objectifs de la concertation

Dans la continuité de la concertation préalable organisée du 1^{er} octobre au 15 novembre 2019, en application de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, la présente concertation a pour ambitions :

- > de présenter les modifications nécessaires au projet sur les documents d'urbanisme actuels;
- > d'assurer l'information et la participation du public;
- > de recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses.

Cette concertation s'est déroulée du **10 janvier au 7 février 2024**, soit une période de quatre semaines définies au regard de l'importance et des caractéristiques du projet.

Le périmètre de la concertation

Cette concertation est organisée conformément aux directives de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP) n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 (notamment de son article 40). Elle n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet, qui a déjà fait l'objet d'une concertation préalable réglementaire en 2019. Le bilan de cette concertation est public et disponible depuis juillet 2021 sur le site internet : <http://jeparticipe.auvergnerrhonealpes.fr/bhnstrevouxlyon>

Une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet est prévue en fin d'année 2024 : elle

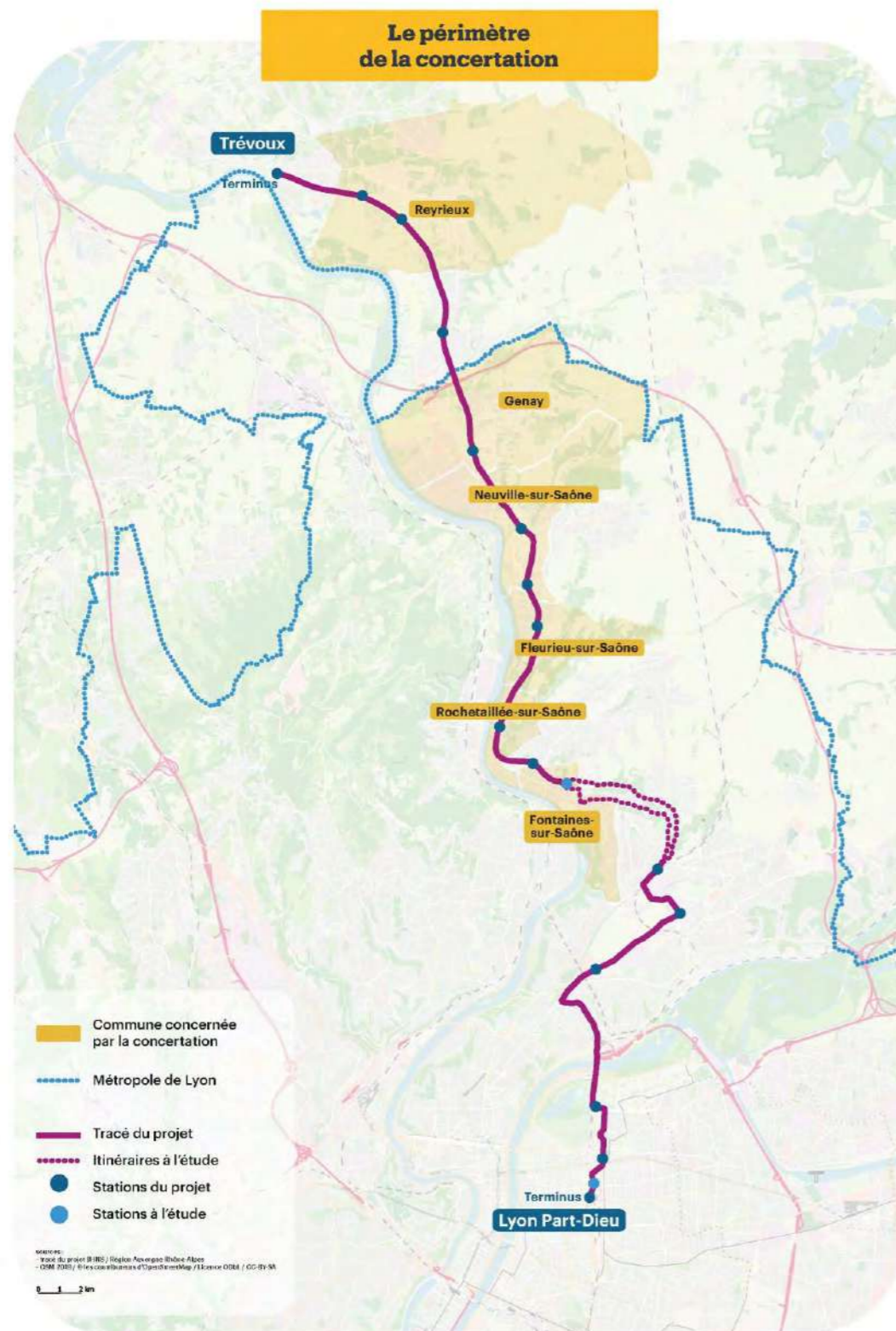
emportera la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU), objet de la présente concertation.

Les suites de la concertation

À l'issue de la concertation, l'ensemble des éléments recueillis fait l'objet du présent bilan, qui sera accessible sur le site internet <http://jeparticipe.auvergnerrhonealpes.fr/bhnstrevouxlyon>

Ce bilan nourrira les décisions concernant le projet et viendra compléter les dossiers de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) qui seront déposés de manière concomitante au dossier d'enquête publique.





Les moyens d'information et d'expression mis à la disposition du public

2	Les moyens d'information mis à la disposition du public	11
1	Les moyens d'expression mis à la disposition du public	14

Afin que les habitants des communes concernées par la concertation puissent s'informer et donner leur avis sur ces mises en compatibilité, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage du projet a mis à leur disposition plusieurs outils d'information et de participation.

Les moyens d'information mis à la disposition du public

UN DOSSIER DE CONCERTATION



Dossier de concertation sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU), consultable à la mairie de Fleurieu-sur-Saône

> Le **DOSSIER DE CONCERTATION** préalable à la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) présente le projet de BHNS Trevoux-Lyon et les mises en compatibilité des documents d'urbanisme des territoires concernés.

Il indique également les modalités d'information et de participation du public dans le cadre de cette procédure de concertation.

Le dossier a été mis à la disposition du public en version papier dans les mairies concernées : Reyrieux, Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône et à l'Hôtel de la Métropole de Lyon. Une version numérique a aussi été mise en ligne sur le site internet du projet :

<https://www.civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/bhns-trevouxlyon>

LE SITE INTERNET DU PROJET

Un **ESPACE DÉDIÉ** à la concertation sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) a été ouvert sur le site internet du projet (<https://www.civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/bhns-trevouxlyon>). Le lancement de la concertation et ses modalités y ont été annoncés le 10 janvier 2024.



LA CAMPAGNE D'INFORMATION

Les outils mis à disposition pour s'informer :

> des **AFFICHES** apposées dans les mairies concernées accompagnées de la délibération de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;



Mairie de Genay



Mairie de Reyrieux



Mairie de Neuville-sur-Saône

> des **ARTICLES** publiés sur le site internet du projet et diffusés à l'ensemble des collectivités concernées pour relais et mise en ligne sur leurs outils de communication.

Reyrieux

Extraits de la page d'accueil du site internet et de la lettre d'information mensuelle (numéro de janvier 2024) de la commune de Reyrieux

Genay

Extrait de la page d'accueil du site internet de la commune de Genay

Neuville-sur-Saône

Extraits de la page d'accueil du site internet et de la page Facebook de la commune de Neuville-sur-Saône

Fleurieu-sur-Saône

Extraits de la page d'accueil du site internet et de la lettre d'information mensuelle (numéro de janvier 2024) de la commune de Fleurieu-sur-Saône

Rochetaillée-sur-Saône

Extraits de la page d'accueil du site internet et de la page Facebook de la commune de Rochetaillée-sur-Saône

Fontaines-sur-Saône

Extrait de la page d'accueil du site internet de la commune de Fontaines-sur-Saône

Métropole de Lyon

Extrait de la page d'accueil du site internet de la Métropole de Lyon

Civocracy

Bannière web de la page dédiée au projet sur le site internet Civocracy

Les moyens d'expression mis à la disposition du public

Des **REGISTRES** papier de concertation disponibles dans les mairies des communes concernées :

- Reyrieux,
- Genay,
- Neuville-sur-Saône,
- Fleurieu-sur-Saône,
- Rochetaillée-sur-Saône,
- Fontaines-sur-Saône

ainsi qu'à l'Hôtel de la Métropole de Lyon.

Le **SITE INTERNET** dédié au projet <http://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon> pour déposer une contribution écrite.

La **BOÎTE MAIL** du projet : bhns-trevouxlyon@auvergnerhonealpes.fr



Bilan de la concertation

3	L'analyse quantitative	17
	L'analyse qualitative	18
	Les conclusions de la concertation	24

15

BILAN DE LA CONCERTATION MECDU - MARS 2024

L'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET LES CONCLUSIONS DE LA CONCERTATION

Le présent bilan prend en compte l'ensemble des contributions exprimées sur le site internet <http://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon>, par courriel à l'adresse suivante bhns-trevouxlyon@auvergnerhonealpes.fr, et sur les registres papier mis à disposition dans les mairies de **Reyrieux, Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône** ainsi qu'à l'Hôtel de la Métropole de Lyon.



BILAN DE LA CONCERTATION MECDU - MARS 2024

16

L'analyse quantitative

La concertation sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme a permis de recueillir **91 contributions**.

LES CONTRIBUTIONS PAR CANAUX ET PAR ORIGINE*



PLATEFORME EN LIGNE
68 contributions



REGISTRES EN MAIRIE
20 contributions



BOÎTE MAIL DU PROJET
3 contributions

LA NATURE DES CONTRIBUTIONS



18 contributions portent sur l'objet de la concertation



73 contributions ne portent pas sur l'objet de la concertation

Parmi les 91 contributions, seules **18 portent sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)**. Elles sont examinées dans la partie « l'analyse qualitative » du présent bilan.

Les 73 autres contributions portent principalement sur l'opportunité du projet, son tracé, son coût et sa faisabilité. Elles ne seront pas analysées dans ce présent bilan, mais feront l'objet **d'une réponse de la part du maître d'ouvrage, soit par mail, soit via le site Civocracy, suivant les canaux d'expression utilisés.**



* Les avis publiés 2 fois ou sur 2 supports différents n'ont été comptabilisés qu'une seule fois.

L'analyse qualitative

Plusieurs thématiques se dégagent parmi les avis exprimés sur l'objet de la concertation : la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, le déclassement des espaces boisés classés, des sujets d'aménagements spécifiques et les modalités de concertation et d'information.

Parmi les 18 contributions*, 7 sont opposées à la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) ou au déclassement des espaces boisés classés (EBC), un contributeur est favorable à la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme et un avis reste neutre. Les autres contributeurs font part de leurs remarques.

LES CONTRIBUTIONS ONT EU POUR OBJET :

La compatibilité du projet avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Un contributeur interroge sur la prise en compte du « protocole sur le schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et de ses territoires d'influence » signé en 2015 par l'État, la Région, les collectivités locales concernées et Voies navigables de France. Le dossier de concertation ne fait pas référence à ce protocole qui prévoyait, notamment, la sanctuarisation des voies ferrées rive droite et rive gauche de la Saône en vue de la création, à hauteur de Neuville-sur-Saône, d'une plateforme multimodale dans le cadre de la création d'un port fluvial d'ici 2030 à Genay. Ce contributeur considère que ces dispositions, qui devaient être reprises au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et au Plan local d'Urbanisme et de l'Habitat, sont contraires au projet de BHNS.

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La sanctuarisation de ces voies ferrées n'est pas inscrite au Schéma de cohérence territoriale (SCoT). Or, le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) prévaut sur le schéma portuaire. Comme l'indique le dossier de concertation sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU), le projet de BHNS est compatible avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), il est même prescrit dans les orientations d'aménagement du territoire.

* Il est important de noter que certaines contributions traitent ou évoquent plusieurs sujets en même temps, raison pour laquelle nous ne communiquerons pas en pourcentage.

Fontaines-sur-Saône :
la compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme
et de l'Habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon

“ Une contributrice s'oppose au changement du « schéma métropolitain d'urbanisme » lié au passage de la ligne de BHNS route de la Vallée, entre Fontaines-sur-Saône et Sathonay-Camp, car elle craint un impact environnemental fort sur les abords de cette voie.

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le passage de la ligne de BHNS sur la route de la Vallée est compatible avec les documents d'urbanisme, car il n'entraîne pas leur modification.
L'impact environnemental du projet, plus précisément l'examen de son opportunité et de son utilité publique au regard de son coût social, écologique et financier, a été examiné par la Région tout au long des études du projet afin d'aboutir à la meilleure situation possible pour le territoire.

Le déclassement de plusieurs espaces boisés classés (EBC) sur certains points ponctuels

“ Trois contributeurs ont fait part de leurs inquiétudes et demandent la modification des aménagements du projet de BHNS afin d'éviter le déclassement des espaces boisés classés (EBC) du tracé.

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La réalisation de la ligne de BHNS Trévoux-Lyon implique effectivement un déclassement partiel de certains espaces boisés classés. La Région Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage, met tout en œuvre afin de limiter ces déclassements, et entend poursuivre ses efforts en ce sens jusqu'à l'enquête publique.
Il est important de souligner qu'à cette échelle, il s'agit davantage d'un ajustement cartographique de zonage que d'abattages d'arbres physiquement sur le terrain.
Sur le fond, le projet prévoit par ailleurs de nombreuses plantations, sur une palette choisie en concertation avec des écologues et dans le respect de la Charte de l'arbre. (https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/environnement/arbres/20111214_gl_chartearbre.pdf)



Neuville-sur-Saône :
la modification du bénéficiaire de l'emplacement réservé de Neuville-Sud (déjà destiné à la création d'un stationnement en lien avec le projet de transport en commun en site propre) au profit de la Région, en remplacement de la Métropole de Lyon

“ Le maire de Neuville-sur-Saône réitère ses réserves¹ concernant l'aménagement d'un parking relais P+R à proximité de la station Neuville-Sud, en attendant les conclusions de l'étude de circulation demandée pour lui permettre de se positionner sur l'opportunité de cet aménagement.
Craignant que ce parking entraîne un flux nouveau de rabatants issus des communes non desservies par le projet de BHNS, et afin de ne pas ralentir l'avancement du projet de BHNS, le maire de Neuville-sur-Saône propose les deux actions suivantes :

- accepter que le maître d'ouvrage du projet inclue le terrain d'assiette d'un éventuel parking relais, actuellement propriété privée, dans le périmètre de sa Déclaration d'Utilité Publique (DUP), sans préjuger de la réalisation effective de l'infrastructure ;
- engager une étude approfondie des circulations et du stationnement sur l'ensemble du secteur, croisée avec les données de l'étude de rabattement, permettant de simuler plus finement l'impact du projet de BHNS sur les circulations des véhicules légers et les besoins de stationnement du quartier.

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a bien pris en compte la demande de la commune de Neuville-sur-Saône de conditionner la création du Parking relais P+R de Neuville-Sud à la réalisation d'études de stationnement et de circulation portées par la Métropole de Lyon. La Région a bien noté l'accord de la commune pour qu'en attendant les conclusions de ces études, toutes les dispositions nécessaires à la création de ce parking soient prises au titre de précautions. L'évolution de l'emplacement réservé (changement du bénéficiaire) ne constituant pas une précaution strictement nécessaire, la Région consent à ne pas intégrer ce point dans le dossier d'enquête. Il est souhaitable que la décision concernant la réalisation ou non du parking relais P+R soit prise en concertation entre les collectivités concernées (commune, Métropole, Région) avant l'enquête publique, sur la base des études attendues.

¹déjà transmises à la maîtrise d'ouvrage par courrier en date du 26/04/2023.

Fleurieu-sur-Saône :
la modification de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Mas pour la création d'un bassin d'assainissement

Deux propriétaires en indivision de la parcelle concernée par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n° 2 à Fleurieu-sur-Saône s'inquiètent de l'impact de la modification envisagée : un emplacement réservé (ER) pour aménager un bassin de rétention à l'ouest de la parcelle, sur une surface supérieure à celle de 300 m² prévue dans l'OAP. Cela leur fait craindre l'empêchement de la réalisation des logements prévus par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), impactant la politique de l'habitat de la commune de Fleurieu-sur-Saône et plus largement de la Métropole de Lyon. Le choix technique est questionné au regard de la technique majoritairement prévue pour la gestion de l'eau pluviale le long des 28 kilomètres de ligne (infiltration sous chaussée). Ils pointent également le fait que le bassin envisagé serait en réalité surélevé de plusieurs mètres par rapport à la voie du BHNS compte tenu de la déclivité du terrain. Ils questionnent le bilan coût - avantages de cet aménagement au regard de l'intérêt général et de la politique de l'habitat, et demandent le recours à d'autres techniques moins impactantes et invasives.

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La modification proposée au Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) consiste en la modification de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) pour intégrer un bassin d'infiltration dimensionné par rapport aux besoins du projet de BHNS et aux prescriptions techniques de la Métropole de Lyon ; cette modification ne porte pas sur la création d'un emplacement réservé. Il n'est pas du ressort du maître d'ouvrage de décider de la modification de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur la partie dédiée à l'habitat. Les études approfondies par une équipe de maîtrise d'œuvre compétente, réalisées en concertation avec les services de la Métropole de Lyon, justifient l'opportunité et la conception technique de ce bassin.



Reyrieux :
la création d'un STECAL « nouvelle technologie » (NT) pour la création d'un parking relais pour le BHNS au sein de la zone naturelle

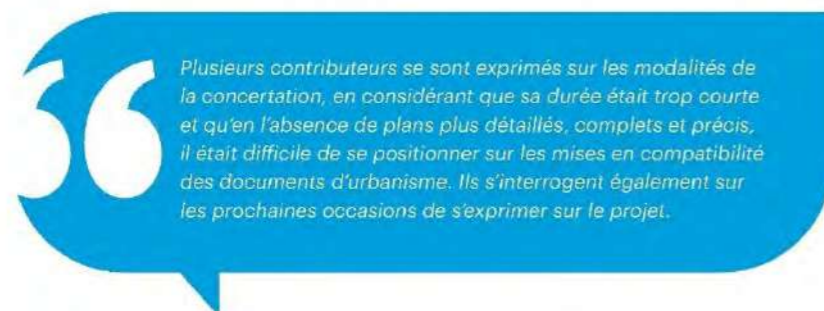
Un contributeur pointe l'absence d'éléments permettant de visualiser la réalisation d'ombrières avec panneaux photovoltaïques au niveau du parking relais de la station Reyrieux Ouest (dont le parking nécessite la création d'un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitée (STECAL), « nouvelle technologie » (NT), au sein duquel s'insérera le projet BHNS en zone naturelle). Le contributeur demande qu'à l'occasion de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Reyrieux, il soit fait mention de l'implantation et du raccordement de ces équipements réglementaires.

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La concertation sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) ne porte que sur la nécessité d'apporter des évolutions au Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H), document administratif local, pour s'assurer de la bonne concordance entre ce PLU-H et le projet de BHNS. La réglementation concernant les panneaux photovoltaïques sur les parkings est une réglementation nationale, portée par plusieurs lois et décrets ministériels et codifiée dans le Code de l'urbanisme. Le projet de BHNS répondra à ces obligations réglementaires.



Les modalités de concertation et d'information

LA RÉPONSE
DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'objet de la concertation porte sur les évolutions administratives à apporter au règlement du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H), règlement écrit et règlement graphique, permettant la réalisation du projet. Cette concertation sur les documents locaux d'urbanisme est une exigence récente du législateur, apportée par la loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP) du 7 décembre 2020, à laquelle la Région Auvergne-Rhône-Alpes a fait le choix de se soumettre au-delà de ses obligations strictes. Cette concertation a pour vocation d'apporter au public un nouveau canal d'expression. En effet, dans la continuité des actions de dialogue entamées lors de la concertation préalable de 2019, cette concertation constitue une nouvelle étape permettant d'associer le public à la conception du projet et son évolution.

En fin d'année 2024, l'enquête publique permettra à toute personne qui le souhaite de donner son avis sur l'opportunité du projet et sur son impact environnemental. À cette occasion, un dossier complet décrivant le projet et ses impacts sur son environnement (écologique, foncier, mais aussi humain, paysager, etc.) sera présenté au grand public ainsi qu'aux services de l'État. Une commission d'enquête sera désignée par le tribunal administratif, à la demande de la préfecture. Les services de l'État s'assureront de la solidité du projet porté par le maître d'ouvrage. La commission d'enquête conduira l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. À l'issue de cette enquête, la commission d'enquête rédigera un rapport et des conclusions motivées. Les conclusions et le dossier seront transmis à la préfecture, qui décidera de l'utilité publique du projet.

Les conclusions de la concertation

La concertation sur les évolutions des documents d'urbanisme envisagées dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet a mobilisé près de 100 contributions.

Néanmoins, la participation du public ne s'est pas tant focalisée sur les documents d'urbanisme que sur l'opportunité du projet de BHNS.

Ces avis confirment l'intérêt du public pour les enjeux environnementaux du territoire et les incidences du projet de BHNS, positives et négatives, sur ce territoire. La Région a entendu ces préoccupations : elles sont prises en compte dans la conception du projet qui sera soumis à l'avis du public lors de l'enquête publique à venir.

Concernant les documents d'urbanisme, la Région retient les enseignements suivants :

- > Il y a une réelle attente du public à ce qu'un effort soit porté par le projet pour réduire les déclassements des espaces boisés classés (EBC) de la Métropole. La Région s'engage à poursuivre ses efforts en ce sens, afin de réduire son impact sur les zonages des espaces boisés classés (EBC) du Plan Local d'Urbanisme et d'habitat (PLU-H) du Grand Lyon.
- > À la demande de la commune, l'évolution de l'espace réservé (ER) de Neuville-Sud ne sera pas intégré au dossier d'enquête.
- > Le public souligne l'importance de disposer d'éléments clairs et complets (plans) et d'une analyse des enjeux environnementaux pour se prononcer. Ces éléments de forme ont été entendus par la Région, qui en tire les enseignements pour ses futures concertations avec le public. En particulier, un effort supplémentaire sera porté sur la clarté et la complétude des dossiers d'enquête publique du projet.
- > En parallèle de cette concertation, la Métropole de Lyon a demandé à la Région de porter, via la procédure de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) avec le projet de BHNS, une régularisation administrative des zonages « plantations sur le domaine public » et « espaces végétalisés à valoriser » (EVV) que traversera le projet de BHNS. Le projet de BHNS est compatible avec les règlements propres à ces zones : cela ne nécessite pas de mise en compatibilité avec les zonages traversés. Néanmoins, par souci de cohérence d'ensemble du règlement graphique de son Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H), la Métropole souhaite que la procédure de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme avec le projet de BHNS de la Région soit le support de cette régularisation. À la demande de la Métropole, la Région intégrera donc cette régularisation dans son dossier présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le présent bilan a été validé par la commission permanente du Conseil régional lors de sa réunion du 22 mars 2024. Il sera annexé au dossier sur la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) qui fait partie du dossier d'enquête publique.



S'informer, poser une question tout au long du projet

Rendez-vous
sur le site internet
du projet :



<https://www.civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/bhns-trevouxlyon>

Maître d'ouvrage



Partenaires



[auvergnerhonealpes.fr](https://www.auvergnerhonealpes.fr)