



BALAN (01 360)

Déclaration de projet prescrite le : 06/09/2022
Déclaration de projet approuvée le : 06/02/2024

DÉCLARATION DE PROJET PORTANT SUR LE PARKING DE COVOITURAGE À PROXIMITÉ DE L'ÉCHANGEUR N 6 BALAN / DAGNEUX

(82 PLACES DE STATIONNEMENT ET 2 PLACES PMR)



1b

Evaluation environnementale

Vu pour être annexé à la délibération du

Le Maire


sce
Aménagement
& environnement



AGENCE 2BR
582 Allée de la Sauvegarde
69009 LYON
Tel : 04 78 83 61 87
Fax : 04 78 83 64 62

Dossier d'approbation



RAPPORT

Evaluation environnementale de la déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en compatibilité du PLU

Déclaration de projet – [V2](#)

Février 2023

[Reprise de l'évaluation environnementale pour donner suite à l'avis de l'Autorité environnementale dans son avis du 12 janvier 2023](#)

3 CM et mairie de Balan



RAISON SOCIALE	3CM – Communauté de communes de la Côtière à Montluel
COORDONNÉES	485 rue des valets 01120 Montluel Cedex Tél. 04.78. 06. 39.37
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur STEFANINI Tél. 06.84.38.49.64 infrastructures@3cm.fr

SCE

COORDONNÉES	4, rue Viviani – CS26220 44262 NANTES Cedex 2 Tél. 02.51.17.29.29 - Fax 02.51.17.29.99 E-mail : sce@sce.fr
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Madame Moine Lauren Tél. 06.82.56.43.68 E-mail : lauren.moine@sce.fr

RAPPORT

TITRE	Evaluation environnementale de la déclaration de projet de l'aire de covoiturage à Balan emportant mise en compatibilité du PLU
NOMBRE DE PAGES	149
OFFRE DE RÉFÉRENCE	22001321 – Édition 1 – mai 2022
N° COMMANDE	Notification – Marché 220512 – 29/04/2022

SIGNATAIRE

RÉFÉRENCE	DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
220512	28/07/2022	Édition 1	-	LAM	CMZ
220512	25/08/2022	Edition 2	-	LAM	CMZ

Sommaire

La démarche d'évaluation environnementale	9
1. Fondements juridiques et réglementaires de l'évaluation.....	9
1.1. Le cas du projet d'aire de covoiturage	9
2. Objectifs et contenu de l'évaluation environnementale.....	10
Présentation du projet et analyse de l'articulation avec les plans et programmes	12
1. Présentation du projet : rappel des principaux éléments	12
2. Une localisation stratégique du projet.....	13
3. Analyse de l'articulation avec les plans et programmes	13
3.1. Le Schéma régional d'aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)	14
3.2. Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).....	15
3.3. Le Plan Climat Air Energie Territorial de la 3CM	16
3.4. Le SCOT BUCOPA.....	17
Etat initial de l'environnement sur la zone de projet.....	21
1. Le milieu physique	21
1.1. Localisation	21
1.2. Topographie.....	23
1.3. Géologie.....	27
1.4. Pédologie	29
1.5. Climat	31
1.5.1. Températures	31
1.5.2. Précipitations	32
2. Les ressources en eau et les milieux aquatiques.....	33
2.1. Contexte réglementaire et institutionnel	33
2.1.1. Directive Cadre sur l'Eau (DCE).....	33
2.1.2. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).....	34
2.2. Masses d'eau souterraines	35
2.3. Masses d'eau superficielles	38
3. Assainissement	43
3.1. Assainissement collectif.....	43

3.2. Gestion des eaux pluviales	43
3.3. Alimentation en eau potable	43
3.3.1. La production et la distribution	43
4. L’agriculture et la consommation d’espace	46
4.1. Les exploitations impactées	46
4.1.1. Surfaces impactées	46
4.1.2. Production agricole impactée	47
4.1.3. Occupation de la zone d’étude	47
5. Les milieux naturels et la biodiversité	49
5.1. Les milieux naturels protégés	49
5.1.1. Inventaires ZNIEFF	49
5.1.2. Espaces Naturels Sensibles (ENS)	50
5.1.3. Inventaire des zones humides	51
5.1.4. Inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)	52
5.1.5. Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope	53
5.1.6. Parc Naturel National (PNN)	53
5.1.7. Parc Naturel Régional (PNR)	53
5.1.8. Ramsar	53
5.1.9. Réserves Naturelles Nationales (RNN) et Régionales (RNR)	54
5.2. Le réseau Natura 2000	55
5.3. La trame verte et bleue	57
6. Le paysage et le patrimoine	61
6.1. Cadre réglementaire et institutionnel	61
6.1.1. Sites classés et inscrits	61
6.1.2. Monuments historiques	61
6.1.3. Site patrimonial remarquable	61
6.1.4. Vestiges archéologiques	62
6.2. Les unités paysagères	63
6.2.1. Typologie régionale	63
6.2.2. Typologie locale	63
6.3. Les co-visibilités avec le projet	64
7. Les risques majeurs	66
7.1. Les risques naturels	66
7.1.1. Les risques d’inondations	66
7.1.2. Aléa retrait gonflement des argiles	67
7.1.3. Aléa sismique	68
7.2. Les risques industriels	69

7.2.1. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	69
7.2.2. Canalisations de Transport de Matières Dangereuses	72
8. Les nuisances et pollutions.....	73
8.1. Les nuisances sonores	73
8.2. Sites et sols pollués	80
8.3. La gestion des déchets	82
8.4. La qualité de l'air	83
8.5. Les émissions polluantes sur la commune de Balan	86
9. Les déplacements et la mobilité.....	87
9.1. Contexte.....	87
9.2. Les enjeux de mobilité à l'échelle intercommunale	87
2.1.1. Des dispositifs d'intermodalité : le PDMS de la 3CM	87
9.3. Trafic routier en interface avec l'aire de covoiturage	89
9.4. Conception de l'aire de covoiturage	89
9.5. Utilisation de l'aire de covoiturage.....	89
9.6. Opportunité de l'aire de covoiturage	89
10. L'énergie.....	93
10.1. Contexte réglementaire et institutionnel.....	93
10.1.1. Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)	93
10.1.2. Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)	94
10.1.3. Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)	95
10.2. Les consommations et émissions d'énergie.....	96
10.3. La production des énergies renouvelables	97
11. Synthèse des principaux enjeux environnementaux	98

Analyse exposant les incidences probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement et proposition de mesures..... 100

1. Rappel des caractéristiques du projet.....	100
2. Présentation de la mise en comptabilité du PLU	101
3. Evaluation des incidences prévisibles et propositions de mesures	101
4. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	117
4.1. Le réseau Natura 2000	117
4.2. Site Natura 2000 : FR8201638 « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuves Rhône, de Jons à Anthon » (ZSC).....	119
4.2.1. Les habitats d'intérêt communautaire	119

4.2.2. Les espèces d'intérêt communautaire.....	119
4.3. Site Natura 2000 : FR8201639 « Steppes de la Valbonne » (ZSC)	120
4.3.1. Les habitats d'intérêt communautaire	120
4.4. Site Natura 2000 : FR8212011 « Steppes de la Valbonne » (ZPS)	120
4.4.1. Les espèces d'intérêt communautaire.....	120
4.5. Site Natura 2000 : FR8201758 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » (ZSC).....	121
4.5.1. Les habitats d'intérêt communautaire	121
4.5.2. Les espèces d'intérêt communautaire.....	122
4.6. Site Natura 2000 : FR8201653 « Basse vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône » (ZSC)	123
4.6.1. Les habitats d'intérêt communautaire	123
4.6.2. Les espèces d'intérêt communautaire.....	124
4.7. Incidences potentielles du projet et de la mise en comptabilité du PLU sur Natura 2000	124
5. Conclusion sur les incidences de la déclaration de projet sur l'environnement	126
5.1. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU	126
5.2. Les incidences du projet sur l'environnement.....	126
Justification de la localisation du projet et analyse des solutions alternatives	129
Les critères, indicateurs et modalités de suivis	132
1.La définition de critères et d'indicateurs de suivi	132
1.1Le tableau de bord de suivi des effets de la déclaration de projet de l'aire de covoiturage entraînant modification du PLU de Balan.....	132
Méthodes utilisées pour l'évaluation environnementale	137
1. Périmètre d'étude	137
2.Auteurs de l'étude	137
3.Méthodologie	137
1.1 Démarche générale	137
1.2 Réalisation du diagnostic environnemental.....	137
1. Le résumé non technique de l'évaluation environnementale de la déclaration de projet emportant mise en comptabilité du PLU de Balan	140

1.Présentation du projet et analyse de l’articulation avec les plans et programmes.....	140
1.1 Une localisation stratégique.....	141
1.2 Une nécessité de faire évoluer le document d’urbanisme actuel	141
1.3 Résumé de l’état initial de l’environnement	142
1.4 Analyse des incidences	144
1.4.1 Analyse des incidences de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU..	144
1.4.2 Analyse des incidences du projet sur l’environnement	144
1.4.3 Analyse des incidences sur Natura 2000.....	145
1.5 Analyse de l’articulation de la déclaration de projet avec les plans et programmes .	145



Rappels réglementaires de l'évaluation environnementale

La démarche d'évaluation environnementale

1. Fondements juridiques et réglementaires de l'évaluation

L'article L. 300-6 du code de l'urbanisme prévoit que "lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement". Les articles R. 104-8 à R. 104-14 du même code précisent quant à eux dans quels cas la mise en compatibilité du PLU par la voie de la déclaration de projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après un examen au cas par cas.

En application de l'article R104-9 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

- ▶ 1° De leur élaboration ;
- ▶ 2° De leur révision ;
- ▶ 3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L.153-31.

La mise en compatibilité du PLU de Balan dans le cadre de la présente déclaration de projet est donc soumise à une évaluation environnementale car la commune est concernée par le réseau Natura 2000.

1.1. Le cas du projet d'aire de covoiturage

La communauté de communes de la côtière à Montluel (3 CM) porte en effet un projet de parking de covoiturage au niveau de l'échangeur n°6 Dagneux/Balan de l'autoroute A42. À ce titre, l'intercommunalité a saisi l'Autorité environnementale pour **l'examen au cas par cas du projet de parking**. À l'issue de l'instruction, le projet de parking a été dispensé d'étude d'impact par la décision 2020-ARA-KKP-2584.

Afin de rendre compatible la création d'une aire de covoiturage avec le droit des sols, une procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Balan a été prescrite par délibération du 30 septembre 2020. Une mise à jour des pièces du PLU a ainsi été opérée pour intégrer la réalisation de ce projet (modification du PADD, des pièces graphiques et création d'une OAP). En effet, bien que le parking de covoiturage rentrait dans le champ des équipements d'intérêt collectif, la compatibilité du projet avec la zone agricole restait à démontrer. De plus, le règlement de la zone A ne permettait pas la réalisation d'aire de stationnement. Enfin, le projet présentait quelques points d'incompatibilité avec le PADD.

Concernant, le volet environnemental, **une saisine au cas par cas de l'autorité environnementale (AE) a été déposée le 19 novembre 2020. Toutefois, un avis délibéré de l'AE rendu le 17 février 2021 stipule la nécessité de réaliser une évaluation environnementale** pour deux principales raisons :

- ▶ **la présence de sites Natura 2000 sur la commune de Balan** (site FR8201638 « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon » et le site FR8212011 « Steppes de La Valbonne ». La zone d'étude est située hors zone Natura 2000 mais à une distance d'environ 2 km du réseau Natura 2000 ;

- ▶ **la réduction d'une zone agricole** car le projet s'inscrit sur une culture de céréales (blé tendre). La mise en compatibilité du PLU emporte les mêmes effets que ceux d'une révision en venant réduire une zone agricole.

L'article R.104-9 du code de l'urbanisme précise que : « *Les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion : (...) 3° De leur mise en comptabilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31.* ».

Compte tenu de la réduction de la zone agricole et de la présence du réseau Natura 2000, la saisine de l'Autorité environnementale ne pouvait donc pas être une saisine au cas par cas mais une évaluation environnementale systématique.

Dans ce contexte l'AE a demandé dans son avis en date du 17 février 2021, la réalisation d'une évaluation environnementale systématique de la déclaration de projet de l'aire de covoiturage dans le cadre de la mise en comptabilité du PLU de la commune de Balan. Le projet de parking étant réalisé, le préfet a demandé de reprendre le dossier en intégrant une évaluation environnementale a posteriori afin de le rendre compatible avec le droit de l'urbanisme.

2. Objectifs et contenu de l'évaluation environnementale

La directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement a introduit les outils et méthodes de l'évaluation environnementale. Les objectifs de l'évaluation environnementale de la déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en compatibilité du PLU de Balan sont à la fois de :

- ▶ intégrer et favoriser la prise en compte des enjeux environnementaux ;
- ▶ vérifier la cohérence avec les obligations réglementaires et leur articulation avec les autres plans et programmes en vigueur sur le territoire ;
- ▶ évaluer les impacts du projet sur l'environnement, et au besoin, proposer des mesures visant à les améliorer ;
- ▶ préparer le suivi de la mise en œuvre du PLU afin de pouvoir en mesurer l'efficacité au regard des objectifs fixés.

Le contenu de cette évaluation environnementale est défini par l'article R104-18 du code de l'urbanisme. Il comprend :

- ▶ 1° Une **présentation du document et de son articulation avec les autres documents d'urbanisme** et les autres plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- ▶ 2° Une analyse de **l'état initial de l'environnement** ;
- ▶ 3° Une analyse exposant **les incidences notables probables** de la mise en œuvre du document sur l'environnement ainsi que les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier Natura 2000 ;
- ▶ 4° **L'exposé des motifs** pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables ;
- ▶ 5° La **présentation des mesures** envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- ▶ 6° **La définition des critères, indicateurs et modalités** retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement ;
- ▶ 7° **Un résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.



Présentation du projet et analyse de l'articulation avec les plans et programmes

Présentation du projet et analyse de l'articulation avec les plans et programmes

1. Présentation du projet : rappel des principaux éléments

L'aire de covoiturage est située au sein de la commune de Balan dans le département de l'Ain (01). Elle est bordée au nord par la gare de péage de l'A42 (échangeur 6) et au sud par la D1084.



Figure 1 : Localisation de l'aire de covoiturage et des infrastructures de transports (source : Géoportail)

Le site du projet s'inscrit sur une surface de 0.4 ha environ aujourd'hui investie par l'aire de covoiturage (ancienne parcelle agricole). L'aire de covoiturage est dotée de 84 places de stationnement (dont 2 PMR situées proche de l'entrée). L'aire de covoiturage a un sens de circulation bien défini permettant de sécuriser les déplacements tous modes.

L'aire de covoiturage dispose d'une entrée et d'une sortie distinctes. Ce choix est relativement pertinent, il permet de soulager le giratoire des entrées vers l'aire de covoiturage. Des portiques ont été aménagés à l'entrée et à la sortie de l'aire de covoiturage afin de limiter l'accès (max. 2,1m).

L'aire de covoiturage est dotée d'un quai bus le long de la D1084, la liaison entre l'aire de covoiturage et le quai s'effectue à l'aide d'un cheminement piéton aménagé à cet effet. Plusieurs mats (5) d'éclairage ont été aménagés afin de répondre au besoin d'éclairage. Enfin, une dizaine d'arbres ont été plantés entre les places de parking, chaque arbre est également accompagné d'un tuteur.

2. Une localisation stratégique du projet

Compte tenu de la localisation, le trafic routier autour de l'aire d'étude est important :

- ▶ D1084 : 9 000 veh./j (dans les deux sens confondu, en 2019 – source département de l'Ain)
- ▶ A42 entre Balan et La Boisse Montluel : 55 000 veh/j (dans les deux sens confondus, en 2017 - source département de l'Ain)

L'aire de covoiturage bénéficie ainsi d'un positionnement stratégique, à mi-chemin entre Lyon et Ambérieu-en-Bugey qui contribuera à fluidifier le trafic routier. Au-delà de l'usage du quotidien (domicile/ travail), l'aire de covoiturage peut accueillir le covoiturage longue durée (domicile/ loisir). Ce type de covoiturage s'effectue d'avantage le week-end, les véhicules des passagers sont amenés à rester plus longtemps sur place. Un abris covoitureurs est installé côté Est du projet en interface direct avec le dépose minute. De plus, cet équipement est amené à connaître plusieurs usages (covoiturage, transport en commun, vélo, etc). Du fait de sa configuration et de son emplacement, son potentiel en matière d'usage est fort.

3. Analyse de l'articulation avec les plans et programmes

Le paragraphe ci-dessous vise à justifier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols et orientations générales définies par les documents d'urbanisme opposables ainsi que les plans et schémas.

L'article R104-18 du code de l'urbanisme précise que l'évaluation environnementale comprend : « 1° une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ».

L'article L131-4 – précise que Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :

- ▶ « 1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;
- ▶ 2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;
- ▶ 3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;
- ▶ 4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;
- ▶ 5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Le territoire d'étude n'est concerné que par un SCOT : le SCOT BUCOPA approuvé le 26 janvier 2017. Il n'est pas concerné par les autres plans et programmes listés.

L'article L 131-5 du code de l'urbanisme stipule par ailleurs que « Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement et les schémas départementaux d'accès à la ressource forestière ».

Le territoire est concerné par le PCAET de la 3CM approuvé par délibération du conseil communautaire le 6 octobre 2021.

Enfin l'article L131-7 précise qu'« En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les documents en tenant lieu et les cartes communales sont compatibles, s'il y a lieu, avec les documents énumérés aux 1° à 10° de l'article L. 131-1 et prennent en compte les documents énumérés à l'article L. 131-2. ».

Le SCOT ayant été approuvé en janvier 2017, il est intégrateur de ces documents de rang supérieur. Il convient toutefois, d'analyser la mise en compatibilité du PLU et du projet avec les

orientations du **SRADDET Auvergne Rhône-Alpes** approuvé le 20 avril 2020 ainsi qu'avec le **SDAGE Rhône Méditerranée** adopté le 18 mars 2022.

Les plans retenus pour l'analyse de l'articulation sont donc :

- ▶ Le SRADDET Auvergne Rhône-Alpes ;
- ▶ Le SDAGE Rhône méditerranée pour la période 2022 – 2027 ;
- ▶ Le PCAET de la 3CM ;
- ▶ Le SCOT BUCOPA.

3.1. Le Schéma régional d'aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

L'article 10 de la loi portant la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) de 2015 modifie les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et introduit l'élaboration d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) parmi les attributions de la Région en matière d'aménagement du territoire.

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets. Il se substitue aux schémas sectoriels idoines : SRCE, SRCAE, SRI, SRIT, PRPGD.

Le SRADDET Auvergne Rhône-Alpes a été officiellement engagé en 2017 et la démarche s'intitule « Ambition Territoires 2030 ». Il 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 SRADDET organise sa stratégie en 4 axes majeurs déclinés par 8 orientations et 33 objectifs. Tous les objectifs portent des enjeux et des attentes propres mais contribue également, en articulation avec l'ensemble, à définir un modèle d'attractivité renouvelée pour la Région Auvergne Rhône Alpes autour des valeurs de diversité, de solidarité, d'ouverture et d'alliances.

- ▶ **Axe 1 : Prévenir et lutter contre les effets du dérèglement climatique**
 - Orientation 1 : Défendre une gestion économe du foncier et la « désimpermeabilisations des sols »
 - Orientation 2 : Assurer la transition vers des mobilités plus « douces » et décarbonées
 - Orientation 3 : Repenser la construction de la ville et de l'habitat
 - Orientation 4 : Se préparer à la multiplication des risques naturels
 - Orientation 5 : Préserver notre ressource en eau
 - Orientation 6 : Végétaliser la ville
- ▶ **Axe 2 : Combattre les déséquilibres territoriaux**
 - Orientation 7 : Redynamiser les centres bourgs, les centres villes et les quartiers en difficultés
 - Orientation 8 : Le grand défi des transports pour tous
 - Orientation 9 : Simplifier les parcours
- ▶ **Axe 3 : Une région leader sur l'économie circulaire, la prévention et la gestion des déchets**
 - Orientation 10 : Accélérer la transition vers l'économie circulaire
 - Orientation 11 : Être leader sur la gestion des déchets
- ▶ **Axe 4 : Conforter l'ouverture du territoire régional et renforcer les coopérations transfrontalières**
 - Orientation 12 : Soutenir les grands projets de mobilité

- Orientation 13 : Faire une priorité du maintien de la biodiversité alpine en renforçant les coopérations transfrontalières

La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en comptabilité du PLU de Balan est principalement concerné par l'axe 1 « prévenir et lutter contre les effets du dérèglement climatique. Plus particulièrement, par :

- ▶ L'orientation 1 : Travailler à une structuration robuste du territoire avec des outils adaptés
- Orientation 2 : Assurer la transition vers des mobilités plus « douces » et décarbonées.

Le SRADDET prévoit une augmentation de la demande en déplacements d'ici 2030. L'enjeu est donc de s'appuyer sur le report vers les transports collectifs et les modes actifs (vélo, marche à pied et autres engins de déplacements personnels...) et **l'optimisation des déplacements** (covoiturage, nouveaux services, réduction des déplacements contraints), etc. Il prévoit également d'agir sur la localisation des constructions nouvelles, logements ou tertiaire, là où se trouvent les principaux réseaux de transport collectif pour optimiser les déplacements. En un mot, densifier la ville autour des pôles de transports afin de favoriser le recours aux transports collectifs ou aux modes actifs.

COMPATIBILITÉ

Compatible | La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en comptabilité du PLU de Balan s'inscrit dans la lignée du scénario 2030 du SRADDET.

3.2. Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)

Le respect concernant les objectifs de bon état des masses d'eau définis par la **Directive Cadre sur l'Eau (DCE)** et repris par le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée doit être pris en compte**. La directive cadre sur l'eau (DCE) repose en effet sur la notion d'état écologique, qui consiste à aborder la qualité de l'eau et des milieux aquatiques principalement au travers de la biodiversité. L'état se décline en cinq classes, représentées chacune par une couleur : très bon état (bleu), bon état (vert), état moyen (jaune), état médiocre (orange), mauvais état (rouge). L'appréciation de l'état des cours d'eau nécessite de regarder successivement :

- ▶ l'état écologique, qui intègre à la fois des éléments biologiques et des éléments de physicochimie générale soutenant la biologie (c'est-à-dire influant directement sur la biologie), ainsi que des polluants spécifiques à l'état écologique et la morphologie (pour les masses d'eau candidates au très bon état),
- ▶ l'état chimique, concerne un nombre restreint de substances (53) d'intérêt communautaire. L'état a été apprécié avec les mesures disponibles sur l'eau et en partie sur le biote.

Dans le bassin Rhône-Méditerranée, le SDAGE 2015-2021 et le programme de mesures ont été élaborés par le comité de bassin et le préfet coordonnateur de bassin, préfet de la Région Rhône-Alpes. Défini pour 6 ans à l'échelle du bassin hydrographique, il est le principal outil de mise en œuvre de la politique communautaire dans le domaine de l'eau. Le SDAGE a été révisé et de nouvelles orientations ont été formulées pour la période 2022-2027. Neuf orientations ont ainsi été proposées :

- ▶ S'adapter aux effets du changement climatique ;
- ▶ Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- ▶ Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques ;
- ▶ Prendre en compte les enjeux sociaux et économiques des politiques ;
- ▶ Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux ;
- ▶ Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- ▶ Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides ;

- ▶ Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- ▶ Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

COMPATIBILITÉ

Compatible | La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en comptabilité du PLU de Balan sera compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône Méditerranée notamment en matière de qualité, dans la mesure où des compléments ont été apportés dans le règlement sur la gestion des eaux pluviales en zone UE et au sein de l'OAP créée. Aucun prélèvement d'eau n'est prévu sur la zone.

3.3. Le Plan Climat Air Energie Territorial de la 3CM

Adopté le 6 octobre 2021 par le conseil communautaire de la 3CM pour une période de 6 ans (2020 – 2026), le PCAET de la 3CM s'articule autour de 4 grandes orientations stratégiques territoriales, déclinées en objectifs sectoriels à l'horizon 2030 :

Habitat :

- ▶ Développer massivement la rénovation énergétique globale et performante de l'habitat, en visant 2 000 maisons et 2 600 appartements rénovés d'ici 2030 ;
- ▶ Sensibiliser et accompagner les habitants vers des pratiques et des équipements plus sobres énergétiquement.

Tertiaire et industrie :

- ▶ Rénover les bâtiments du secteur tertiaire (publics, privés, bureaux et commerces), en visant 135 000 m² de bureaux, ou équivalent, rénovés au niveau BBC ;
- ▶ Sensibiliser et accompagner les commerces et les industries vers des pratiques et des équipements plus sobres énergétiquement.

Mobilité :

- ▶ Développer les solutions alternatives à la voiture pour les déplacements locaux : modes actifs, covoiturage et transports en commun, en visant par exemple 2 550 personnes se rendant au travail en covoiturage ;
- ▶ Soutenir les mêmes leviers pour les déplacements longue distance ;
- ▶ Déployer une politique d'aménagement favorable à la réduction des déplacements contraints.

Énergies renouvelables :

- ▶ Développer prioritairement la filière solaire photovoltaïque, en toiture ou ombrières, d'ici 2030. Viennent les autres filières : bois-énergies, récupération chaleur fatale, méthanisation... vient ensuite le solaire thermique et la géothermie ;
- ▶ Viser le renouvellement de 75% du parc domestique au bois (1 875 appareils), pour améliorer la qualité de l'air et favoriser des appareils plus performants.

Des fiches actions accompagnent ces grandes orientations stratégiques territoriales. Les fiches actions 14 à 21 portent notamment sur la mise en œuvre d'une mobilité bas carbone :

- Fiche action 14 : réduire les besoins de déplacement (offrir des services publics de proximité) ;
- Fiche action 15 : réduire les besoins de déplacement (limiter les déplacements domicile/travail) ;
- Fiche action 16 : réduire les besoins de déplacement (exemplarité des collectivités)
- Fiche action 17 : développer les modes actifs (encourager la pratique du vélo)
- Fiche action 18 : développer les modes actifs (se déplacer autrement au travail)
- Fiche action 19 : renforcer l'offre de transports en commun (adapter l'offre aux besoins des habitants et salariés)
- Fiche action 20 : renforcer l'offre de transports en commun (renforcer l'offre ferroviaire)

- Fiche action 21 : mobilité partagée et moins émettrice (favoriser la mobilité partagée).

La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en comptabilité du PLU de Balan est ainsi concernée par les objectifs liés à la mobilité. La déclaration de projet répond de fait à l'objectif visant à développer les solutions alternatives à la voiture pour les déplacements locaux (covoiturage). De plus, elle contribue au déploiement d'une politique d'aménagement favorable à la réduction des déplacements contraints et constitue également un levier pour les déplacements longue distance de par la localisation de l'aire de covoiturage. Enfin, elle pourrait participer à l'atteinte des objectifs liés au développement des énergies renouvelables par la mise en place de panneaux photovoltaïques sur les abris de l'aire de covoiturage.

COMPATIBILITÉ

Compatible | La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en comptabilité du PLU de Balan est donc compatible avec les orientations stratégiques du PCAET et plus particulièrement celles portant sur la mobilité (mobilité partagée, réduction des besoins de déplacement).

3.4. Le SCOT BUCOPA

Le territoire du BUCOPA occupe une situation géographique stratégique au cœur des dynamiques économiques des aires métropolitaines lyonnaise et genevoise. Le SCoT BUCOPA définit, pour ce territoire, la stratégie et le cadre réglementaire de l'ensemble des politiques publiques à horizon 2030 en matière d'habitat, de développement économique, de commerces, de services, de mobilité, de transition énergétique, d'agriculture, et de tourisme.

Le SCoT BUCOPA a fait l'objet d'une révision générale. Il a été approuvé le 26 janvier 2017 et rendu exécutoire **le 2 mai 2017**. Une procédure de modification est en cours. Le SCoT est composé de plusieurs documents regroupés en trois parties : le Rapport de présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Le DOO est organisé autour de 3 grandes parties :

- **PARTIE 1 : Valoriser la diversité et la lisibilité du territoire**
 - **La trame verte et bleue : Valoriser la biodiversité et l'accès aux ressources naturelles ;**
 - **Préconisation générale pour la protection et la valorisation des milieux naturels et de la biodiversité ;**
 - Protéger les réservoirs de biodiversité ;
 - Protéger et gérer les boisements en tenant compte de la diversité des enjeux ;
 - Promouvoir la fonctionnalité des espaces naturels du BUCOPA ;
 - Protéger les milieux humides, les cours d'eau et leurs abords ;
 - Protéger la ressource en eau.
 - **La trame agricole : Affirmer une économie primaire dynamique et diversifiée ;**
 - Privilégier l'enveloppe urbaine ;
 - Limiter la consommation d'espaces agricoles ;
 - Lier le développement aux espaces de centralité (hors zone de montagne) ;
 - Définir des fronts urbains intangibles dans la plaine de l'Ain ;
 - Définir des règles spécifiques pour le développement dans les espaces de montagne.
 - **La trame urbaine : Développer de nouvelles fonctions dans des cadres de vie différenciés au service des usagers du territoire ;**
 - Affirmer l'armature urbaine territoriale dans la programmation du développement ;

- **Réaffirmer le rôle clé des infrastructures dans le projet de développement ;**
 - Asseoir le rayonnement d'Ambérieu (projets, réorganisation, pôle gare) ;
 - Renouveler l'attractivité de la montagne et de la Vallée de l'Albarine.
- **PARTIE 2 : Un développement résidentiel attractif et adapté aux défis du XXIe siècle**
- **La politique des transports : Renforcer l'armature urbaine et répondre aux besoins de mobilités différenciés ;**
 - Hiérarchiser les gares ;
 - Renforcer le rôle des gares du BUCOPA ;
 - **Promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture ;**
 - **Structurer le territoire en espaces de vie optimisant les mobilités à leur échelle ;**
 - Étendre le réseau d'infrastructures numériques.
 - **Les territoires et le changement climatique : Produire un aménagement et un urbanisme durables**
 - **Accroître la place de la nature en ville ;**
 - Améliorer la performance énergétique des bâtiments ;
 - **Articuler l'offre de transport aux solutions de déplacements doux dans les espaces du quotidien ;**
 - **Concevoir des opérations d'aménagement vertueuses en matière de gestion des ressources ;**
 - Prévenir l'exposition aux risques et aux nuisances.
 - **La politique de l'habitat : Produire des logements de qualité, diversifiés et accessibles pour valoriser les ambiances et les modes de vie pluriels ;**
 - Favoriser le développement et l'accessibilité aux services et aux équipements ;
 - Organiser la mixité sociale et générationnelle ;
 - Organiser le renouvellement en montagne ;
 - Encadrer la qualité des logements ;
 - Mettre en œuvre des morphologies économes en espace et adaptées au contexte urbain et paysager ;
 - Qualifier les entrées de ville et les lisières urbaines.

PARTIE 3 : Un schéma d'aménagement économique pour valoriser nos savoir-faire et l'innovation et renforcer le poids économique du BUCOPA

- **Organiser le développement des activités économiques dans des espaces de qualité ;**
 - Valoriser et développer les activités tertiaires productives dans le tissu urbain ;
 - Développer les parcs spécialisés en lien avec des projets ou atouts identifiés ;
 - Développer, requalifier, réorganiser, optimiser les parcs grands flux ;
 - Organiser l'irrigation artisanale et le confortement des entreprises existantes ;
 - Améliorer la qualité des parcs d'activités économiques.
- **Promouvoir une agriculture diversifiée créatrice de valeur ajoutée ;**
 - Anticiper et alléger les contraintes d'exploitation en fonction des filières ;
 - Développer les circuits courts ;
 - Faciliter les activités accessoires complémentaires de revenus.
- **Développer la valorisation et l'innovation pour l'exploitation des ressources naturelles ;**
 - Valoriser durablement les ressources du sous-sol ;
 - Relever le défi du changement climatique en matière de production d'énergies renouvelables ;

- **Structurer l'armature touristique et culturelle au service d'une vocation régionale ;**
 - Valoriser la perception des différents motifs paysagers du territoire point d'appui des « parcours » touristiques et culturels ;
 - Valoriser les éléments de patrimoine et gérer leurs abords ;
 - Développer de nouveaux attracteurs ;
 - Favoriser le développement de l'hébergement et des activités sportives, culturelles et de loisirs associées aux sites et parcours touristiques.
- **Encadrer le développement commercial dans le BUCOPA ;**
 - Hiérarchiser les pôles commerciaux en fonction de l'armature urbaine du BUCOPA ;
 - Établir une localisation préférentielle du commerce dans les pôles existants ;
 - Concentrer et diversifier l'offre commerciale dans les pôles existants ;
 - Document d'Aménagement Artisanal et Commercial.

La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en comptabilité du PLU de Balan est principalement concerné par les orientations inscrits en partie 2 du DOO et notamment « promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture » et « articuler l'offre de transport aux solutions de déplacements doux dans les espaces du quotidien ».

COMPATIBILITÉ

Compatible | La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en comptabilité du PLU de Balan est compatible avec les orientations du DOO du SCOT et plus particulièrement celles relatives à la mobilité (partie 2). De plus, les dispositions de l'OAP et du règlement de la zone UE sont cohérentes avec la valorisation de la nature en ville et de la biodiversité (plantation d'arbres, création d'espaces verts, d'une haie végétalisée, noue paysagère).



Etat initial de l'environnement

Etat initial de l'environnement sur la zone de projet

1. Le milieu physique

1.1. Localisation

Différentes échelles d'approche seront nécessaires à l'analyse de l'état initial de l'environnement et l'évaluation des enjeux.

La zone du projet comprend le site du projet qui correspond à l'emprise des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération. Elle fait l'objet d'une expertise complète. Des parcelles périphériques au projet sont ponctuellement étudiées quand elles sont jugées sensibles et/ou concernées par le projet, en fonction des thématiques étudiées.

Pour d'autres thématiques, une échelle d'étude plus large sera retenue, pour analyser en particulier :

- ▶ Les aspects socio-économiques, analysés à l'échelle des communes et intercommunalités concernées ;
- ▶ Le grand paysage et les grands ensembles écologiques ;
- ▶ L'hydrographie, analysée à l'échelle du bassin versant ;
- ▶ Les zonages du patrimoine naturel étudiés dans la zone d'étude mais replacés dans un contexte patrimonial plus large ;
- ▶ Les déplacements de longue distance (transit) ;
- ▶ Les facteurs climatiques ;
- ▶ ...

Ces échelles se justifient pour tenir compte de toutes les composantes environnementales dans lesquelles s'insère le site du projet. Aussi, en fonction des thématiques traitées (paysage, biodiversité, risques, ...), nous avons ajusté les aires d'études (cf. les cartes suivantes) :

- ▶ L'aire d'étude rapprochée correspond au périmètre d'étude ;
- ▶ L'aire d'étude élargie est localisée à environ 200 m de la zone du projet ;
- ▶ L'aire d'étude éloignée est localisée à environ 1 kilomètre de la zone du projet.

L'aire de covoiturage est localisée au nord de la commune de Balan, dans le département de l'Ain (01), en région Auvergne-Rhône-Alpes. L'aire de covoiturage est située sur des terres agricoles où il y a des cultures de céréales (blé tendre). La superficie du projet est d'environ **0,4 ha**. Les cartes suivantes délimitent l'emprise de l'aire de covoiturage.

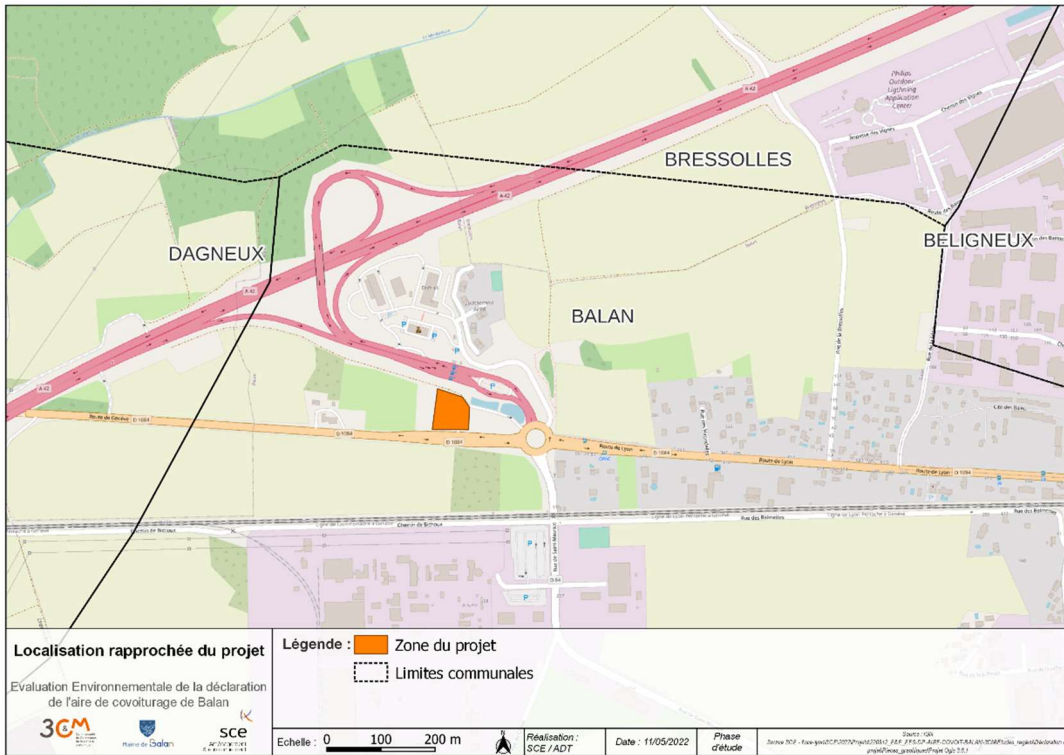


Figure 2 : Localisation de l'aire de covoiturage (échelle 1/5000)

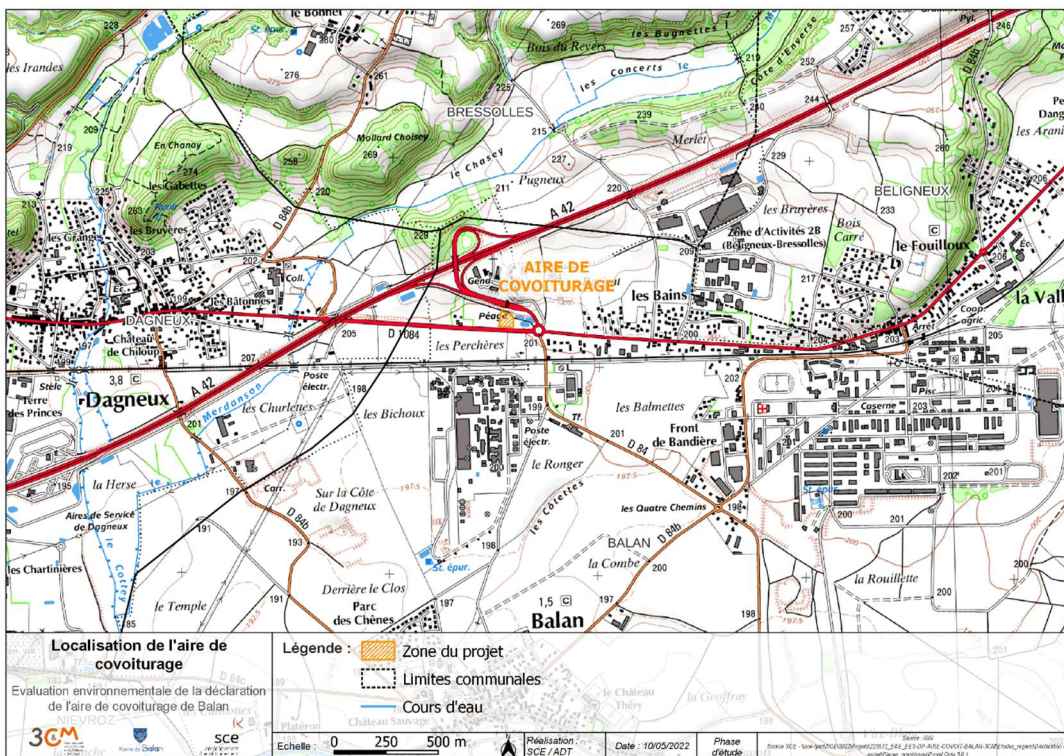


Figure 3 : Localisation de l'aire de covoiturage (échelle 1/13 000)

La commune de Balan (01360) se situe au Sud-Ouest du département de l'Ain et elle est limitrophe avec le département du Rhône. Balan est une commune rurale peu dense d'après la grille communale

de densité de l'INSEE. Elle se trouve à près de 30 kilomètres à l'est de la ville de Lyon et fait donc partie de l'aire de l'attraction de Lyon où elle est une commune de la couronne.

L'aire de covoiturage est bordée au nord par la gare de péage de l'autoroute A42 et au sud par la départementale D1084.

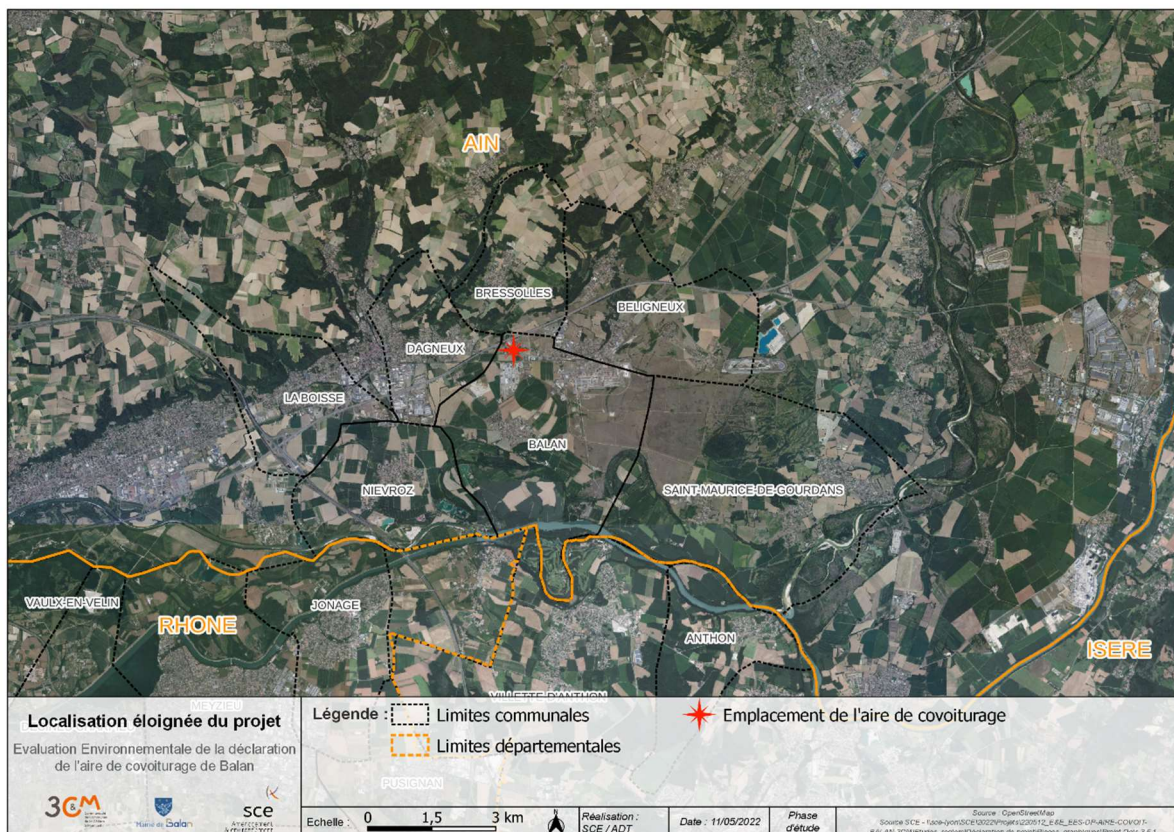


Figure 4 : Localisation éloignée de l'aire de covoiturage, vue photographique aérienne (échelle 1/70 000)

1.2. Topographie

La zone du projet concerne les parcelles 570, 672, 675, 678, 680 et 681. La carte topographique sur le territoire est présentée en suivant. D'une manière générale la zone du projet est relativement plane.

Globalement, le relief varie entre 198 et 199 mètres. Quelques légères dépressions sont visibles sur les profils altimétriques ci-dessous, ces dépressions sont liées aux fossés, talus ou buttes pouvant border les différentes terres agricoles. Ci-après a été réalisée une carte topographique, représentant les différentes altitudes retrouvées.

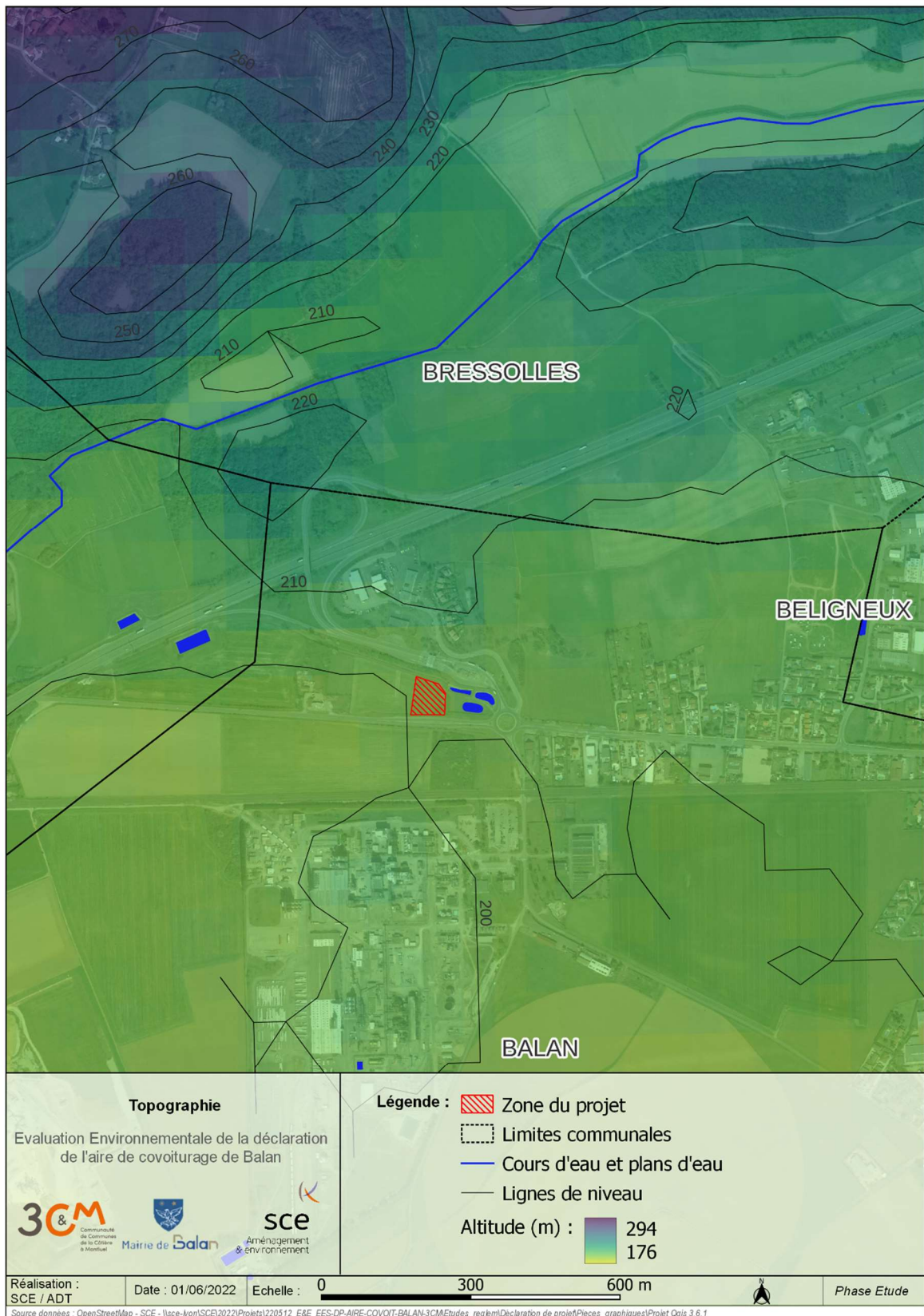


Figure 5 : Carte topographique de l'aire de covoiturage de Balan



Figure 8 : Photographie de la topographie locale de l'aire de covoiturage par rapport au péage de l'A42

1.3. Géologie

Le projet est situé dans la région naturelle du Bas Dauphiné entre la plaine de l'Ain à l'est, la côtère des Dombes au nord et la plaine de l'est lyonnais à l'ouest. Balan appartient au fossé rhodanien qui est un bassin d'effondrement à remplissage marneux et sableux (molasse miocène).

La carte géologique fait apparaître, au nord de Balan, les limites des **moraines glaciaires des stades de Grenay (Gx5)** et de la **Bourbre (Gx6)** ainsi que **alluvions fluvio-glaciaires liées au stade de retrait du glacier de la Bourbe (FGx6)**. Cette formation fluvio-glaciaire couvre de grandes surfaces et témoigne que l'écoulement des eaux de fonte s'effectuait par la trouée de Balan (Entre Dagneux et Jons), en provenance de Lagnieu (flux principal) et par le couloir de Charvieu (flux secondaire). Au sud de Montluel, apparaissent les limites des formations les plus récentes, les **alluvions fluviatiles post-würmiennes liées à la présence du Rhône (Fy-z)**.

Les alluvions sont des dépôts de débris ou sédiments composés de sable, argile, limon, gravier. Les alluvions fluviatiles sont déposées par les fleuves et rivières, en l'occurrence ici par le passage du Rhône.

L'aire de covoiturage de Balan est localisée dans les terrains fluvio-glaciaires (FGx6c) et est bordé, au nord, par les moraines glaciaires des stades de Grenay (Gx5).

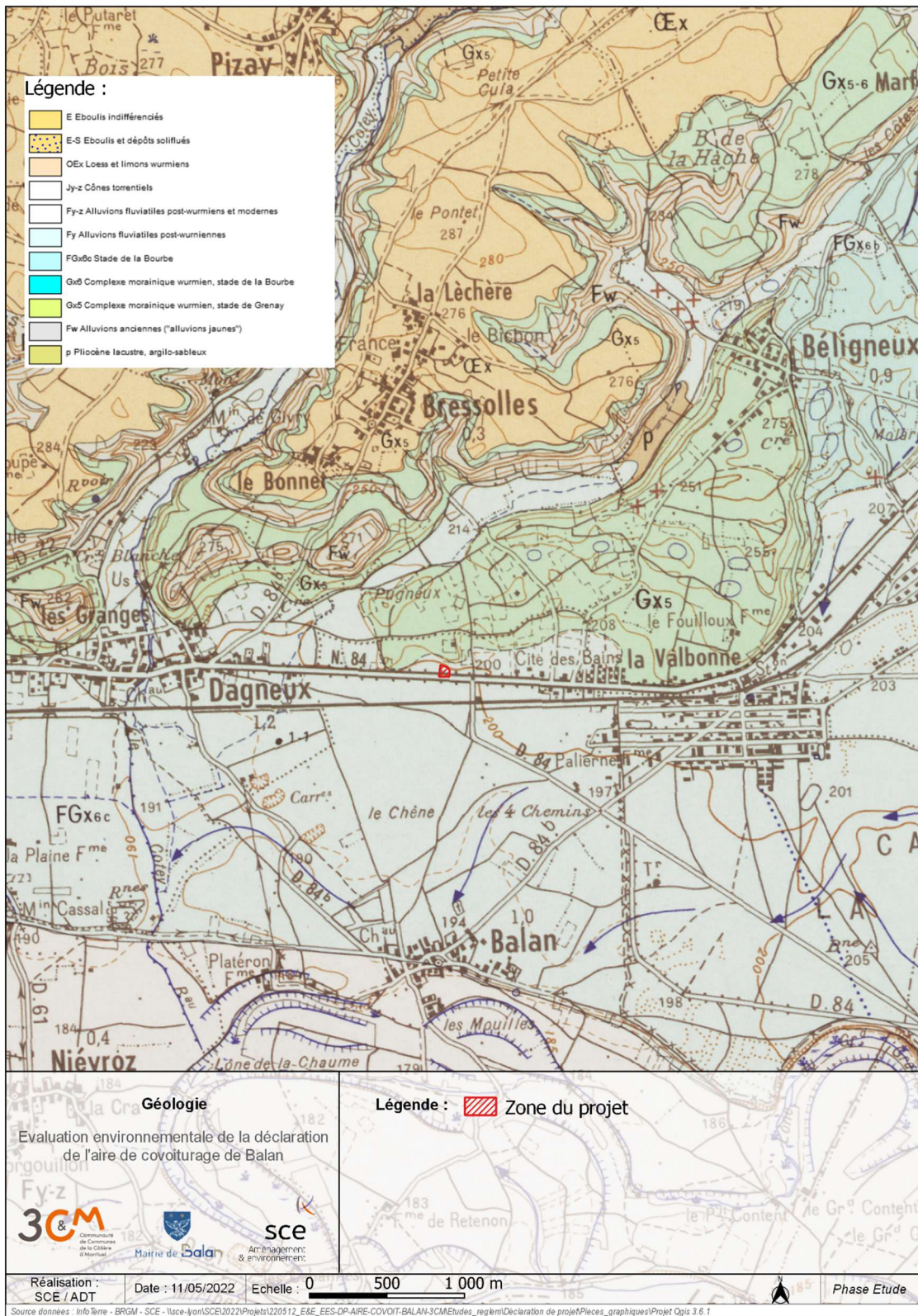
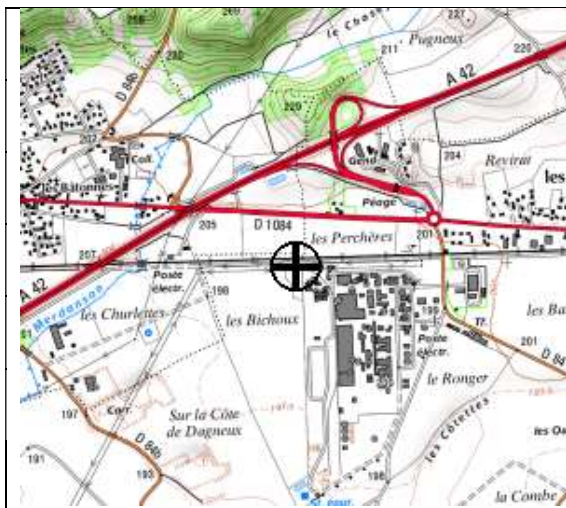


Figure 9 : Carte géologique de Balan au 1/50 000

1.4. Pédologie

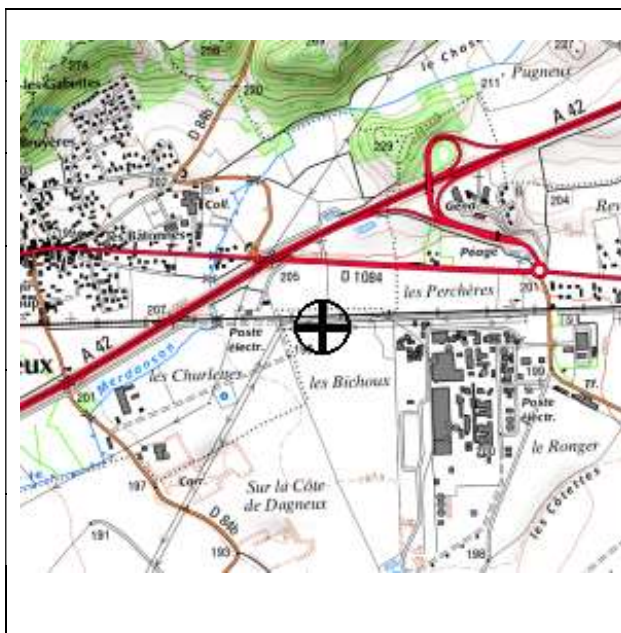
La Banque du Sous-Sol (BSS) du BRGM a référencé plusieurs forages communiquant des informations sur la nature des sols à proximité immédiate de l'aire de covoituration :

- Forage de 29 m (BSS004AZZC)



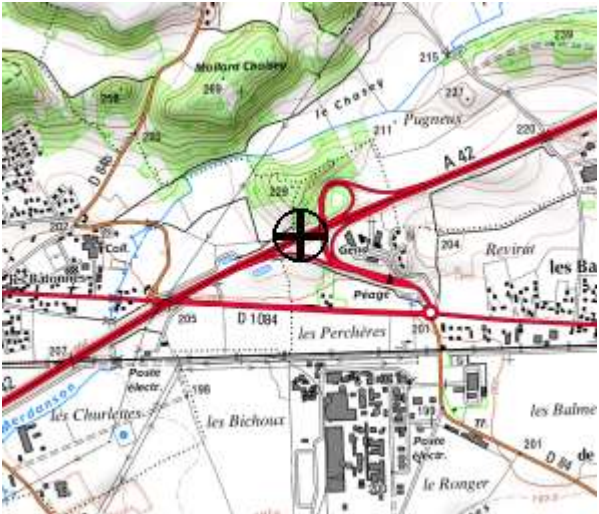
Profondeur	Lithologie
De 0m à 1.5m	Terre végétale
De 1.5m à 7.5m	Gravier sableux
De 7.5m à 9.5m	Sable jaune
De 9.5m à 11m	Argile sable limoneuse
De 11m à 19m	Sable
De 19m à 26m	Sable limoneux jaune
De 26m à 29m	Sable gris argileux

- Forage de 19,3 m (BSS004AZWQ)

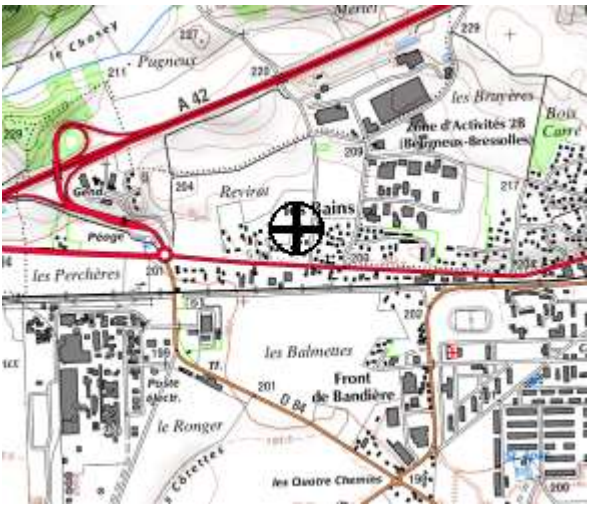


Profondeur	Lithologie
De 0m à 1 m	Terre végétale graveleuse
De 1m à 3 m	Horizon graveleux, pratiquement sans sables
De 3m à 5,2 m	Sables (10 à 20%) et graviers majoritairement roulés
De 5,2m à 6 m	Sables moyens bruns - Présence de quelques graviers englobés d'argiles
De 6m à 13 m	Sables fins à moyens (granulométrie homogènes) de teinte brune
De 13m à 16 m	Sables bruns - matrice argileuse
De 16m à 18 m	Sables teinte brune

- Forage de 6 m (BSS001TQSV)

	Profondeur	Lithologie
	De 0m à 1 m	Alluvions : gravier, sableux limoneux
	De 1m à 2.9m	Pre/Gravier, sableux propre/sable, grossier moyen
	De 2.9m à 3m	Poudingue
	De 3m à 4.5m	Limon, sableux blanc gris jaune compact
	De 4.5m à 6m	Sable, limoneux jaune brun, gravier

- Forage de 21 m (BSS001TQWM)

	Profondeur	Lithologie
	De 0m à 1.5 m	Graviers
	De 1.5m à 5.5m	Graviers sableux
	De 5.5m à 10.5m	Sable
	De 10.5m à 15.5m	Sable et quelques petits galets
	De 15.5m à 19m	Sable, limoneux jaune brun, gravier
	De 19m à 20m	Graviers très sableux
	De 20m à 21m	Sable

Les données issues de ces sondages confirment le caractère hétérogène de ces alluvions fluvio-glaciaires, composées d'une alternance de passages sableux, sablo-graveleux et graveleux. Ces matériaux sont « propres » c'est à dire qu'ils ont une faible proportion d'argiles.

Le terrain naturel sur lequel se situe l'aire de covoiturage est perméable, surtout sur les premiers mètres de profondeurs où il y a de la terre et des graviers, ce qui induit une sensibilité forte au niveau des pollutions de surface. En effet, une contamination en surface pourrait éventuellement s'infiltrer dans le sol et polluer les eaux souterraines.

1.5. Climat

Le territoire de Balan est soumis à un climat océanique chaud sans saison sèche (Cfb) selon la classification de Köppen-Geiger. La région Auvergne-Rhône-Alpes est caractérisée par une pluviométrie supérieure à la moyenne nationale. La plaine de l'Ain, dans laquelle s'inscrit le projet, est cependant une des zones les plus tempérées de la région.

Les données suivantes sont issues de la station Météo-France de Lyon-Saint-Exupéry (69), station Météo-France la plus proche et qui possède les caractéristiques (altitude notamment), les plus proches de celles de Balan (statistiques établies sur la période 1981-2010).

1.5.1. Températures

Les températures moyennes mensuelles à Lyon-Saint-Exupéry varient de 3,1 °C en janvier à 21,6 °C en juillet. Cette forte amplitude de température est caractéristique d'un climat continental. La température moyenne annuelle est de 12,2 °C.

Ce climat continental s'exprime également au-travers du nombre de Degrés Jours Unifiés (DJU) à l'année : 2463.7 à Lyon-Saint-Exupéry (moyenne en °C). Le degré jour unifié (DJU) est la différence entre la température extérieure et une température de référence qui permet de réaliser des estimations de consommations d'énergie thermique pour maintenir un bâtiment confortable en proportion de la rigueur de l'hiver ou de la chaleur de l'été. Plus les DJU sont élevés, plus cela révèle un climat rigoureux. Pour un hiver de rigueur moyenne le nombre de DJU se situe entre 2000 et 3000 pour la majeure partie du territoire métropolitain. Nous nous trouvons donc dans la moyenne française concernant la rigueur de l'hiver.

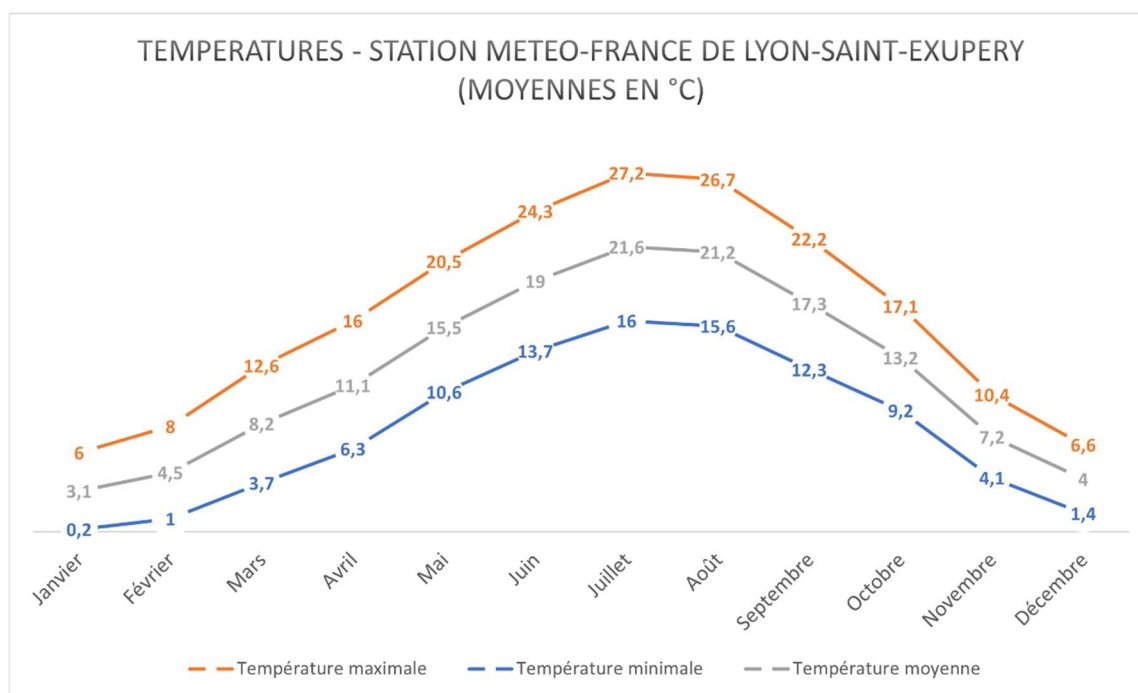


Figure 10 : Températures moyennes de la station Météo-France de Lyon-Saint-Exupéry (69)

Il y a en moyenne 70,7 jours par an où les températures maximales dépassent les 25 °C et 22,1 jours par an où celles-ci dépassent les 30 °C. Cette donnée est intéressante dans un contexte de changement climatique qui nécessite d'aborder la question du confort d'été.

1.5.2. Précipitations

Les précipitations annuelles moyennes sont de 880.9 mm par an, réparties sur 107.4 jours de pluie par an, ce qui correspond à la moyenne française (environ 900 mm par an) et à la moyenne dans la plaine lyonnaise (entre 700 et 1200 mm par an).

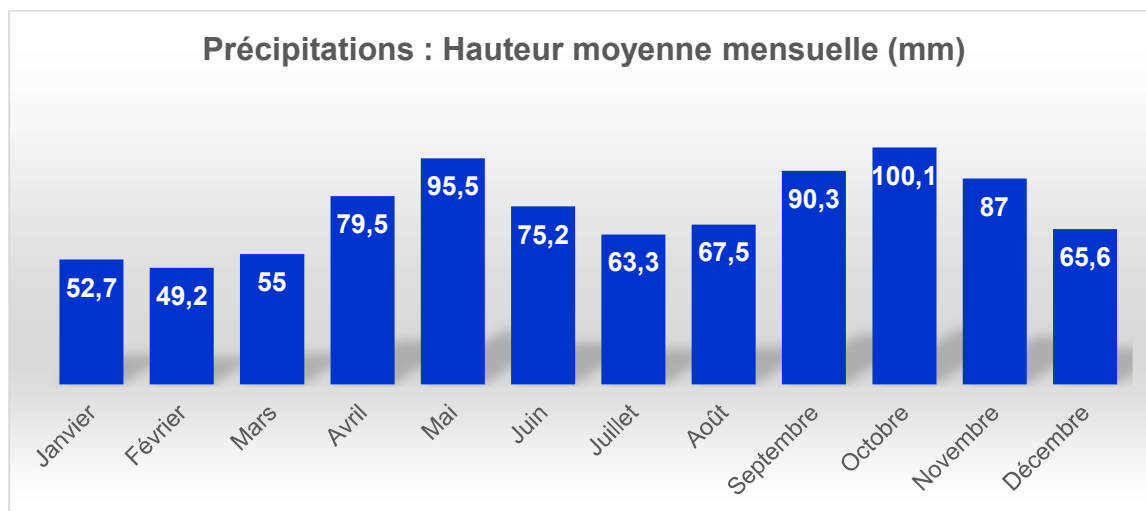


Figure 11 : Précipitations moyennes de la station Météo-France de Lyon-Saint-Exupéry (69)

Il y a des écarts parfois conséquents entre les différents mois de l'année : par exemple, il a plu deux fois plus en septembre qu'en février. Néanmoins, la période automnale est la période la plus arrosée : 277,4 mm sur les mois de septembre, octobre et novembre, soit près de 31% du cumul annuel sur les 3 mois de l'année. Les mois les moins pluvieux sont janvier (52,7 mm) et février (49,2 mm).

Il y a en moyenne 26,8 jours par an avec des précipitations assez fortes (supérieures à 10 mm).

Les chutes de neige sont concentrées de décembre à mars, avec un maximum en janvier. Les nappes de brouillard durent surtout d'octobre à février.

Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
<ul style="list-style-type: none"> Topographie plane 	<ul style="list-style-type: none"> Sol perméable sur les premiers mètres : pollution potentielle en surface et des eaux souterraines.
Enjeux :	
<p>La topographie du site d'étude est plane et ne présente pas de contrainte particulière par rapport à l'aménagement envisagé : ENJEU FAIBLE</p> <p>Les forages relèvent des couches de terres végétales et graveleuses sur les premiers mètres, plutôt perméables, ce qui peut générer de potentielles infiltrations de substances polluantes dans les nappes souterraines : ENJEU MOYEN A FAIBLE</p> <p>La zone d'étude subit un climat de type océanique chaud sans saison sèche, caractérisé par une répartition des pluies sur toute l'année, des hivers secs et des étés tempérés : ENJEU FAIBLE</p>	

2. Les ressources en eau et les milieux aquatiques

2.1. Contexte réglementaire et institutionnel

Plusieurs documents supra territoriaux encadrent les objectifs en matière d'amélioration de la qualité des eaux. Ces documents sont principalement issus de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), Directive européenne adoptée en 2000 qui établit une politique globale communautaire dans le domaine de l'eau.

2.1.1. Directive Cadre sur l'Eau (DCE)

La Directive Cadre sur l'Eau (2000/60/CE) du 23/10/2000, transposée par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004, fixe des objectifs de résultats en termes de qualité écologique et chimique des eaux pour les États Membres. Ces objectifs sont les suivants :

- ▶ Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour prévenir de la détérioration de l'état de toutes les masses d'eau ;
- ▶ Protéger, améliorer et restaurer toutes les masses d'eau de surface afin de parvenir à un bon état des eaux de surface en 2015 ;
- ▶ Protéger, améliorer et restaurer toutes les masses d'eau artificielles et fortement modifiées en vue d'obtenir un bon potentiel écologique et bon état chimique en 2015 ;
- ▶ Mettre en œuvre les mesures nécessaires afin de réduire progressivement la pollution due aux substances prioritaires et d'arrêter ou de supprimer progressivement les émissions, rejets et pertes de substances dangereuses prioritaires.

Ces objectifs sont définis sur les masses d'eaux souterraines comme sur les masses d'eau de surface : une masse d'eau de surface constituant « une partie distincte et significative des eaux de surface telles qu'un lac, un réservoir, une rivière, un fleuve ou un canal, une partie de rivière, de fleuve ou de canal, une eau de transition ou une portion d'eaux côtière » (définition DCE 2000/60/CE du 23/10/2000).

À cette notion de « masse d'eau » doit s'appliquer la caractérisation :

- ▶ D'un état du milieu :
 - État écologique des eaux de surface (continentales et littorales) ;
 - État chimique des eaux de surface et des eaux souterraines ;
 - État quantitatif des eaux souterraines.
- ▶ Des objectifs à atteindre avec des dérogations éventuelles.

Le bon état des eaux n'a pu raisonnablement être atteint sur tous les milieux aquatiques en 2015. Il a fallu tenir compte de l'inertie naturelle des milieux aquatiques, du temps nécessaire pour initier et mettre en œuvre certaines actions et de l'absence de donnée et de connaissance. Des exemptions à l'objectif de bon état des eaux en 2015 (objectif moins strict) ou des reports de délais d'obtention (2021, 2027) ont ainsi été possibles, à l'exception de l'objectif de non-dégradation et ceux spécifiques aux zones protégées (eaux pour l'alimentation en eau potable, eaux pour la baignade...).

2.1.2. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le respect concernant les objectifs de bon état des masses d'eau définis par la **Directive Cadre sur l'Eau (DCE)** et repris par le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée auquel est rattaché la commune de Balan**. Défini pour 6 ans à l'échelle du bassin hydrographique, il est le principal outil de mise en œuvre de la politique communautaire dans le domaine de l'eau. **Le SDAGE a une vraie portée juridique.**

La zone d'étude est comprise dans le périmètre du SDAGE du bassin Rhône Méditerranée qui a été adopté par le comité de bassin Rhône-Méditerranée le 6 décembre 2019 et approuvé par le Préfet coordinateur de bassin le 20 décembre 2019. Les orientations du SDAGE répondent aux grands enjeux pour l'eau du bassin Rhône-Méditerranée, de :

- S'adapter au changement climatique ;
- Assurer le retour à l'équilibre quantitatif dans 82 bassins versants et masses d'eau souterraine
- Restaurer la qualité de 269 captages d'eau potable prioritaires pour protéger notre santé ;
- Lutter contre l'imperméabilisation des sols : pour chaque m² nouvellement bétonné, 1,5 m² désimperméabilisé ;
- Restaurer 300 km de cours d'eau en intégrant la prévention des inondations ;
- Compenser la destruction des zones humides à hauteur de 200 % de la surface détruite ;
- Préserver le littoral méditerranéen.

La commune de Balan n'est pas inscrite dans un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

2.2. Masses d'eau souterraines

Trois masses d'eau souterraines sont concernées par le secteur d'étude :

- ▶ Les « **Alluvions de la plaine de l'Ain Sud** » (FRDG390) (Nappe alluviale de la plaine de l'Ain). Cette nappe couvre une superficie de **142.65 km²**. La masse d'eau appartient à l'unité paysagère de la basse Plaine de l'Ain Sud. Cette masse d'eau s'installe dans la continuité des alluvions de la plaine de l'Ain Nord (FRDG389). Plus précisément, elle est délimitée au nord-ouest par la Plaine de l'Ain Nord de Villieu-Loyes (01) jusqu'à Chazey sur Ain (01), au nord-est par les collines de Leyment, Chazey et Lagnieu (01). A l'est, elle est bordée par les alluvions récentes du Rhône de Proulieu (01) jusqu'à la confluence avec l'Ain à Anthon (01) et au sud, elle correspond à la limite avec le Rhône de la confluence avec l'Ain au niveau de Anthon (01) jusqu'à Montluel (01). Enfin, à l'ouest, elle est délimitée par le plateau de la Dombes de Villieu-Loyes-Mollon (01) allant jusqu'à Montluel (01). C'est une nappe à valeur patrimoniale : le SDAGE Rhône-Alpes a identifié des aquifères karstiques à potentialité intéressante et des aquifères hors karst, peu ou beaucoup sollicités, qu'il convient de protéger. C'est également une nappe prioritaire pour le développement potentiel de l'AEP : le SDAGE Rhône-Alpes identifie à l'intérieur des nappes alluviales de grand intérêt pour le département de l'Ain, où la qualité de la ressource et la forte potentialité aquifère incitent à réserver une zone aquifère suffisante pour satisfaire à l'extension des zones de captage actuelles ou à la création de nouvelles zones de captages offrant des possibilités de substitution et de diversification des ressources déjà exploitées.
- ▶ Le « **Miocène sous couverture Lyonnais et sud Dombes** » (FRDG240). Cette nappe couvre une superficie de **1120 km²**. Cette entité est délimitée au nord par le plateau de la Dombes, à l'est par les formations calcaires mésozoïques des premiers reliefs du Jura. Au sud, elle est bordée par le couloir de l'Ozon, seuil de Vienne-Chamagnieu et enfin à l'ouest, par les formations cristallines du Massif central.
- ▶ Les « **Formations plioquaternaires Dombes-Sud** » (FRDG135). Cette nappe couvre une superficie de **1518 km²**. Elle fait partie des formations plioquaternaires de la Dombes (FRDG177) qui regroupe la partie nord et la partie sud de la Dombes (surface totale de 1779 km²). Les formations plio-quaternaires de la Dombes se situent entre le nord-est de Lyon et le sud-ouest de Bourg-en-Bresse. La masse d'eau n'est pas délimitée avec exactitude au nord, et correspondrait à la limite méridionale de l'ensemble argilo-marneux à sableux fin du fossé bressan (FRDG505). Cette limite passerait par Grièges, St Cyr-sur-Menthon, Saint-Didier d'Aussiat et Polliat. La masse d'eau se prolonge au sud dans l'Ain et le couloir alluvial du Rhône entre Lyon et Lagnieu avec une ouverture sur la plaine alluviale de l'Ain. A l'ouest, elle s'étend à la vallée alluviale de la Saône et, à l'est, au massif calcaire du Revermont.

Pression	Pression	Impact 2016	Impact forcé 2016	RNABE 2021	Pression à l'origine du risque 2021	Impact 2019	Impact forcé 2019	RNABE 2027	Pression origine du risque 2027
2	Pollutions par les nutriments agricoles	1	Non	Non	Non	2	Non	Non	Non
3	Pollutions par les pesticides	1	Non	Non	Non	1	Non	Non	Non
4	Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides)	1	Non	Non	Non	1	Non	Non	Non
5	Prélèvements d'eau	1	Non	Non	Non	1	Non	Non	Non

Source : Pressions à l'origine du risque de non atteinte du bon état (version Etat des lieux adopté le 06/12/2019) – SDAGE Rhône méditerranée

A l'échelle de la masse d'eau, **il n'y a pas de pression identifiée susceptible** de déclasser la masse d'eau. Les pressions les plus importantes identifiées sont sur les pollutions par les nutriments agricoles qui sont classées « 2 » : impact moyen ou fort mais localisé.

► FRDG390 – « Alluvions de la plaine de l'Ain Sud » :

Pression	Pression	Impact 2016	Impact forcé 2016	RNABE 2021	Pression à l'origine du risque 2021	Impact 2019	Impact forcé 2019	RNABE 2027	Pression origine du risque 2027
2	Pollutions par les nutriments agricoles	3	Non	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
3	Pollutions par les pesticides	3	Non	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
4	Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides)	2	Non	Oui	Non	2	Non	Oui	Non
5	Prélèvements d'eau	3	Non	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui

Source : Pressions à l'origine du risque de non atteinte du bon état (version Etat des lieux adopté le 06/12/2019) – SDAGE Rhône méditerranée

A l'échelle de la masse d'eau, il y a des pressions identifiées susceptible de déclasser la masse d'eau. **Les pressions les plus importantes identifiées sont sur les pollutions par les nutriments agricoles et par les pesticides** ainsi que sur **les prélèvements** d'eau qui sont classées « 3 » : impact fort.

► FRDG177 – « Formations plioquaternaires et morainique Dombes » :

Pression	Pression	Impact 2016	Impact forcé 2016	RNABE 2021	Pression à l'origine du risque 2021	Impact 2019	Impact forcé 2019	RNABE 2027	Pression origine du risque 2027
4	Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides)	1	Non	Oui	Non	1	Non	Non	Non
5	Prélèvements d'eau	2	Non	Oui	Non	1	Non	Non	Non
2	Pollutions par les nutriments agricoles	3	Oui	Oui	Oui	2	Non	Non	Non
3	Pollutions par les pesticides	2	Non	Oui	Non	2	Non	Non	Non

Source : Pressions à l'origine du risque de non atteinte du bon état (version Etat des lieux adopté le 06/12/2019) – SDAGE Rhône méditerranée

A l'échelle de la masse d'eau, il y avait des pressions identifiées susceptibles de déclasser la masse d'eau en 2016. Les pressions les plus importantes identifiées sont sur **les pollutions par les nutriments agricoles** qui étaient classées « 3 » : impact fort. En 2019, cette pression est classée « 2 » : impact moyen ou fort mais localisé, ce qui n'est pas susceptible de déclasser la masse d'eau.

2.3. Masses d'eau superficielles

La zone d'étude se situe dans le bassin versant du Rhône et dans le sous-bassin hydrographique Sereine-Cotey-Longevent, d'une superficie de 255 km². La Sereine et le Cotey constituent deux bassins hydrologiques distincts, appartenant au même bassin topographique. Ils se jettent tous les deux dans le canal de Miribel. Dans l'environnement proche du site étudié, il existe plusieurs cours d'eau :

- ▶ Le **ruisseau du Merdanson** s'écoule au nord de Balan. Affluent du Cotey, il prend sa source 1 km environ au nord-ouest de Bressolles, dans une combe située en contrebas des reliefs Le Ferrand et Grand Mercourt et se jette dans le Cotey à l'ouest de Balan. Ce ruisseau disparaît dans les graves sableuses en basses eaux.
- ▶ La **rivière du Cotey** prend sa source sur le plateau de la Dombes dans la commune de Joyeux, coule sur les confins de Pizay et de Bressolles, traverse le village de Dagneux et se jette dans un bras du Rhône, à Niévroz.
- ▶ Le **Rhône** est situé à l'extrémité sud du territoire de la commune de Balan. Il constitue, en partie, une limite naturelle entre les communes de Balan et Jons et Balan et Villette-d'Anthon. A cet endroit, le Rhône s'écoule selon un axe ouest-est.
- ▶ Le **La lône de la Chaume** est un cours d'eau naturel non navigable de 7 km qui prend sa source dans la commune de Saint-Maurice-de-Gourdans, à l'est de Balan et se jette dans le Cotey, au niveau de la commune de Niévroz. Ce cours d'eau passe au sud de la zone du projet.

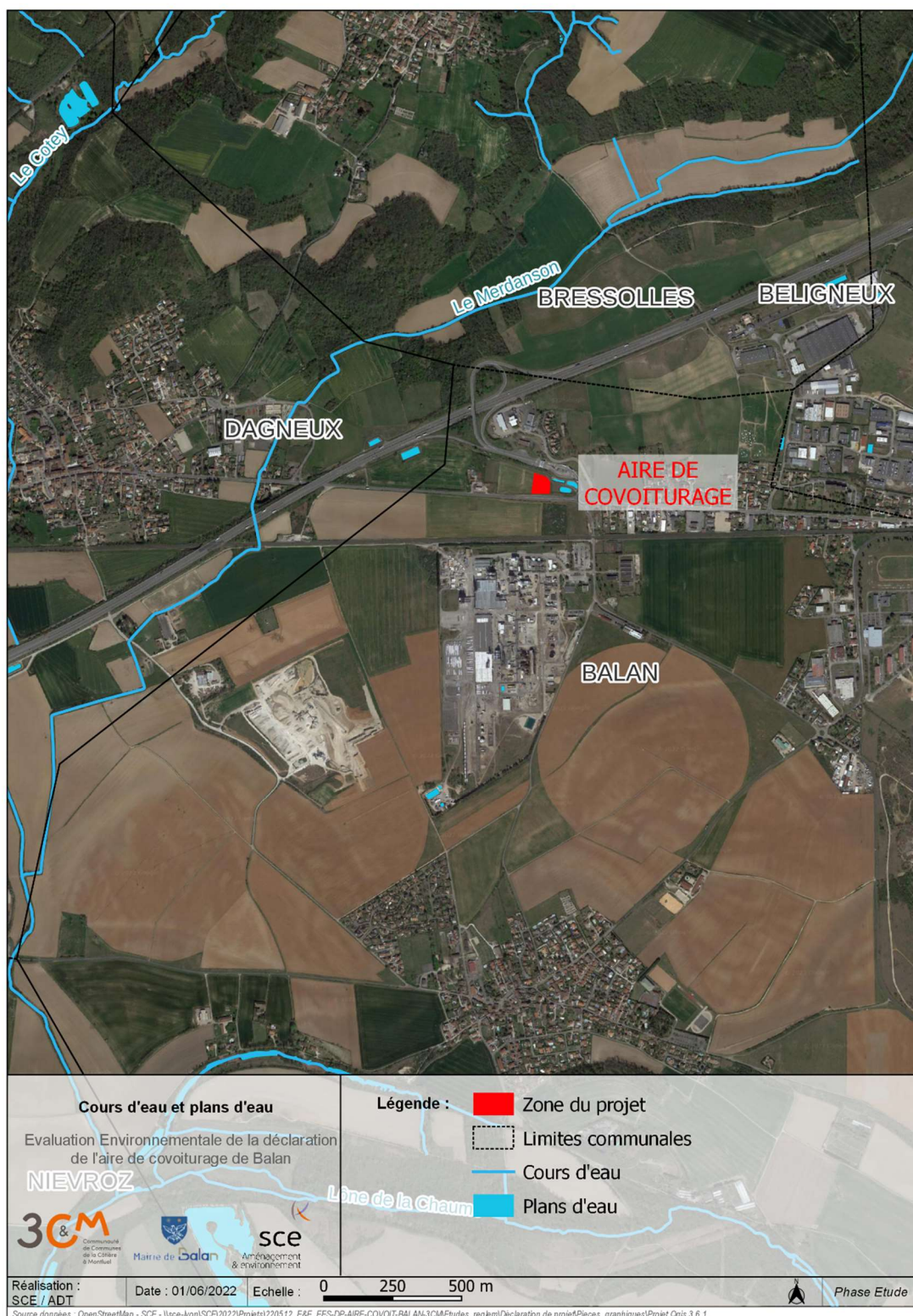


Figure 13 : Carte des cours d'eau à proximité de l'aire de covoiturage de Balan

L'évaluation du risque de non atteinte des objectifs environnementaux en 2027 (RNAOE 2027) pour les cours d'eau s'appuie sur l'analyse de différents types de pressions, avec leurs origines (si possible), et leurs impacts probables sur l'état écologique de chacune des masses d'eau. Les pressions et impacts pris en compte sont :

- ▶ Les rejets ponctuels de matières organiques et de nutriments (azote et DBO5), en distinguant l'origine urbaine et industrielle. Objectif : caractériser les impacts liés aux nutriments et à la matière organique.
- ▶ Les rejets ponctuels de substances toxiques, en distinguant l'origine urbaine et industrielle. Objectif : caractériser les impacts liés aux substances toxiques (NB : au-delà des seules substances de l'état chimique, non abordé ici).
- ▶ Les émissions diffuses de nitrates d'origine agricole. Objectif : caractériser les impacts liés aux flux de nitrates d'origine agricole.
- ▶ Les émissions diffuses de pesticides d'origine agricole. Objectif : caractériser les impacts liés aux biocides d'origine agricole.
- ▶ Les prélèvements d'eau pour différents usages (AEP, irrigation, industrie, refroidissement). Objectif : caractériser les impacts liés aux altérations de l'habitat des communautés aquatiques à cause de changements hydrologiques.
- ▶ Les pressions hydrologiques dues aux éclusées. Objectif : caractériser les impacts liés aux altérations de l'habitat des communautés aquatiques à cause des éclusées.
- ▶ Les pressions hydrologiques dues aux dérivations. Objectif : caractériser les impacts liés aux altérations de l'habitat des communautés aquatiques à cause des eaux soustraites au lit du cours d'eau par les dérivations.
- ▶ Les altérations de la morphologie. Objectif : caractériser les impacts liés aux altérations de l'habitat des communautés aquatiques à cause des modifications de la morphologie du cours d'eau.
- ▶ Les altérations de la continuité biologique et sédimentaire. Objectif : caractériser les impacts liés aux altérations de l'habitat des communautés aquatiques à cause du cloisonnement par des ouvrages transversaux (seuils et barrages).

La démarche consiste à identifier la présence de ces différents types de pressions et d'évaluer leurs impacts probables sur le milieu selon 3 niveaux :

- 1 – impact nul ou faible (pression absente ou impact non mesurable) ;
- 2 – impact moyen, mesurable mais dont l'effet est localisé à l'échelle de la masse d'eau ;
- 3 – impact fort, susceptible de déclasser l'état de la masse d'eau.

- ▶ FRDR10853 – « **Ruisseau le Merdanson** » :

Pression	Pression	Impact 2016	Impact forcé 2016	RNABE 2021	Pression à l'origine du risque 2021	Impact 2019	Impact forcé 2019	RNABE 2027	Pression origine du risque 2027
8	Altération de la continuité écologique	1	Non	Oui	Non	1	Non	Oui	Non
7	Altération de la morphologie	3	Non	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
6	Altération du régime hydrologique	2	Non	Oui	Oui	2	Non	Oui	Oui
2	Pollutions par les nutriments agricoles	1	Non	Oui	Non	1	Non	Oui	Non
1	Pollutions par les nutriments urbains et industriels	1	Non	Oui	Non	1	Non	Oui	Non
3	Pollutions par les pesticides	3	Non	Oui	Oui	2	Non	Oui	Oui
5	Prélèvements d'eau	1	Non	Oui	Non	2	Non	Oui	Oui

Source : Pressions à l'origine du risque de non atteinte du bon état (version Etat des lieux adopté le 06/12/2019) – SDAGE Rhône méditerranée

Les principales pressions sur le Merdanson sont liées à une **altération de la morphologie et aux pollutions par les pesticides**.

- ▶ FRDR12109 – « **Ruisseau le Cotey** » :

Pression	Pression	Impact 2016	Impact forcé 2016	RNABE 2021	Pression à l'origine du risque 2021	Impact 2019	Impact forcé 2019	RNABE 2027	Pression origine du risque 2027
7	Altération de la morphologie	3	Non	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
6	Altération du régime hydrologique	3	Non	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
2	Pollutions par les nutriments agricoles	1	Non	Oui	Non	1	Non	Oui	Non
1	Pollutions par les nutriments urbains et industriels	2	Non	Oui	Oui	2	Non	Oui	Non
3	Pollutions par les pesticides	3	Non	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
4	Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides)	2	Non	Oui	Oui	1	Non	Oui	Non
5	Prélèvements d'eau	3	Oui	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui

Source : Pressions à l'origine du risque de non atteinte du bon état (version Etat des lieux adopté le 06/12/2019) – SDAGE Rhône méditerranée

Les principales pressions sur le Cotey sont liées à une **altération de la morphologie et du régime hydrologique**, à des **pollutions par les pesticides** et aux **prélèvements** en eau.

- ▶ FRDR2005a – « **Le Rhône de Miribel** » (du pont de Jons jusqu'à la confluence avec le canal de Jonage) :

Pression	Pression	Impact 2016	Impact forcé 2016	RNABE 2021	Pression à l'origine du risque 2021	Impact 2019	Impact forcé 2019	RNABE 2027	Pression origine du risque 2027
7	Altération de la morphologie	3	Oui	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
6	Altération du régime hydrologique	3	Oui	Oui	Oui	3	Non	Oui	Oui
2	Pollutions par les nutriments agricoles	1	Oui	Oui	Non	1	Non	Oui	Non
1	Pollutions par les nutriments urbains et industriels	1	Oui	Oui	Non	1	Non	Oui	Non
3	Pollutions par les pesticides	1	Oui	Oui	Non	1	Non	Oui	Non
4	Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides)	2	Oui	Oui	Non	2	Non	Oui	Non
5	Prélèvements d'eau	1	Oui	Oui	Non	1	Non	Oui	Non

Source : Pressions à l'origine du risque de non atteinte du bon état (version Etat des lieux adopté le 06/12/2019) – SDAGE Rhône méditerranée

Les principales pressions sur le Rhône de Miribel sont liées à une altération de la morphologie et du régime hydrologique.

Aucun suivi spécifique n'est disponible pour les cours d'eau de la lône de la Chaume.

Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
<ul style="list-style-type: none">Protection de la nappe « Alluvions de la plaine de l'Ain ».	<ul style="list-style-type: none">La qualité des eaux souterraines subit des pressions de pollutions par les nutriments agricoles, les pesticides et les prélèvements en eau.La qualité des eaux superficielles subit des pressions notamment au niveau morphologique et des pollutions par les pesticides.
Enjeux :	
La nappe souterraine est protégée mais elle est vulnérable aux pollutions de surface et aux pollutions liées aux activités humaines. Les eaux superficielles sont concernées par plusieurs types de pollutions : des pollutions par les pesticides, des prélèvements en eau, des pollutions domestiques et industrielles : ENJEU MOYEN.	

3. Assainissement

3.1. Assainissement collectif

Suite à l'arrêté préfectoral du 4 avril 2016, la compétence entière et globale de l'assainissement collectif a été transférée à la Communauté de Communes de la Côtière (3CM) à Montluel. Dès lors, l'exploitation des réseaux devient de sa compétence et non plus de celle des communes.

La 3CM assure la collecte, le transport et le traitement des eaux usées. Elle réalise également la surveillance, l'exploitation et l'entretien de tous les ouvrages des systèmes d'assainissement. Ceux-ci sont composés des collecteurs principaux, des réseaux de collecte et leurs dispositifs annexes (bassins d'orage, postes de relevage, déversoirs d'orage etc.) et des stations d'épuration. Le 31 décembre 2020, le service public d'assainissement collectif desservait 24.250 habitants.

Le réseau de collecte et/ou transfert du service public d'assainissement collectif est constitué de 43.6km de réseau unitaire hors branchements, de 100 km de réseau séparatif d'eaux usées hors branchements, soit un linéaire de collecte total de 143.26 km. Deux ouvrages permettent la maîtrise des déversements d'effluents au milieu naturel par temps de pluie qui sont deux bassins d'orage situés dans les communes de Dagneux et de Niévroz. C'est la STEP des îles à Niévroz qui traite les eaux usées en provenance de Balan et également de Dagneux, La Boisse, Montluel (hors Cordieux) et Niévroz.

3.2. Gestion des eaux pluviales

Dans le périmètre proche de l'aire de voiturage, les eaux de la route départementales (RD1084) sont infiltrées de part et d'autre par des fossés ou par l'accotement et les avaloirs du giratoire sont connectées dans le réseau existant.

Comme indiqué précédemment, le terrain de l'aire de covoiturage dispose d'une bonne capacité d'infiltration (sols perméables). Aussi, les eaux pluviales de surfaces de ruissellement sont traitées sur l'aire de covoiturage par des systèmes d'infiltration naturels et notamment à l'aide d'une noue paysagère d'infiltration au nord du tènement. Un bassin de rétention à l'Est de la zone a également été aménagé. Les eaux pluviales de voirie sont collectées par des grilles, et s'écoulent dans des canalisations en PVC CR8, ou directement redirigées dans la noue d'infiltration.

3.3. Alimentation en eau potable

3.3.1. La production et la distribution

La nappe de la Plaine de l'Ain est exploitée pour l'alimentation en eau potable (AEP), pour l'usage agricole (irrigation) et pour l'usage industriel. La nappe est protégée dans le SDAGE pour sa valeur patrimoniale et son caractère prioritaire pour le développement potentiel de l'AEP.

Les points de prélèvement destinés à l'alimentation en eau potable représentent 19% des points recensés, 10% des points de prélèvement sont destinés aux activités industrielles et 71% des points de prélèvements sont destinés aux activités agricoles. L'eau potable alimentant de la plupart des collectivités adhérentes à la communauté de communes de Montluel provient du captage de Balan, situé à 2,5 km au sud de l'aire de covoiturage. Le captage de Balan est un point de captage prioritaire au titre du SDAGE et du Grenelle de l'environnement et est soumis à de fortes pressions agricoles, industrielles et urbaines. Suite à la baisse de productivité des sources de La Boisse, le réseau de Montluel alimenté par le puits de Balan a été connecté avec celui de La Boisse afin de palier à cette baisse. Les parcelles du projet ne recoupent pas les périmètres de protection associés à ce captage ni à d'autres captages situés à proximité.

D'autres captages AEP sont recensés sur les communes limitrophes :

Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projet hors de tout périmètre de protection associé à un captage AEP actif. ▪ La nappe et le puits de Balan sont protégés dans le SDAGE pour leurs valeurs patrimoniales et leurs caractères prioritaires pour le développement potentiel de l'AEP. ▪ L'aire de covoiturage comprend une noue paysagère et un bassin d'infiltration. 	<p>Des sols perméables donc sensibles aux risques de pollutions.</p>
Enjeux :	
<p>La gestion des eaux pluviales de l'aire de covoiturage est assurée via plusieurs aménagements : bassin de rétention, noue paysagère : ENJEU FAIBLE</p> <p>Absence de périmètres de protection de captage d'eau potable : ENJEU FAIBLE</p>	

4. L'agriculture et la consommation d'espace

Le volet agricole du diagnostic doit permettre d'obtenir une connaissance des exploitations en présence, des surfaces agricoles et productions concernées et de l'impact du changement de destination des parcelles touchées par le projet. Outre le volet productif et économique, le diagnostic s'attache à prendre en compte d'éventuels enjeux de fonctionnalité.

4.1. Les exploitations impactées

Une unique exploitation agricole est impactée par le projet de construction de l'aire de covoiturage. Le siège de l'exploitation agricole est localisé sur la commune de Dagneux.

4.1.1. Surfaces impactées

Le parcellaire de l'exploitation est scindé en 2 polarités de taille relativement similaire :

- ▶ polarité autour des communes de Châtenay, Dompierre-Sur-Veyle et Vilette-Sur-Ain ;
- ▶ polarité autour de la commune de Dagneux, avec quelques parcelles sur les communes limitrophes dont la commune de Balan.

commune	SAU (ha)	total par polarité
Balan	7.33	81.81
La Boisse	0.25	
Bressolles	3.47	
Dagneux	67.62	
Pizay	3.14	
Châtenay	44.16	96.41
Dompierre-Sur-Veyle	21.38	
Vilette-Sur-Ain	30.87	

Figure 15 : répartition de la SAU par communes (source RPG 2014)

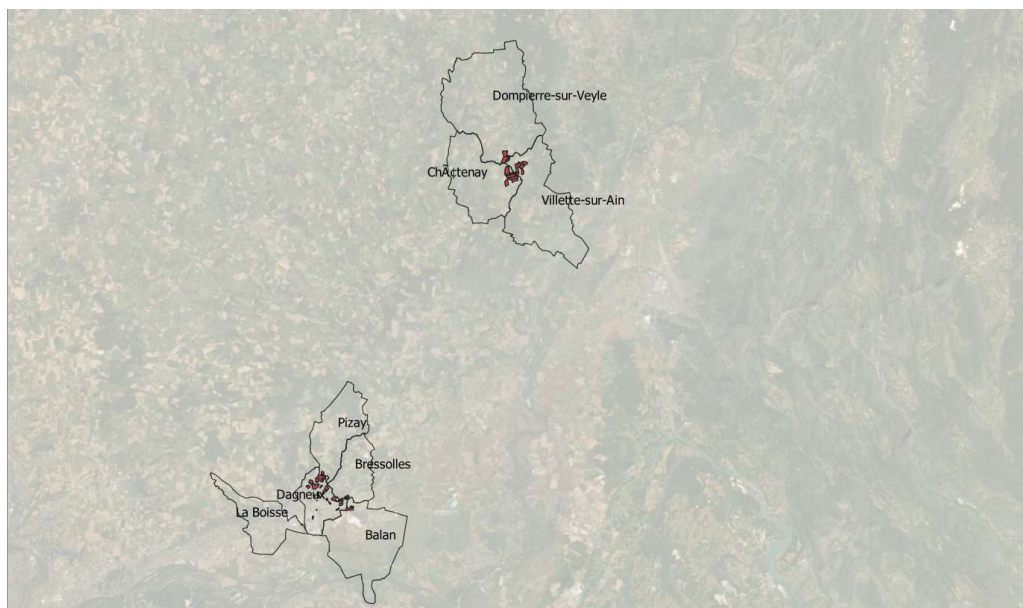


Figure 16 : localisation du parcellaire de l'exploitation à l'échelle communale (source RPG 2014)

4.1.2. Production agricole impactée

La production agricole de l'exploitation est principalement orientée vers la production de grandes cultures (céréales : maïs / blé / colza).

Aucun ilot n'est référencé avec une production se rattachant à des signes d'identification de qualité et d'origine (SIQO).

On note la présence de Maïs qui représente plus de 1/3 de l'assolement en 2020. Le maïs étant une culture qui nécessite de l'irrigation, on peut se poser la question de l'accès à l'eau sur la parcelle impactée par le projet d'aire de covoiturage.

Néanmoins, après étude rétrospective du RPG sur les 4 dernières années, aucune culture de maïs n'a été réalisée sur cette parcelle. On peut donc considérer que celle-ci n'est pas équipée pour l'irrigation et la production de maïs.

Culture	SAU	% SAU de l'exploitation
<i>Mais</i>	68.6	39%
<i>Blé tendre hiver</i>	66.1	38%
<i>colza hiver</i>	19.3	11%
<i>soja</i>	11.9	7%
<i>Jachères / Bandes Tampons</i>	7.4	4%
<i>divers</i>	1.5	1%

Figure 17 : assolement de l'exploitation (source RPG 2020 et parcellaire extrait du RPG 2014)

4.1.3. Occupation de la zone d'étude

La zone d'étude est urbanisée (zone d'équipement), elle est bordée au nord par la gare de péage de l'A42 (échangeur 6) et au sud par la D1084. D'une superficie de 0,4ha l'aire de covoiturage est dotée de 84 places de stationnement (dont 2 PMR situées proche de l'entrée).

Un abris covoitureurs est installé côté Est du projet en interface direct avec le dépose minute.

L'aire de covoiturage dispose d'une entrée et d'une sortie distinctes. Ce choix est relativement pertinent, il permet de soulager le giratoire des entrées vers l'aire de covoiturage. Des portiques ont été aménagés à l'entrée et à la sortie de l'aire de covoiturage afin de limiter l'accès (max. 2,1m).

L'aire de covoiturage est dotée d'un quai bus le long de la D1084, la liaison entre l'aire de covoiturage et le quai s'effectue à l'aide d'un cheminement piéton aménagé à cet effet.

Plusieurs mats (5) d'éclairage ont été aménagés afin de répondre au besoin d'éclairage.

Une dizaine d'arbres ont été plantés entre les places de parking, chaque arbre est également accompagné d'un tuteur.

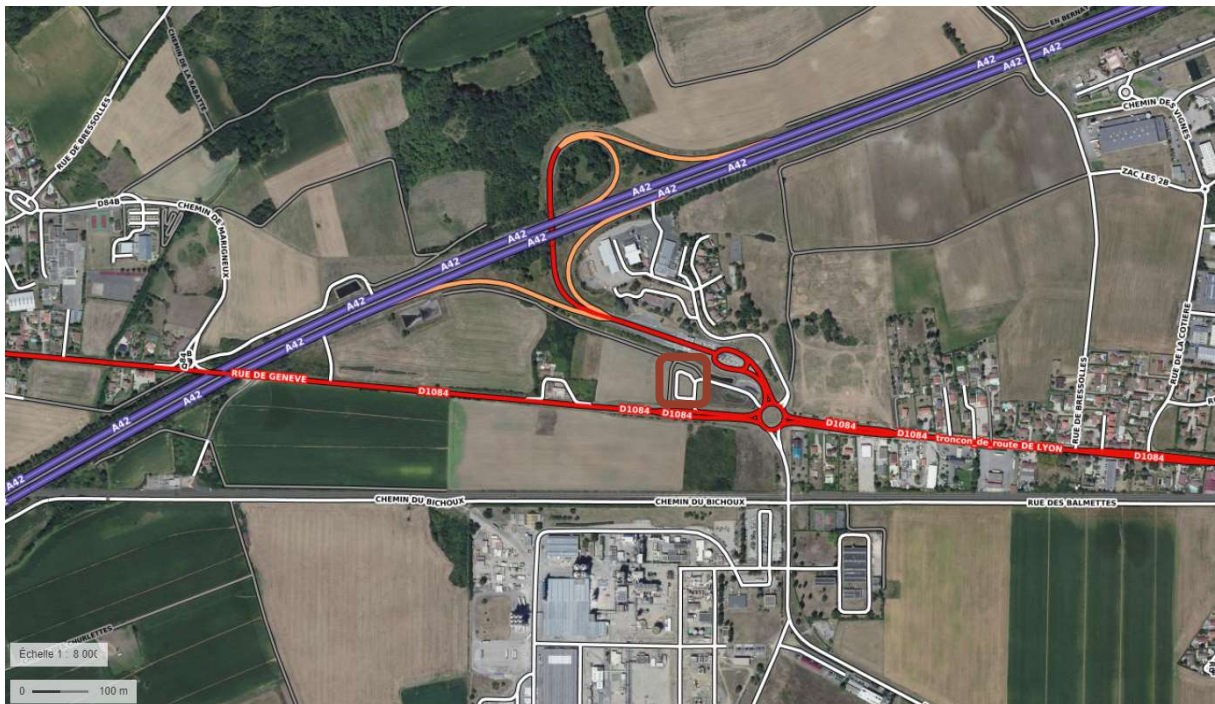


Figure 18 : Localisation de l'aire de covoiturage et les infrastructures de transport (source : Géoportail)

5. Les milieux naturels et la biodiversité

5.1. Les milieux naturels protégés

5.1.1. Inventaires ZNIEFF

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) est un inventaire national établi à l'initiative et sous le contrôle du Ministère en charge de l'Environnement. Il est mis en œuvre dans chaque région par les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et constitue un outil de connaissance du patrimoine national. Une ZNIEFF est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional.

On décrit deux types de ZNIEFF définies selon la méthodologie nationale :

- ▶ Une **ZNIEFF de type 1** est un territoire correspondant à une ou plusieurs unités écologiques homogènes. Elle abrite au moins une espèce ou un habitat déterminant. D'une superficie généralement limitée, souvent incluse dans une ZNIEFF de type II plus vaste, elle représente en quelque sorte un « point chaud » de la biodiversité régionale.
- ▶ Une **ZNIEFF de type 2** est un grand ensemble naturel riche ou peu modifié, ou qui offre des potentialités biologiques importantes. Elle peut inclure une ou plusieurs ZNIEFF de type I. Sa délimitation s'appuie en priorité sur son rôle fonctionnel. Il peut s'agir de grandes unités écologiques (massifs, bassins versants, ensemble de zones humides, etc.) ou de territoires d'espèces à grand rayon d'action.

L'inventaire ZNIEFF est un outil de connaissance. Il ne constitue pas une mesure de protection juridique directe.

Le site d'étude ne se trouve pas dans une ZNIEFF de type 1 mais se trouve à côté de ZNIEFF de type 1 détaillée ci-dessous.

10 ZNIEFF de type 1 sont localisées dans un rayon de 7 km autour du périmètre d'étude :

Noms	Codes ZNIEFF	Surfaces	Distances par rapport à la zone d'étude
Vallon du Cotey	820030790	170 ha	1,4 km au nord
Pelouse sèches de la Valbonne	820030682	1454 ha	1,5 km au sud-est
Lônes de la Chaume et du Grand Gravier	820031391	337 ha	2,3 km au sud
Pentes boisées de Beligneux	820030789	14 ha	3 km au nord-est
Milieux alluviaux et lône de la Ferrande	820031400	90 ha	4,3 km au sud
Combe de la Sereine	820030791	141 ha	4,3 km au nord-ouest
Bassin de Miribel-Jonage	820031397	2860 ha	4,3 km au sud-ouest
Milieux alluviaux et lône de la Négria	820031398	51 ha	4,5 km au sud
Lône et forêt riveraine de l'île de Méant	820031410	70 ha	5 km au sud-est
Boisement humide de la Boisse	820030676	27 ha	6 km à l'ouest

Tableau 1 : Liste des ZNIEFF de type 1 localisées à proximité de la zone d'étude

De plus, 4 ZNIEFF de type 2 sont localisées dans un rayon de 7 km autour du périmètre d'étude :

Noms	Codes ZNIEFF	Surfaces	Distances par rapport à la zone d'étude
Steppes de la basse vallée de l'Ain et de la Valbonne	820030683	1455 ha	1.6 km à l'est
Ensemble formé par le fleuve Rhône, ses lônes et ses Brotteaux à l'amont de Lyon	820004939	5261 ha	2.3 km au sud
Côtière méridionale de la Dombes	820030687	1134 ha	3.6 km à l'ouest
Ensemble formé par la Dombes des étangs et sa bordure orientale forestière	820003786	98159 ha	4,7 km au nord

Tableau 2 : Liste des ZNIEFF de type 2 localisées à proximité de la zone d'étude

5.1.2. Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Les Espaces naturels sensibles des Départements (ENS) sont un outil de protection des espaces naturels par leur acquisition foncière ou par la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics mis en place dans le droit français et régis par le code de l'urbanisme.

En 1985, la politique des Périmètres Sensibles est remplacée par celle des Espaces Naturels Sensibles (ENS). La décentralisation y est encore plus marquée, avec la volonté d'étendre la politique. L'ex-Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles (TDENS) instituée par délibération du Conseil Général a été substituée par la taxe d'aménagement. Le Département délimite et institue également les zones de préemption et peut déléguer son droit de préemption. Le champ de la politique a ensuite évolué en incorporant des notions comme les habitats naturels ou les champs d'expansion des crues. Aujourd'hui, l'article L.142-1 du code de l'urbanisme donne les termes de la politique espaces naturels sensibles telle qu'elle est conçue par le législateur : « *Afin de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels selon les principes posés à l'article L. 110, le Département est compétent pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non.* ».

Le périmètre d'étude ne se situe pas dans un espace naturel sensible mais se trouve à proximité d'ENS qui sont détaillés ci-dessous :

Noms	Description	Surfaces	Distances par rapport à la zone d'étude
Lônes du Rhône (Chaume, Ferrande, Violette et Grand Gravier)	Ce sont les vestiges du fonctionnement passé du fleuve Rhône. Anciens bras fluviaux, les lônes, de par leur fonctionnement particulier, hébergent un milieu riche en biodiversité (forêt alluviale, pelouses sèches...).	345 ha	2,3 km au sud
Ile de Miribel-Jonage	L'île de Miribel Jonage est labellisée ENS depuis 2014. Le périmètre ENS met en lumière les richesses écologiques à proximité d'espaces fortement anthropisés aux portes de Lyon. Ce site recèle une grande diversité d'habitats et d'espèces, liés à l'histoire du système fluvial du Rhône.	669 ha	4,6 km au sud-ouest

Tableau 3 : Liste des Espaces Naturels Sensibles localisés à proximité de la zone d'étude

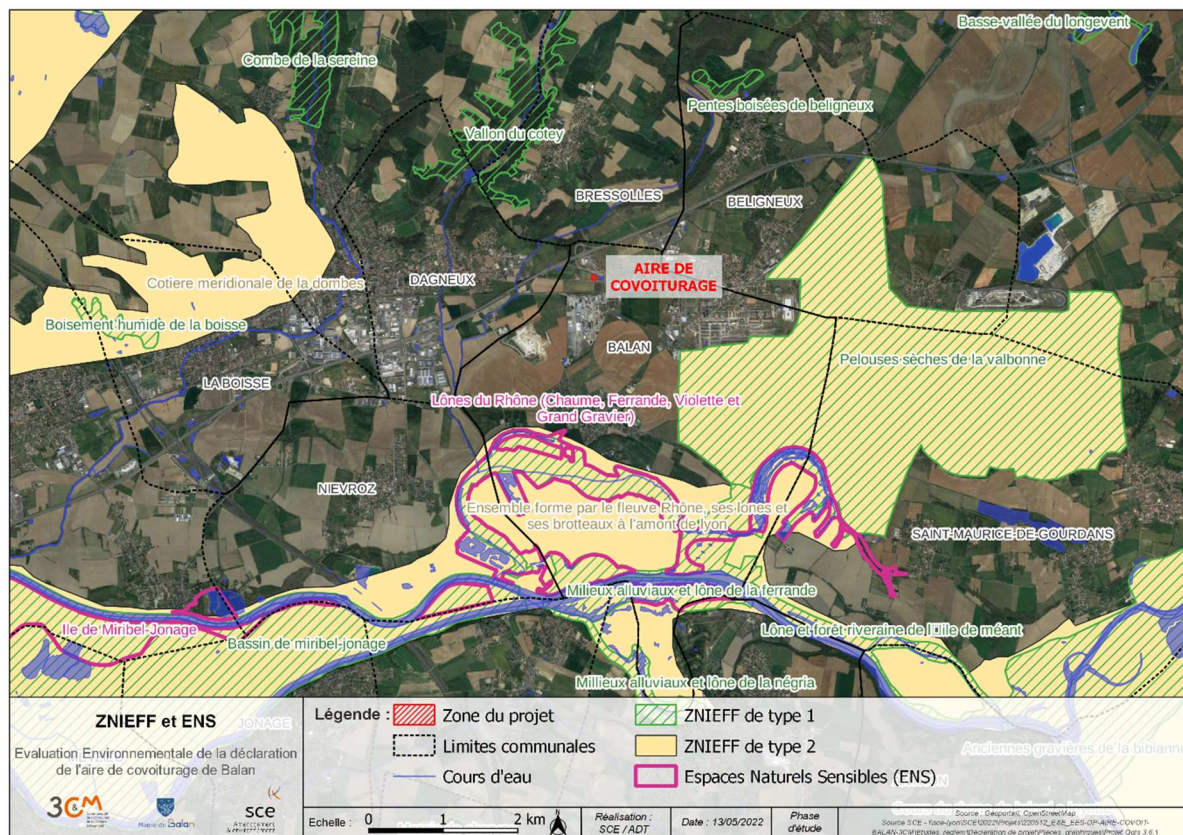


Figure 19 : Carte des ZNIEFF et des Espaces Naturels Sensibles à proximité de la zone d'étude

5.1.3. Inventaire des zones humides

La loi sur l'eau de 1992 définit une zone humide comme « les terrains exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

L'arrêté du 1er octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008 précise les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement. Ces documents listent les types de sols, les habitats naturels et les espèces végétales caractéristiques permettant de délimiter avec précision une zone humide.

Le site d'étude ne se trouve pas dans une zone humide mais plusieurs zones humides situées dans un périmètre éloigné de l'aire de covoiturage sont recensées ci-dessous :

- ▶ La mare de Bressolles à 1.4 km au nord ;
- ▶ Le Cotey 01 et 02 à 2 km à l'ouest ;
- ▶ Le lac Neyton à 2.2 km au nord-ouest ;
- ▶ La lône de la Chaume à 2.7 km au sud-ouest ;
- ▶ Les gravières la Chaume à 3 km au sud-ouest ;
- ▶ Le lac des Pyes à 4 km au sud-ouest ;
- ▶ Le canal de Miribel à 4.3 km au sud ;
- ▶ Le bras mort d'Anthon à 4.5 km au sud ;
- ▶ L'étang golf de la Vilette-d'Anthon à 4.5 km au sud ;
- ▶ La grande lône à 5.9 km au sud.

5.1.5. Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope

Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB) ont pour objectif de prévenir, par des mesures réglementaires spécifiques de préservation de leurs biotopes, la disparition d'espèces protégées et couvrent une grande diversité de milieux. La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite "loi Grenelle 2", étend le champ d'application des arrêtés de protection de biotopes aux habitats naturels remarquables des sites Natura 2000, ainsi qu'aux géotopes.

Le site d'étude ne se trouve dans aucun périmètre APPB et il n'y a pas d'APPB situés dans un périmètre de 5 km autour de la zone d'étude.

5.1.6. Parc Naturel National (PNN)

Les parcs nationaux sont des espaces protégés soumis à une réglementation spécifique (articles L331 et R331 du code de l'environnement) qui assure la sauvegarde de leur patrimoine naturel et culturel reconnu comme exceptionnel.

A proximité de la zone d'étude, aucun Parc Naturel National n'est présent.

5.1.7. Parc Naturel Régional (PNR)

Un Parc Naturel Régional (PNR) est un territoire ayant choisi volontairement un mode de développement basé sur la mise en valeur et la protection de patrimoines naturels et culturels considérés comme riches et fragiles. Les PNR sont chargés de mettre en œuvre des actions selon cinq missions : développer leur territoire en le protégeant, protéger leur territoire en le mettant en valeur, participer à un aménagement fin des territoires, accueillir, informer et éduquer les publics aux enjeux qu'ils portent, expérimenter de nouvelles formes d'action publique et d'action collective.

A proximité de la zone d'étude, aucun Parc Naturel Régional n'est présent.

5.1.8. Ramsar

Signataire de la Convention de Ramsar en 1971, la France a ratifié ce traité en 1986. Elle s'est engagée, avec les autres parties contractantes à :

- ▶ Désigner des zones humides d'importance internationale et maintenir leur caractéristique écologique ;
- ▶ Prendre en compte la conservation des zones humides notamment dans les documents de planification et d'aménagement,
- ▶ Favoriser la recherche, la formation, l'échange de données et de publications sur les zones humides,
- ▶ Promouvoir la gestion et l'utilisation rationnelle des zones humides.

A proximité de la zone d'étude, aucun site Ramsar n'est présent.

5.1.9. Réserves Naturelles Nationales (RNN) et Régionales (RNR)

Une Réserve Naturelle Nationale (RNN) est un outil de protection à long terme d'espaces, d'espèces et d'objets géologiques rares ou caractéristiques, ainsi que de milieux naturels fonctionnels et représentatifs de la diversité biologique en France. Les sites sont gérés par un organisme local en concertation avec les acteurs du territoire. Ils sont soustraits à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader mais peuvent faire l'objet de mesures de réhabilitation écologique ou de gestion en fonction des objectifs de conservation.

Les Réserves Naturelles Régionales (RNR) présentent les mêmes caractéristiques de gestion que les réserves naturelles nationales, à ceci près qu'elles sont créées par les Régions. Elles constituent aujourd'hui à la fois un vecteur des stratégies régionales en faveur de la biodiversité et un outil de valorisation des territoires.

A proximité de la zone d'étude, aucune Réserve Naturelle Nationale ou Régionale n'est présente.

5.2. Le réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 s'appuie sur deux Directives européennes :

- ▶ **La Directive 79/409/CEE** du 2 avril 1979, appelée plus généralement Directive Oiseaux, prise par l'Union européenne afin de promouvoir la protection et la gestion des populations d'espèces d'oiseaux sauvages du territoire européen ;
- ▶ **La Directive 92/43/CEE** du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages, plus généralement appelée Directive Habitats.

Ce réseau est constitué de Sites d'Intérêt Communautaire (SIC) et Zone Spéciale de Conservation (ZSC) présentant des enjeux au niveau des habitats naturels et des espèces de la faune et de la flore sauvage en application de la Directive Habitats, ainsi que de Zones de Protection Spéciales (ZPS) présentant des enjeux au niveau de l'avifaune en application de la Directive Oiseaux. La constitution de ce réseau vise ainsi à la conservation à long terme d'espèces de faune et de flore sauvages et d'habitats naturels de l'Union Européenne.

Le site d'étude ne se trouve dans aucun périmètre Natura 2000.

Les sites Natura 2000 les plus proches de l'aire de covoiturage figurent dans le tableau suivant :

Type de site	Noms	Numéros	Directives	Surfaces	Principaux enjeux	Distances par rapport à la zone d'étude
ZSC	Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon	FR8201638	Habitats	384 ha	Castor d'Europe, Loutre d'Europe, Sonneur à ventre jaune, Triton crêté, Apron du Rhône, Loche d'étang, Agrion de Mercure	2.3 km au sud
ZSC	Steppes de la Valbonne	FR8201639	Habitats	1122 ha	Festuco-Brometalia, Pelouse calcaires de sables xériques, pelouses rupicoles ou basiphiles de l'Alyso-Sedum albi	2.9 km au sud-est
ZPS	Steppes de la Valbonne	FR8212011	Oiseaux	1124 ha	Courlis cendré, Engoulevents et Guêpiers d'Europe, Circaète Jean-le-Blanc, Faucon kobez	2.9 km au sud-est
ZSC	Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage	FR8201785	Habitats	2849 ha	Agrion de Mercure, Cuivré des marais, Lucane cerf-volant, grand rhinolophe, castor d'Eurasie	4.3 km au sud
ZSC	Basse vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône	FR8201653	Habitats	3409 ha	Agrion de Mercure, Lucane cerf-volant, grand rhinolophe, castor d'Eurasie, flûteau nageant, cistude d'Europe	4.7 km au Sud-est

Tableau 4 : Liste du réseau Natura 200 localisé à proximité de la zone d'étude

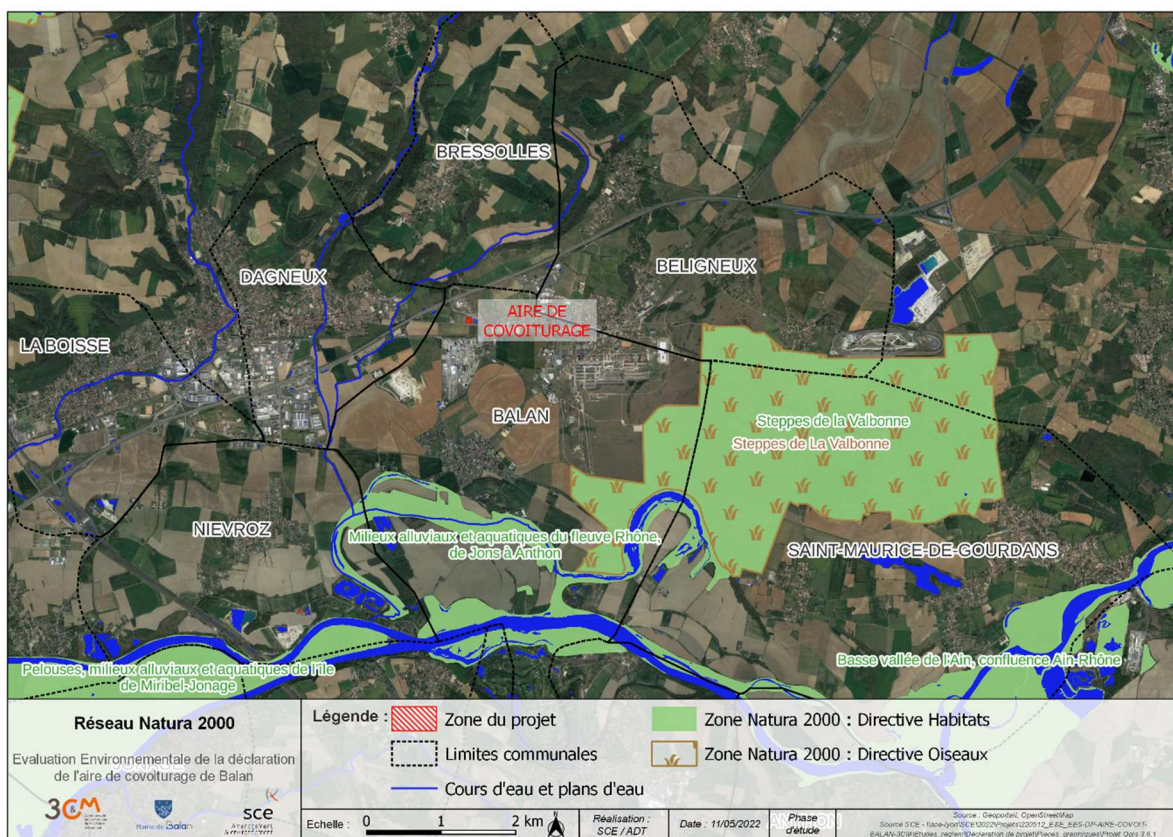


Figure 21 : Carte du Réseau Natura 2000 localisé à proximité de la zone d'étude

5.3. La trame verte et bleue

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est le document cadre à l'échelle régionale pour l'identification et la mise en œuvre de la trame verte et bleue d'importance régionale.

Il vise à la mise en œuvre des 5 grands objectifs (article L.371-1 du Code de l'Environnement) :

- ▶ Conserver et améliorer la qualité écologique des milieux et garantir la libre circulation des espèces de faune et de flore sauvages,
- ▶ Accompagner les évolutions du climat en permettant à une majorité d'espèces et d'habitats de s'adapter aux variations climatiques,
- ▶ Assurer la fourniture des services écologiques,
- ▶ Favoriser des activités durables, notamment agricoles et forestières,
- ▶ Concourir à maîtriser l'urbanisation et l'implantation des infrastructures et d'améliorer le franchissement par la faune des infrastructures existantes.

Ces cinq grands objectifs transversaux sont déclinés et adaptés à l'échelle régionale, dans les enjeux identifiés à l'issue du diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration du SRCE. Depuis 2011, l'Etat et la Région travaillent à l'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Rhône-Alpes (SRCE). Cette démarche vise à concilier pour la première fois, dans un document à portée réglementaire, la préservation de la biodiversité et le développement local des territoires. Une phase de concertation a été organisée au printemps 2013 afin de rencontrer les grandes catégories d'acteurs concernés par le schéma et de recueillir leurs réactions (ScoT, Départements, Communautés d'agglomération, Parcs Naturels Nationaux et Régionaux, Associations de protection de la nature, Agriculteurs, Forestiers, Chasseurs, Gestionnaires d'infrastructure, Comité de bassin). La première version du schéma, élaborée suite à ces réunions, est disponible en ligne et a été soumise à consultation à l'été 2013.

Au niveau de la biodiversité et des espaces naturels, les principaux enjeux régionaux identifiés concernent les points suivants :

- ▶ Les problématiques liées à l'étalement urbain et l'artificialisation des sols en périphérie des grandes agglomérations, sur le pourtour des agglomérations moyennes et au sein des vallées Rhône-alpines ;
- ▶ L'impact des infrastructures sur la fragmentation et le fonctionnement de la Trame verte et Bleue (en lien avec la densité du réseau d'infrastructures terrestres et aériennes et des ouvrages aquatiques) ;
- ▶ L'accompagnement des pratiques agricoles et forestières pour favoriser une Trame Verte et Bleue fonctionnelle ;
- ▶ L'impact des activités anthropiques sur la continuité des cours d'eau et leurs espaces de mobilité ;
- ▶ Les spécificités des espaces de montagnes.

Après une phase d'approbation suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 17 décembre 2013 au 27 janvier 2014, le SRCE de Rhône-Alpes a été adopté par délibération du conseil régional du 19 juin 2014 et par arrêté préfectoral du 16/07/2014.

Pour bien comprendre les éléments et les cartographies à la suite, quelques définitions s'imposent :

- ▶ **Réservoir de biodiversité** : ce sont les secteurs de la sous-trame où la biodiversité est la plus riche ; la plupart des espèces ou des écosystèmes y sont présents et leurs conditions vitales y sont réunies ;
- ▶ **Continuum** : il s'agit de l'espace accessible, à partir des réservoirs de biodiversité, au groupe d'espèces associé à une sous-trame. Un continuum comprend les réservoirs de biodiversité et une enveloppe, d'une largeur variable, correspondant à la distance maximale qui peut être parcourue par les espèces virtuelles. Le continuum est hiérarchisé selon qu'il soit utilisé par deux espèces virtuelles (continuum accessible) ou trois espèces virtuelles (continuum très accessible) ;
- ▶ **Corridor** : c'est une voie de déplacement potentielle empruntée par la faune et la flore, reliant les réservoirs de biodiversité et passant par les milieux les plus favorables possibles ;

Point noir : il s'agit de lieux où un corridor écologique est coupé par un élément barrière faisant obstacle au déplacement des espèces. Cette barrière peut être linéaire (autoroute à franchir) ou surfacique (occupation du sol non favorable).

Comme l'indique la carte ci-dessous, la commune de Balan est concernée par deux corridors écologiques d'intérêt régional identifiés dans le SRCE. Ces deux corridors ne concernent toutefois pas l'aire de covoiturage.

Le SRCE identifie le secteur du projet comme faisant partie des espaces perméables terrestres de perméabilité moyenne (continuités écologiques fonctionnelles assurant un rôle de corridor entre les réservoirs de biodiversité). Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du BUCOPA - Syndicat mixte Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain, souligne que le secteur de Thil-Balan constitue une couronne verte d'agglomération, soit un enchaînement circulaire d'espaces ouverts en limite de fronts urbains. Les enjeux consistent notamment à contenir l'expansion urbaine en développant les fonctions périurbaines, récréatives, écologiques, ... ; à éviter la fragmentation par les infrastructures.

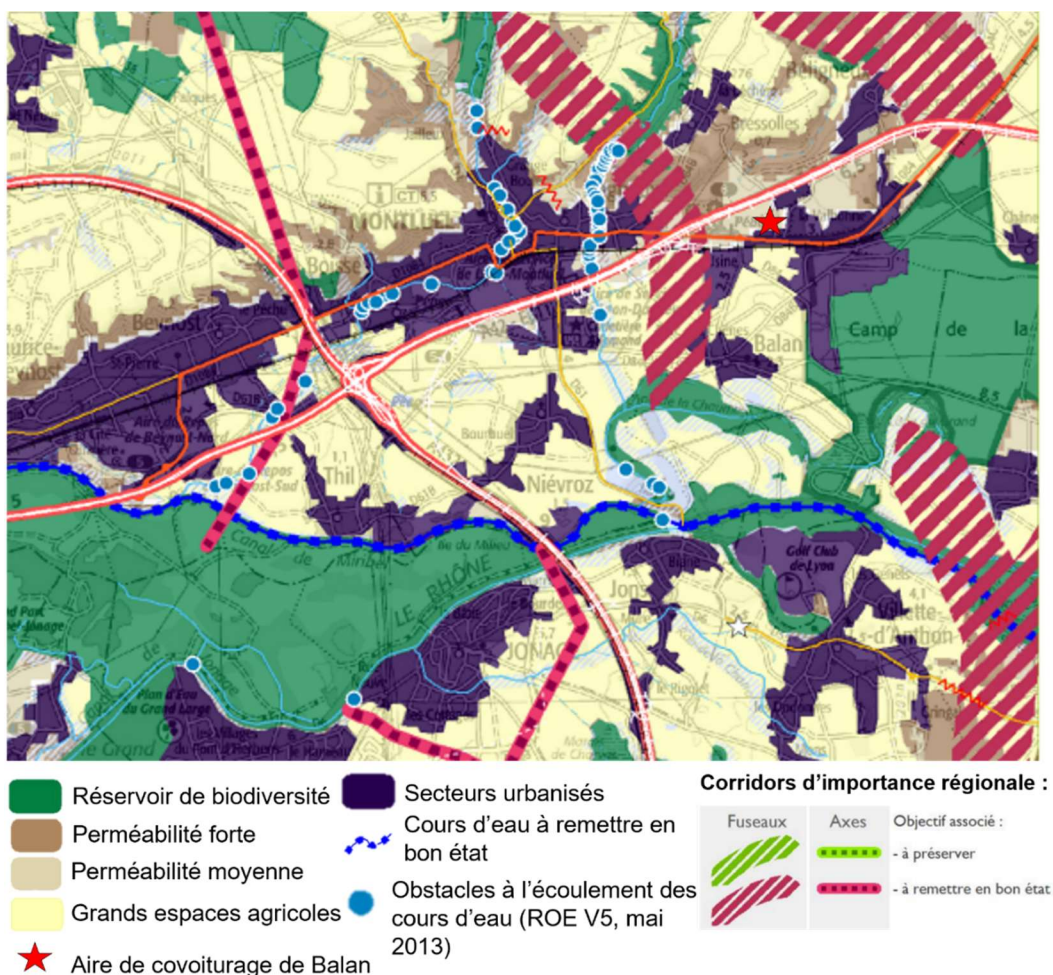


Figure 22 : Cartographie des composantes de la TVB – Source : SRCE de Rhône Alpes

Aucune prospection naturaliste n'a été réalisée étant donné que le projet a déjà été réalisé. Par conséquent, il n'a pas été possible d'observer la présence ou non d'espèces protégées (notamment l'œdicnème criard). L'aire de covoiturage se situe toutefois dans un contexte peu favorable à la circulation et aux déplacements des espèces avec notamment la présence au nord de la sortie d'autoroute de l'A42 (péage de Balan – sortie n°6 et son giratoire) et au sud la D1084. Ces infrastructures constituent des freins à la continuité écologique. De plus, en bordure Est de l'aire de covoiturage, le bassin de rétention est clôturé et la parcelle à l'Ouest est un espace agricole (culture)

qui restent également proche des infrastructures routières. Aussi, le contexte dans lequel s'inscrit l'aire de covoiturage reste peu favorable à la continuité écologique.

Une continuité écologique locale de fonctionnement interne a toutefois été identifiée par le SCOT BUCOPA (2017). Cette continuité passe au nord de l'aire de covoiturage et permet de relier le réservoir de biodiversité identifié à l'est de la zone d'étude à la plaine agricole de la plaine de l'Ain (cf. carte ci-après). D'après le SCOT Bucopa, le secteur de Thil-Balan constitue en effet une couronne verte d'agglomération, soit un enchaînement circulaire d'espaces ouverts en limite de fronts urbains. Cet enchaînement circulaire d'espaces ouverts correspond notamment aux parcelles cultivées localisées au sud (de l'autre côté de la D1084) et plus à l'ouest de l'aire de covoiturage. Ces espaces agricoles apparaissent davantage favorables à circulation de la grande et de la moyenne faune (sanglier, chevreuil, renard, lièvre) mais peu propices à la petite faune (insectes forestiers non volants, batraciens, reptiles). Toutefois, les déplacements potentiels de la faune restent limités avec la présence ponctuelle d'urbanisation, de zones d'activités (KEM ONE, carrière) et d'infrastructures routières.

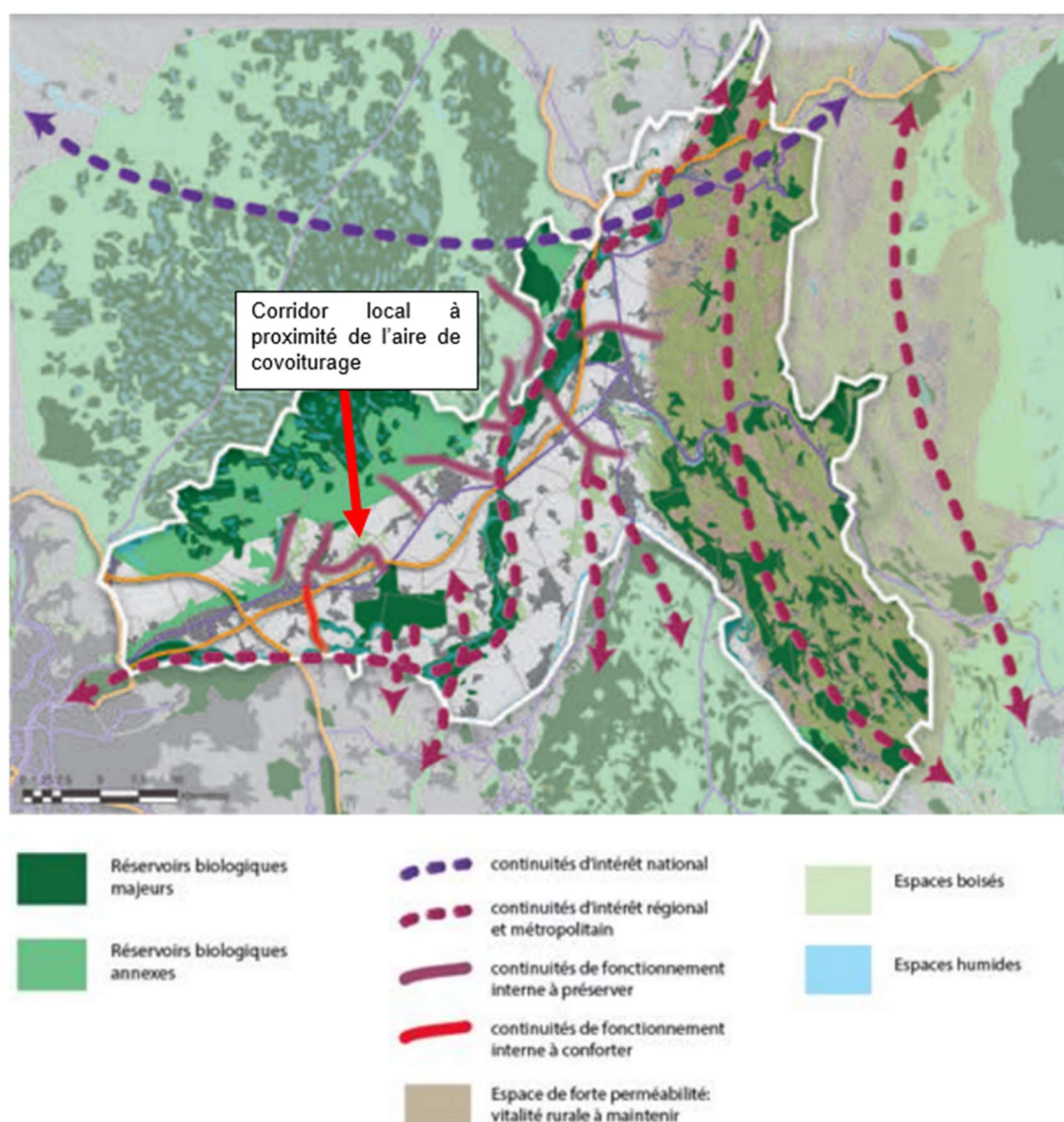


Figure 23 : Extrait des continuités écologiques du SCOT BUCOPA (2017)

En conclusion, le secteur du projet n'est ni impacté par un corridor d'importance régional, ni par un réservoir de biodiversité, ni par un élément de la trame verte et bleue.

Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
<ul style="list-style-type: none">Le projet n'est pas dans un milieu naturel inventorié au titre de Natura 2000, des ZNIEFF, des zones humides, des ENS, d'un réservoir de biodiversité, d'un corridor écologique, ...Un site qui ne joue pas de rôle important dans l'équilibre économique de l'exploitation agricole.	
Enjeux :	
L'aire de covoiturage s'inscrit dans une zone à très faible enjeu d'habitats naturels et agricoles (à proximité immédiate d'infrastructures de transport routières denses).	

6. Le paysage et le patrimoine

6.1. Cadre réglementaire et institutionnel

6.1.1. Sites classés et inscrits

Les sites et monuments naturels à caractère historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque, susceptibles d'être protégés au titre du code de l'environnement (ex-loi du 2 mai 1930), sont des espaces ou des formations naturelles, dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état (entretien, restauration, mise en valeur, etc.) et la préservation de toutes atteintes graves (destruction, altération, banalisation, etc.).

L'inscription d'un site constitue une servitude d'utilité publique opposable aux tiers, il en résulte pour les maîtres d'ouvrage l'obligation d'informer le préfet de tous projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site.

Sur les projets de déconstruction, l'Architecte des Bâtiments de France doit donner son accord exprès (art R.425- 18 du code de l'urbanisme).

En site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect du site est interdite sauf autorisation spéciale (art. L.341- 10 du code de l'environnement).

La zone du projet est située en dehors de tout site classé ou inscrit.

Le site classé le plus proche se situe à 6.5 km de la zone du projet. Il s'agit du confluent de l'Ain et du Rhône qui a été classé en 1990 et qui recouvre une superficie de 670 ha. Ce site est un « musée de formes » pour les géomorphologues, les spécialistes des formes géographiques, forme l'une des dernières confluences naturelles et actives d'Europe et il abrite de la faune et flore variées.

6.1.2. Monuments historiques

Il n'y a pas de monument historique dans la zone du projet. Le monument historique le plus proche se situe à environ 8 km pour l'Eglise de Saint-Maurice-De-Gourdans.

Ce site est localisé sur la figure ci-après.

Il n'y a pas de potentielle co-visibilité entre la zone d'étude et ce monument histoire, du fait de la topographie, de la distance et des masques visuels existants entre ces différents sites.

6.1.3. Site patrimonial remarquable

Depuis la loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (LCAP) de juillet 2016, les ZPPAUP (Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager), les AVAP et les secteurs sauvegardés ont été transformés automatiquement en site patrimonial remarquable (SPR).

La zone du projet n'est concernée par aucun des périmètres de protection des secteurs sauvegardés ou ZPPAUP de l'agglomération. Aucun site n'est à proximité de la zone d'étude. Le plus proche est localisé à environ 3 km à l'ouest par à la zone, à Montluel.

6.1.4. Vestiges archéologiques

La zone du projet ne se trouve pas dans une zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA). L'Atlas des Patrimoines identifie deux ZPPA :

- ▶ Une à environ 3 km à l'ouest de la zone du projet à Montluel ;
- ▶ Une à environ 5 km à l'est de la zone du projet à Pérouges.

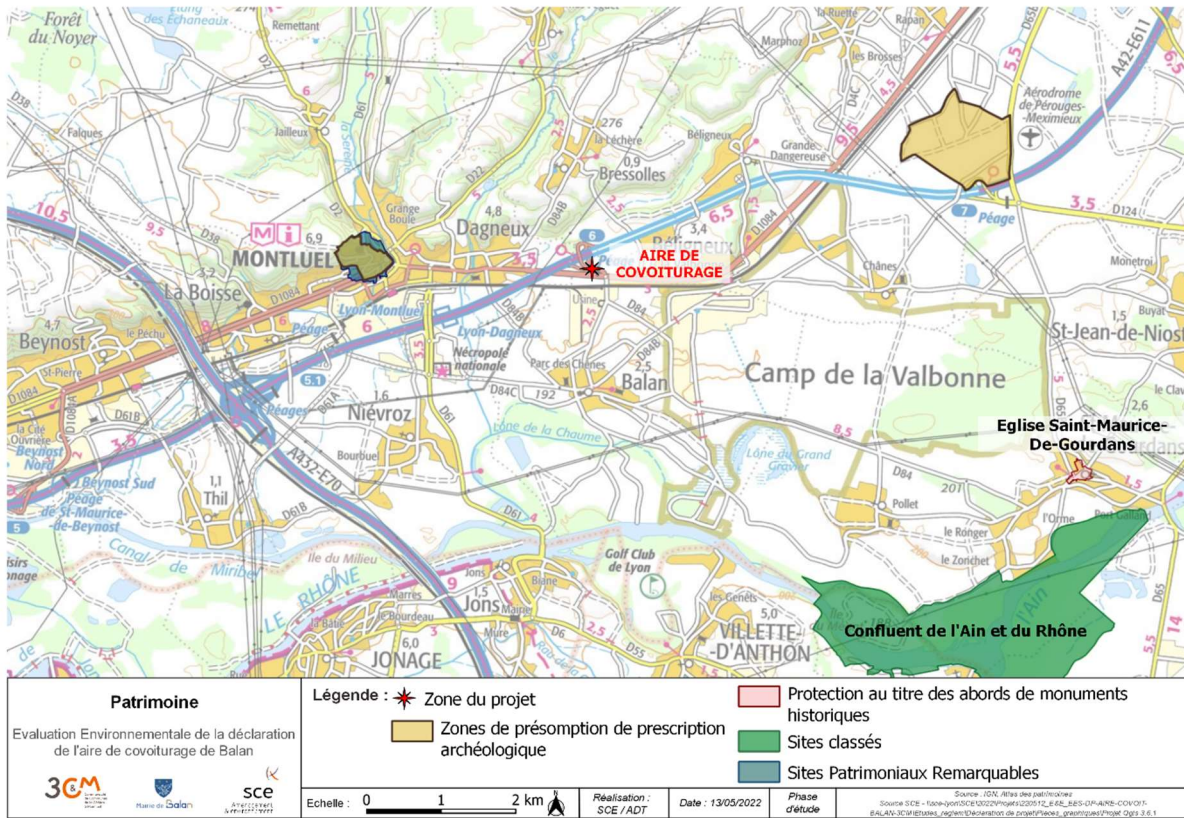


Figure 24 : Cartographie des éléments du patrimoine à proximité de l'aire de covoiturage de Balan

6.2. Les unités paysagères

6.2.1. Typologie régionale

La région Auvergne-Rhône-Alpes est à l'intersection de trois grandes zones biogéographiques :

- ▶ Paysages naturels de type alpin (moyenne et haute montagne des Alpes du Nord) ;
- ▶ Paysages naturels de type continental (rebords du Massif central) ;
- ▶ Paysages naturels de type méditerranéen (Drôme provençale, Ardèche méridionale).

La diversité des paysages naturels se double ainsi d'une grande variété d'occupation des sols, d'architecture, de modes d'exploitation agricole, de patrimoines culturels... Chaque département dispose ainsi d'un profil paysager qui lui est propre. Différents outils peuvent être utilisés pour étudier et mieux connaître les paysages : atlas départementaux mis en œuvre dans les départements de l'Isère, de la Loire et de la Haute-Savoie, plans paysages des parcs naturels régionaux... À l'échelle de la région, la DREAL a réalisé un inventaire typologique basé sur la notion de dominante paysagère. Cette approche, qui va au-delà des sites protégés ou remarquables, s'intéresse à l'ensemble du territoire régional. Les paysages rhônalpins sont ainsi regroupés en sept familles, chacune répondant à des problématiques distinctes du point de vue de la demande sociale (tourisme, cadre de vie...), de la gestion de l'espace et des politiques publiques (orientations, moyens).

6.2.2. Typologie locale

Le secteur d'étude est situé dans la plaine de l'Ain et du Rhône et possède un « paysage urbain à périurbain ». Au nord de la zone d'étude, vers Montluel, le paysage est naturel, dans la partie est de Balan, les paysages sont agraires et au sud de la commune, ce sont des paysages dits « marqués par de grands équipements ».

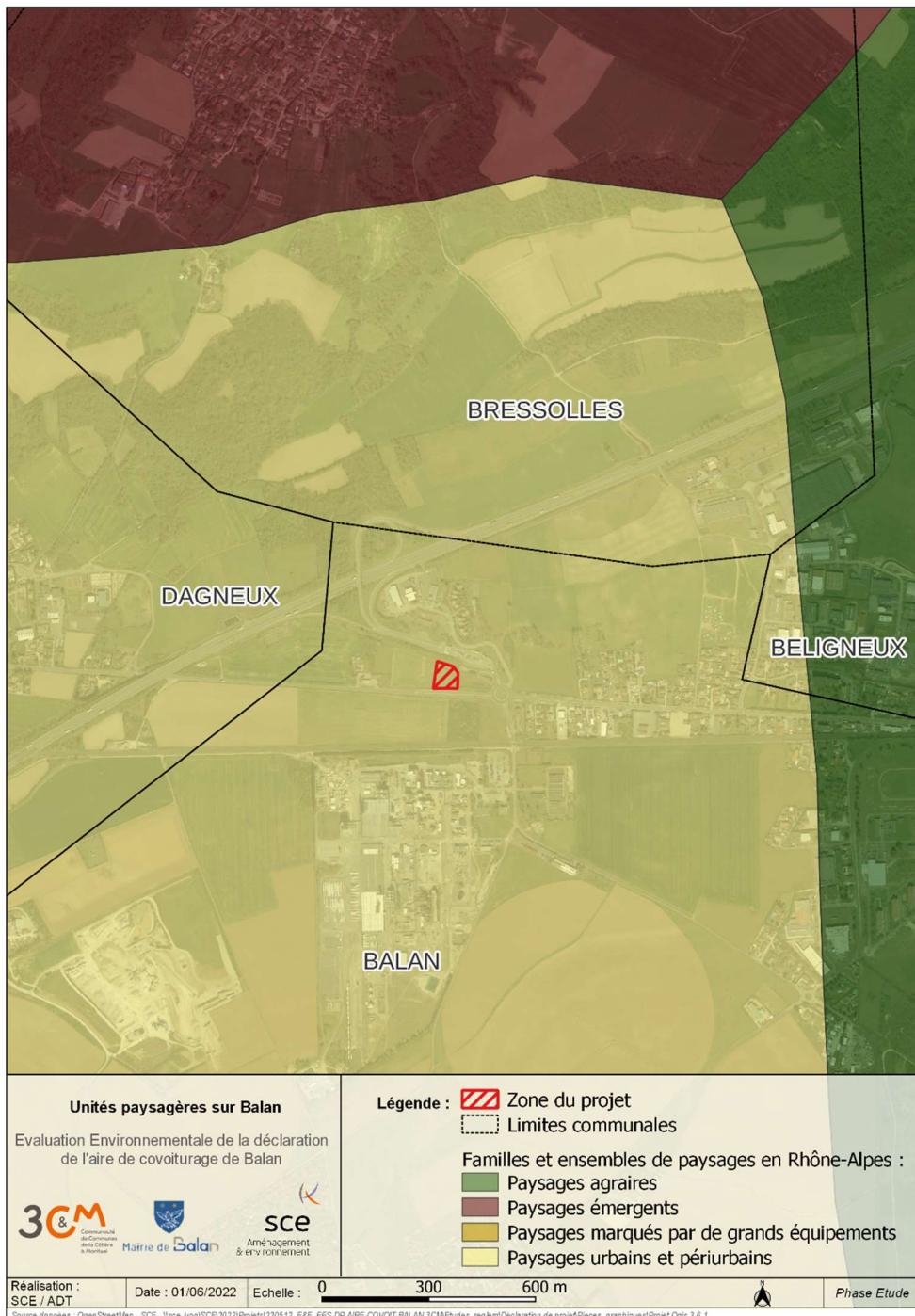


Figure 25 : Unités paysagères dans la commune de Balan (source : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)

6.3. Les co-visibilités avec le projet

L'aire de covoiturage se trouvant au niveau du terrain naturel, elle n'est visible que par les plus proches voisins du site. Elle est donc visible :

- ▶ Au niveau de la sortie du péage de l'A42 qui a une vue plongeante dessus ;
- ▶ De la D1084 qui passe devant la zone d'étude ;
- ▶ Au début de la D84, sur la route de Saint-Maurice ;

- ▶ Du chemin du Bichoux.

L'aire de covoiturage n'est visible que par les conducteurs empruntant les routes ci-dessus.

Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projet hors zone de protection du patrimoine ▪ Projet visible par les personnes empruntant les routes à proximité ▪ Des aménagements paysagers qui participent à l'intégration paysagère de l'aire de covoiturage (noue d'infiltration, bandes enherbées). 	
Enjeux :	
<p>La visibilité est limitée aux promeneurs et conducteurs empruntant les plus proches voies de circulation : ENJEU FAIBLE</p> <p>La gestion de la transition paysagère entre le projet et le paysage agricole (intégration paysagère via l'aménagement de zones végétalisées, noue paysagère, bassin de rétention) : ENJEU FAIBLE</p>	

7.1.2. Aléa retrait gonflement des argiles

Concernant le risque « retrait-gonflement des argiles » sur le site d'étude : les variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux produisent des gonflements (période humide) et des tassements (période sèche) et peuvent avoir des conséquences importantes sur les bâtiments à fondations superficielles notamment. Une nouvelle cartographie réglementaire est valable au 1er janvier 2020, **l'aléa y est considéré comme faible sur le site d'étude pour le retrait-gonflement des argiles.**



Figure 27 : Risque du retrait-gonflement des sols argileux à proximité de la zone du projet

7.1.3. Aléa sismique

Le nouveau zonage sismique de la France (décret n°2010-1255 du 22/10/2010) est applicable depuis le 1er mai 2011. D'après la carte d'aléa sismique, la commune de Balan est en **zone de sismicité modérée** (niveau 3 sur 5).

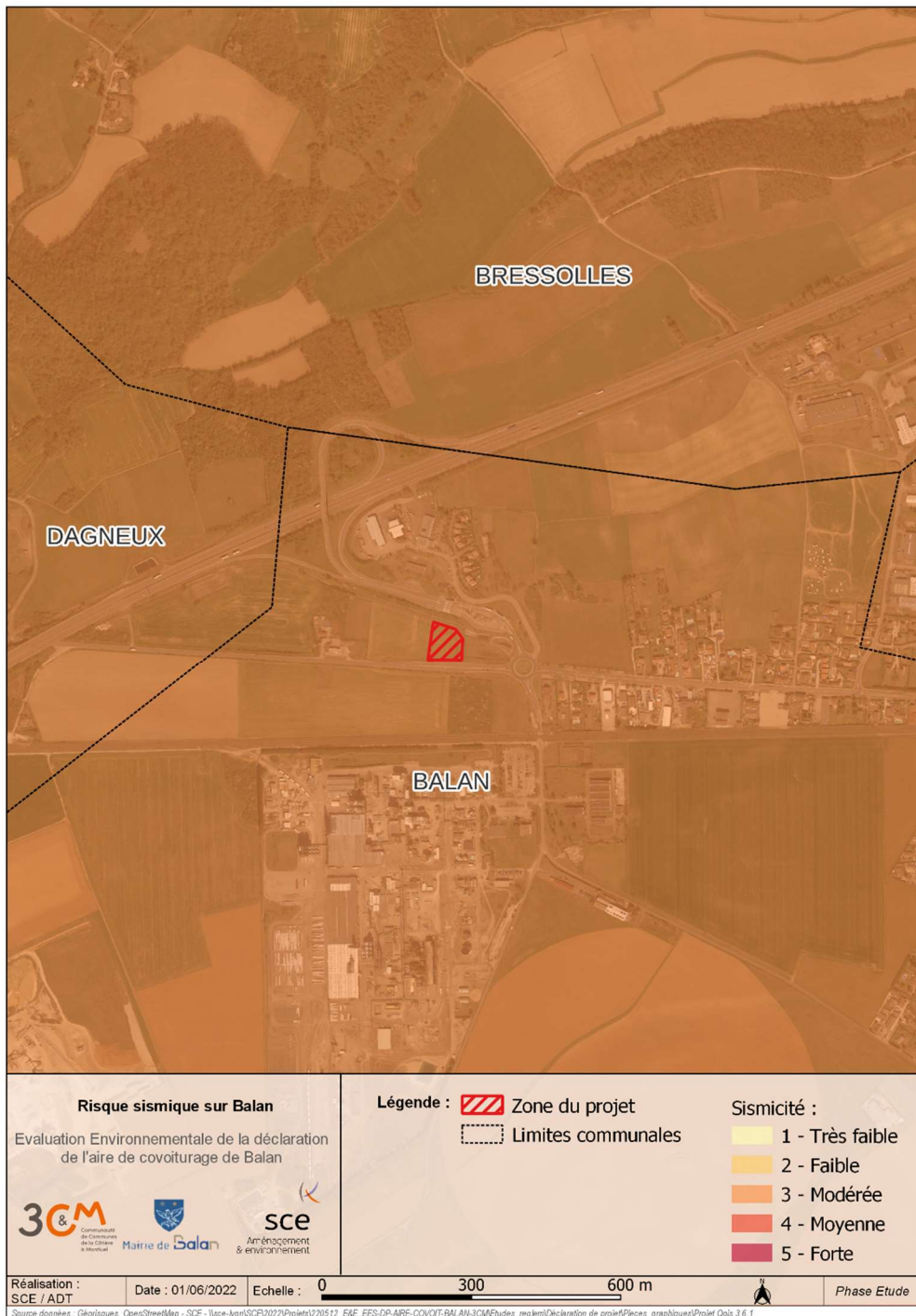


Figure 28 : Risque sismique sur la commune de Balan

7.2. Les risques industriels

7.2.1. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

En France, toute activité ou stockage pouvant générer des nuisances ou des risques pour l'environnement est concernée par la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cette réglementation donne lieu à un classement des installations concernées selon les régimes suivants :

- ▶ Installations soumises à déclaration (D) ou déclaration avec contrôle (DC) ;
- ▶ Installations soumises à enregistrement (E) ou autorisation (A) qui nécessitent une autorisation préfectorale d'exploiter ;
- ▶ Installations soumises à autorisation préfectorale d'exploiter avec servitude d'utilité publique (AS) : établissement SEVESO.

Six entreprises répondent, sur la commune de Balan, à une autorisation au titre des installations classées (ICPE) :

- ▶ Carrière exploitée par la société Ain Rhône Granulats ;
- ▶ Plateforme de production chimique Arkéma / Kem One ;
- ▶ Unité de cogénération, exploitée par Dalkia/Cogestar sur la plateforme Arkéma de Balan ;
- ▶ Industrie chimique SK Functional Polymer ;
- ▶ Centre de véhicules hors d'usage (VHU), exploité par Calard Frères, localisé Route du Pont de Jons ;
- ▶ Entreprise de fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements, exploitée par E.G.P. et localisée 65, rue des Sapinettes.

Parmi ces six ICPE, Balan est concernée par un établissement SEVESO seuil haut ainsi que par un établissement SEVESO seuil bas, leurs descriptions se trouvent ci-dessous :

SIRET	Activité	Raison sociale	Etat d'activité	Statut SEVESO
53869504000039	Fabrication de PVC suspension Installation desservant un dépôt de gaz inflammables liquéfiés soumis à autorisation	KEM ONE	En exploitation avec titre	Seuil haut
87995793400059	Fabrication d'autres produits chimiques n.c.a.	SK Functional Polymer	En exploitation avec titre	Seuil bas

Le territoire est également couvert par un Plan de prévention des Risques technologiques (PPRT) lié au site d'Arkema (chimie) et l'aire de covoiturage fait partie du périmètre d'étude et zonage réglementaire du PPRT en zone rouge clair r pour l'extrémité Sud-Ouest des abords de la RD 1084 (parcelle E570 qui est tangente au PPRT).

Dispositions applicables en zone rouge clair r	
2-1. Dispositions régissant les projets nouveaux	
2-1-1. Interdictions	Constructions ou installations nouvelles à l'exception de celles mentionnées à l'article 2-1-2
2-1-2. Projet admis sous réserve du respect de conditions ou de prescriptions	Les constructions ou installations de nature à réduire le risque (diminution d'au moins une des trois composantes suivantes : intensité, probabilité, vulnérabilité) vis à vis des phénomènes dangereux générés par ARKEMA.
	La création de voies de transport destinées à l'acheminement des secours ou nécessaires à la desserte des activités situées dans le périmètre réglementé du PPRT, et non ouvertes à la circulation publique.
	Les projets et activités n'augmentant pas la fréquentation des terrains réglementés.
	Les projets et activités indispensables pour la société à l'origine du risque, qui ne génèrent pas de risques supplémentaires pour les populations, et sans augmentation de la densité de population par rapport à la densité en zone grisée.
2-2. Dispositions régissant les biens et équipements existants	
	En l'absence de construction dans les zones rouges r à la date d'approbation du présent règlement, seuls sont admis les travaux d'aménagement des infrastructures routières existantes, visant la sécurité et dès lors qu'ils n'entraînent pas une augmentation de la fréquentation par modification d'itinéraire des usagers extérieures à la zone soumise aux aléas.
2-3. Conditions générales d'utilisation ou d'exploitation en zone rouge r	
Interdiction	Stationnement de caravanes occupées en permanence ou temporairement par des personnes
	Tout usage des terrains susceptibles d'aggraver l'exposition des personnes aux risques
	Tout rassemblement ou manifestation de nature à exposer le public
	Tout stationnement susceptible d'augmenter, même temporairement, l'exposition des personnes et plus particulièrement le stationnement de véhicules de transports de matières dangereuses
	L'arrêt des trains, sauf situation d'urgence absolue
	La circulation organisée des piétons ou des cyclistes (par des pistes cyclables, des chemins de randonnées, des parcours sportifs, etc.), à des fins de loisirs et de tourisme (susceptibles d'attirer dans la zone de danger de nouvelles populations)
Règles de construction en zone r1	
	En zone R1, le bâti devra permettre la protection des personnes contre les effets de surpression pouvant atteindre une intensité de 50 mbar, et des effets thermiques pouvant atteindre une intensité de 5kW/m ²

Tableau 5 : Eléments récapitulatifs du Chapitre 2 – Dispositions applicables en zone rouge clair r du règlement du PPRT d'ARKEMA à Balan

Les constructions ne seront donc pas admises dans la parcelle E570 qui est dans la zone rouge clair r du PPRT d'ARKEMA. Dans ce contexte, l'aménagement de l'aire de covoiturage est cohérent avec le PPRT d'ARKEMA puisque la parcelle E570 n'est pas urbanisée, seul un bassin de rétention a été aménagé à cet endroit.

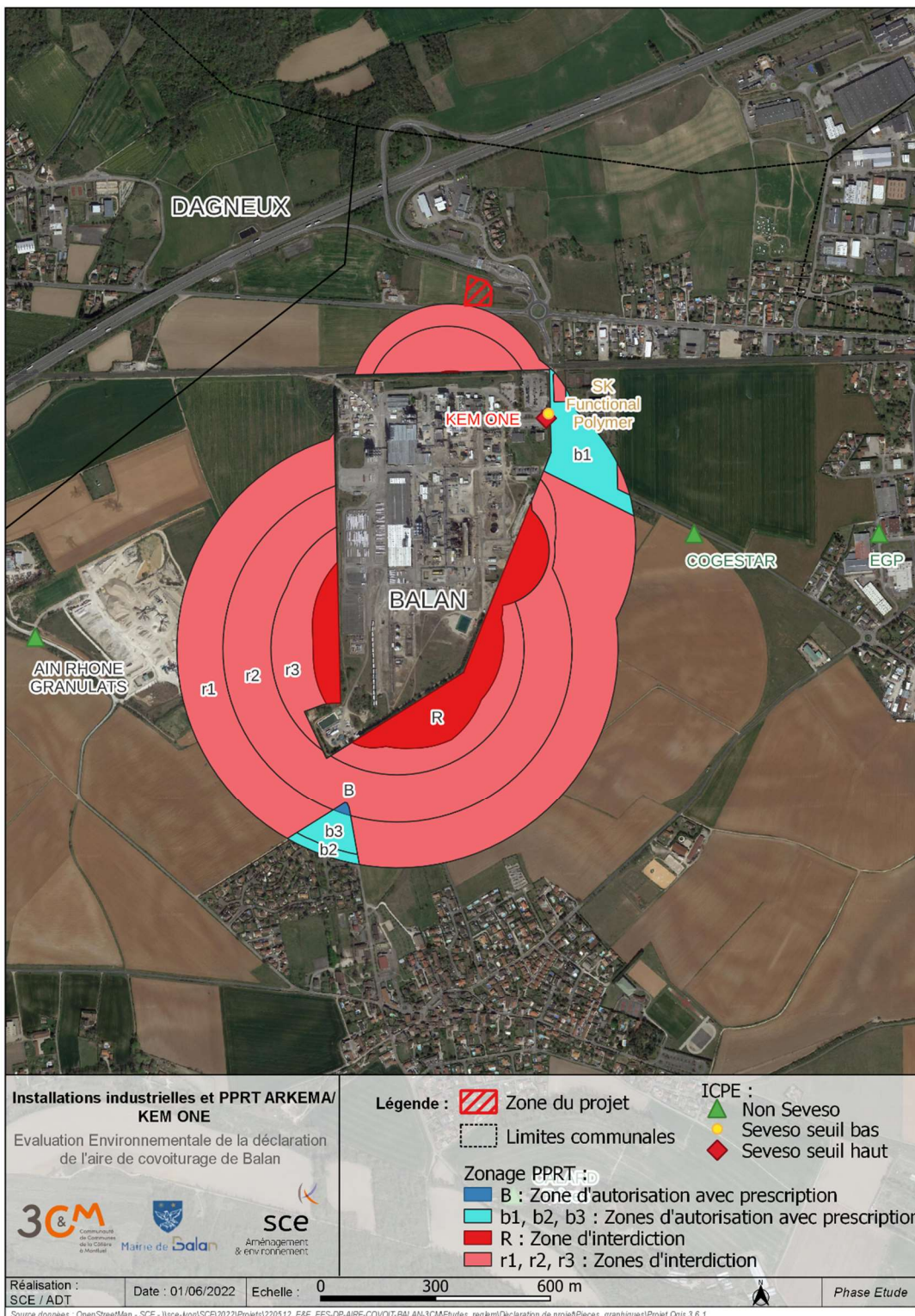


Figure 29 : Sites industriels sur la commune de Balan

7.2.2. Canalisations de Transport de Matières Dangereuses

La commune de Balan est traversée et/ou impactée par une canalisation souterraine de transport de matières dangereuses. Les Servitudes d'Utilités Publiques (SUP) s'imposent aux documents d'urbanisme. Le code de l'urbanisme, dans ses articles L.515-43, ne retient juridiquement que les SUP affectant l'utilisation des sols, c'est-à-dire celles susceptibles d'avoir une incidence sur la constructibilité et plus largement sur l'occupation des sols. La commune est concernée par la servitude I3 canalisation de transport de gaz et la servitude I5 canalisation de transport de produits chimiques.



Figure 30 : Réseau souterrain des canalisations de transport de matières dangereuses à Balan

Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risque sismique faible vis-à-vis du projet ▪ Risque retrait-gonflement des argiles faible ▪ Projet hors zone des PPRI ▪ Une gestion des eaux pluviales (risques de ruissellement) intégrée (noue paysagère, bassin de rétention) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Canalisations de transports de matières dangereuses à proximité du site ▪ Une petite partie de la zone du projet se trouve en zone rouge clair du PPRT de l'usine d'Arkéma mais ne concerne que le bassin de rétention.
Enjeux :	
La prise en compte du périmètre du PPRT dans le plan d'aménagement de l'OAP qui sera ajoutée dans le PLU de Balan pour le projet de parking de covoiturage : ENJEU MOYEN	

8. Les nuisances et pollutions

8.1. Les nuisances sonores

- ▶ Le bruit : rappel et définition

En premier lieu, la notion d'environnement sonore désigne toutes les formes de bruit présentes dans les espaces urbanisés où il est fréquent que plusieurs sources acoustiques soient concentrées. En une même zone, il peut y avoir superposition du bruit lié aux infrastructures routières ou ferroviaires, aux activités industrielles ou aux activités propres aux milieux urbains denses. Cette composante sonore doit être prise en compte lors de la réalisation de nouveaux aménagements. Ces situations complexes appellent une gestion particulière aux échelles locales de manière à préserver l'environnement sonore des sites. La perception et la représentation des bruits contribuent fortement à la valorisation ou la dévalorisation de l'espace.

Notion de « bruit » : le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et par son amplitude mesurée en niveau de pression acoustique. L'unité de mesure du bruit perçu est le décibel dB(A) qui permet de caractériser un son ou un bruit en tenant compte de la sensibilité de l'oreille humaine. Le niveau, la fréquence, mais surtout la durée du bruit sont pris en compte au moyen d'un indicateur, le niveau global Leq pondéré A, le LAeq.

Le doublement de l'intensité sonore, dû par exemple à un doublement du trafic routier, ne se traduit que par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit : $60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$. Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB(A) par rapport au second, le niveau sonore résultant est égal au plus grands des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort : $60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$. Les variations instantanées du bruit d'une infrastructure routière sont faibles (3-5 dB(A)), alors que pour une voie ferrée ou un aéroport, le passage d'un véhicule isolé (train, avion) peut modifier de plus de 30 dB(A) le niveau de bruit ambiant.

La gêne objective est caractérisée par un bruit trop élevé qui perturbe les activités habituelles des habitants (écoute de la télévision ou de la radio, conversation, sommeil). Un bruit fort est gênant et l'est bien davantage lorsqu'il dure longtemps.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter et 120 dB correspondant au seuil de la douleur. Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20

Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants. Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A).

Niveau sonore	Type d'ambiance		
>80 dB(A)	Très bruyant	Autoroute, périphérique, chantier	Difficile
70 dB(A)	Bruyant	Rue animée, grand boulevard	En parlant fort
60 dB(A)	Bruit urbain modéré	Centre ville, rue de distribution	
50 dB(A)	Relativement calme	Secteur résidentiel, rue de déserte	A voix normale
40 dB(A)	Bruit de fond calme	Intérieur cour, campagne	
30 dB(A)	Très calme	Ambiance nocturne en milieu rural	A voix basse
20 dB(A)	Silence	Désert	

Figure 31 : Echelle des niveaux sonores – Source : bruit.ville-limoges.fr

► Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat de l'Ain

Le PPBE définit les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations de fortes nuisances liées aux infrastructures terrestres nationales. A l'issue des diagnostics établis grâce aux cartes stratégiques de bruit, la directive européenne 2002L/49/CE et sa transposition en droit français imposent aux autorités compétentes la réalisation de PPBE.

Le PPBE vise à établir un état des lieux et à définir des actions locales à mettre en œuvre afin de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives et le cas échéant prévoir la préservation des zones calmes.

Le PPBE de l'État dans l'Ain concerne les actions préventives et curatives des situations de fortes nuisances liées aux infrastructures routières nationales concédées et non concédées dont le trafic annuel est supérieur à 8 200 véhicules par jour, aux infrastructures ferroviaires dont le trafic est supérieur à 82 trains/jour fixé par la directive européenne et aux grands aéroports. Le PPBE de l'Ain a été arrêté le 28 décembre 2018 pour la période 2018-2022 et il constitue la phase finale du processus engagé par l'État dans le cadre de la troisième échéance. Dans l'Ain, sont concernés par la troisième échéance de la directive au titre des grandes infrastructures :

- Toutes les autoroutes concédées,
- La ligne ferroviaire à grande vitesse LGV Rhône-Alpes (ligne n°752000),
- Certaines sections des lignes ferroviaires 883000, 890000 et 900000,
- 385 km de routes départementales gérées par le Département de l'Ain,
- Environ 9 km de voies communales situées sur les communes de Bourg-en-Bresse et de St-Denis-lès-Bourg.

► **Sources sonores sur le secteur routier :**

Les cartes de bruit permettent de représenter des niveaux de bruit dans l'environnement, mais également de dénombrer les populations exposées et les établissements d'enseignement et de santé impactés. Elles permettent ainsi de quantifier les nuisances sonores.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés Lden et Ln. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'évaluer la population exposée. Les indicateurs :

- **Lden** : indicateur représentatif du niveau moyen sur l'ensemble des 24 heures de la journée. La valeur de l'indice de bruit Lden, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur une année, pour chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (entre 6h et 18h), la soirée (entre 18h et 22h) et la nuit (entre 22h et 6h). Les pondérations appliquées pour le calcul de l'indice Lden sont opérées sur les périodes de soirée et de nuit afin d'aboutir à une meilleure représentation de la gêne perçue par les riverains tout au long de la journée.
- **Ln** : indicateur représentatif du niveau sonore moyen pour la période 22h - 6h. La valeur de l'indice de bruit Ln, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit. Elle correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année.

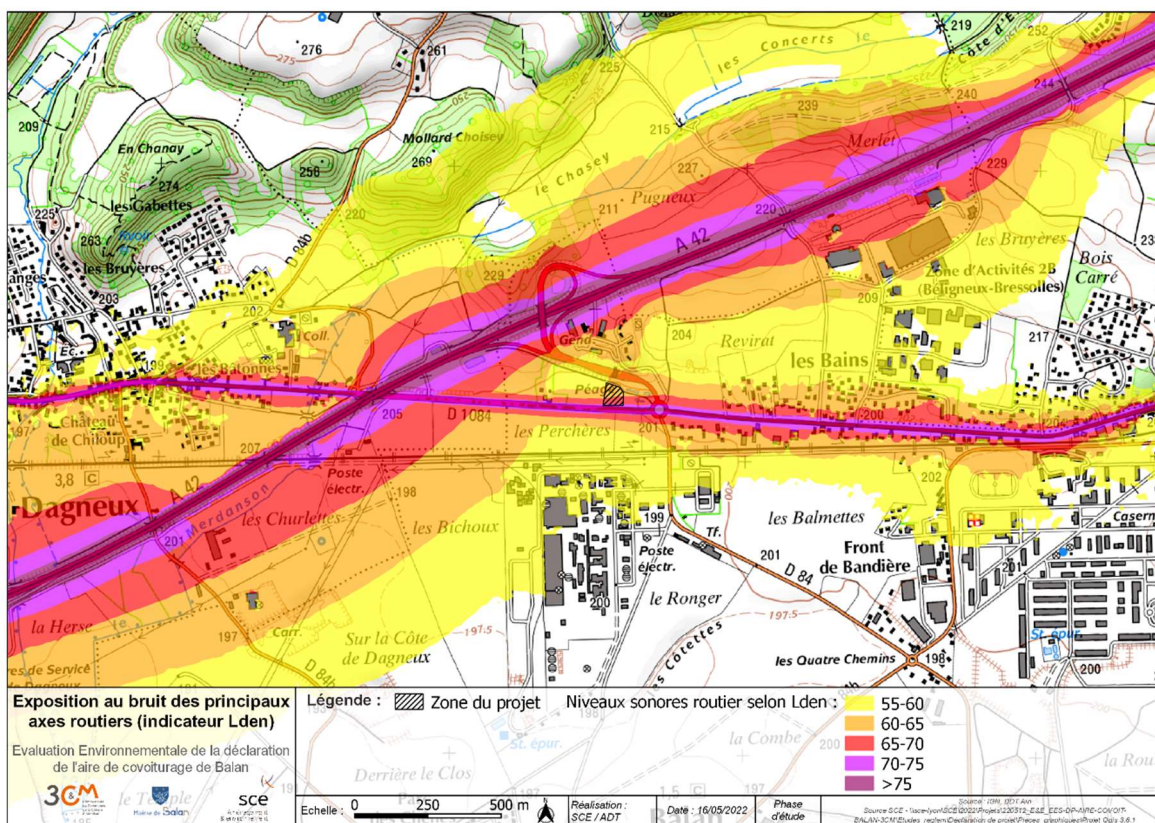


Figure 32 : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures routières selon l'indicateur Lden

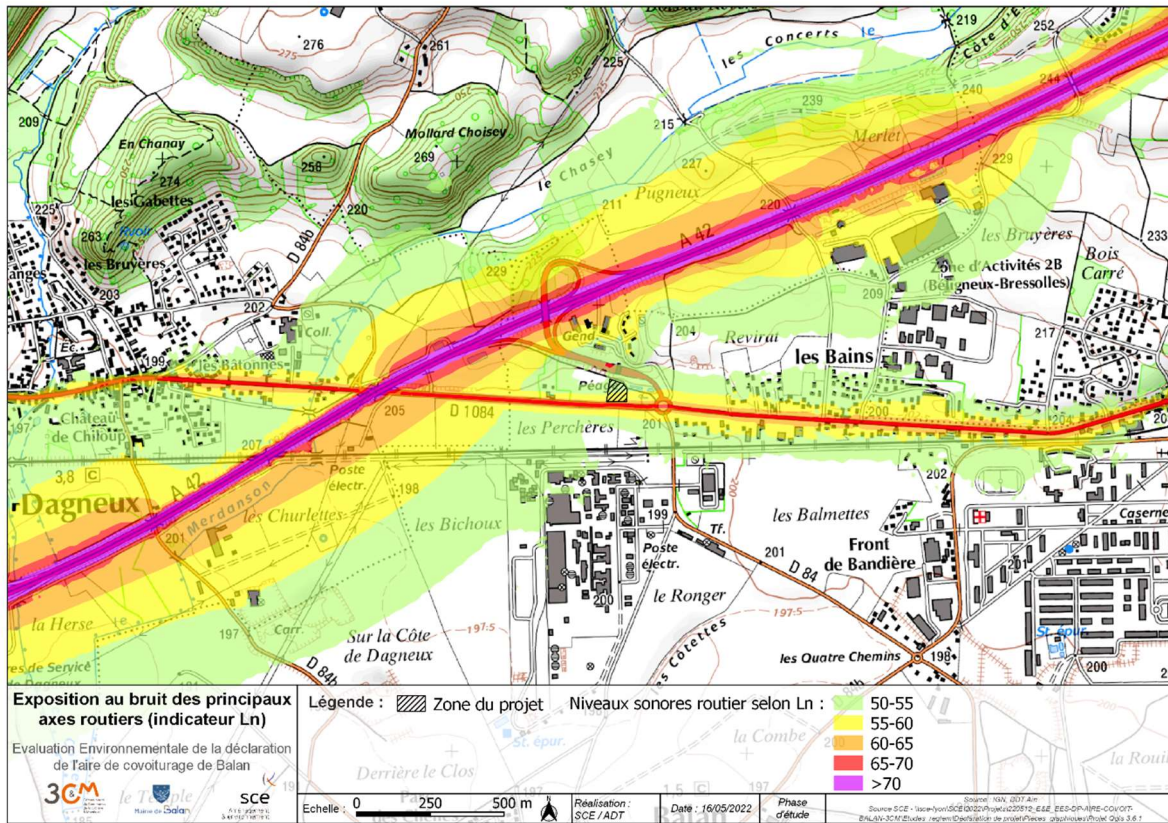
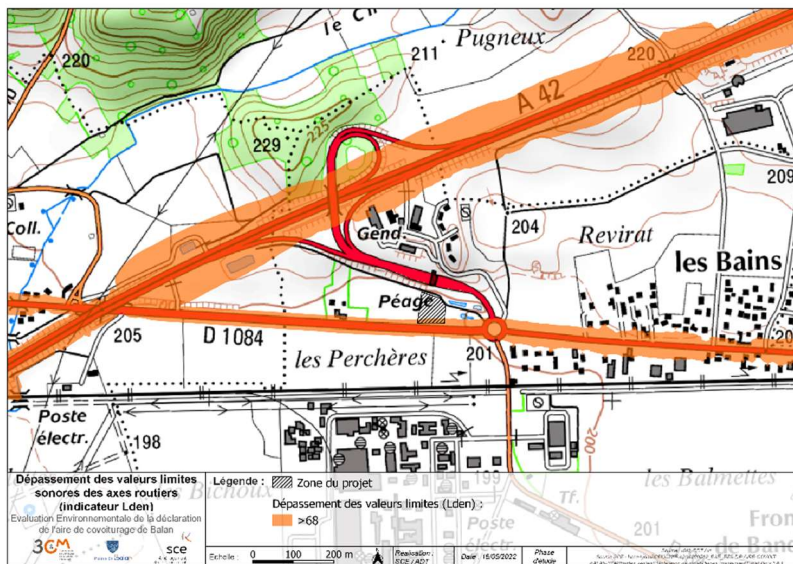
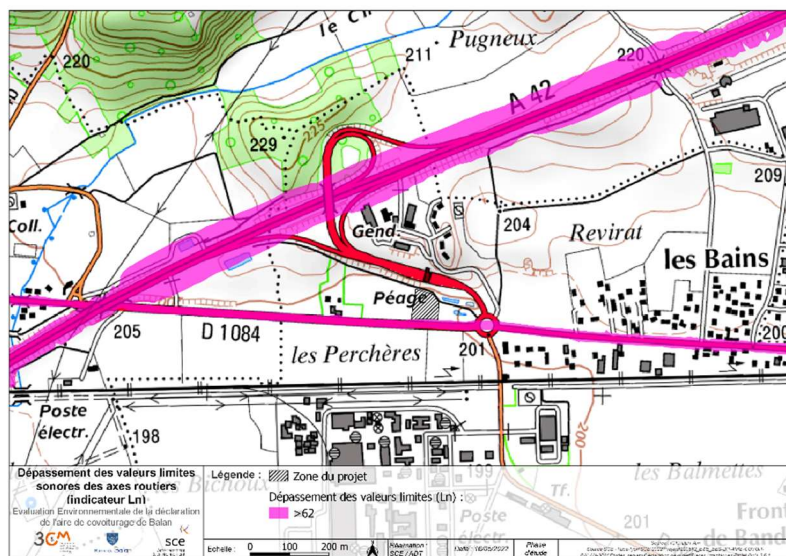


Figure 33 : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures routières selon l'indicateur Ln



Les zones où les valeurs limites sont dépassées débordent légèrement sur le périmètre d'étude au sud de la zone.

Figure 34 : Zones où les valeurs limites des axes routiers sont dépassées selon l'indicateur Lden



De nuit, les valeurs limites sont légèrement dépassées en bordure de zone d'étude, l'enjeu étant moindre étant donné que le site ne sera pas ou peu occupé de nuit.

Figure 35 : Zones où les valeurs limites des axes routiers sont dépassées selon l'indicateur Ln

► Classement sonore des infrastructures de transport

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels sont affectées une catégorie sonore, ainsi que par la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit », dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée. Le classement sonore n'est donc ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme, mais une règle de construction. Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour doivent être classées, quel que soit leur statut (national, départemental ou communal).

Il en est de même des infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour ainsi que des infrastructures ferroviaires urbaines et des lignes de transports collectifs en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour. Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini autour de chaque infrastructure classée

Catégorie de la voie	Largeur du secteur affecté par le bruit
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Tableau 6 : Largeur du secteur affectée par le bruit selon la catégorie de l'infrastructure routière

Le projet se trouve dans deux secteurs affectés par le bruit :

- L'autoroute A42 qui est classée en **catégorie 1**, c'est-à-dire que le **secteur affecté par le bruit est de 300 m de part et d'autre de l'infrastructure**.
- La route de Genève (D1084) qui est classée en **catégorie 3**, c'est-à-dire que le **secteur affecté par le bruit est de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure**.

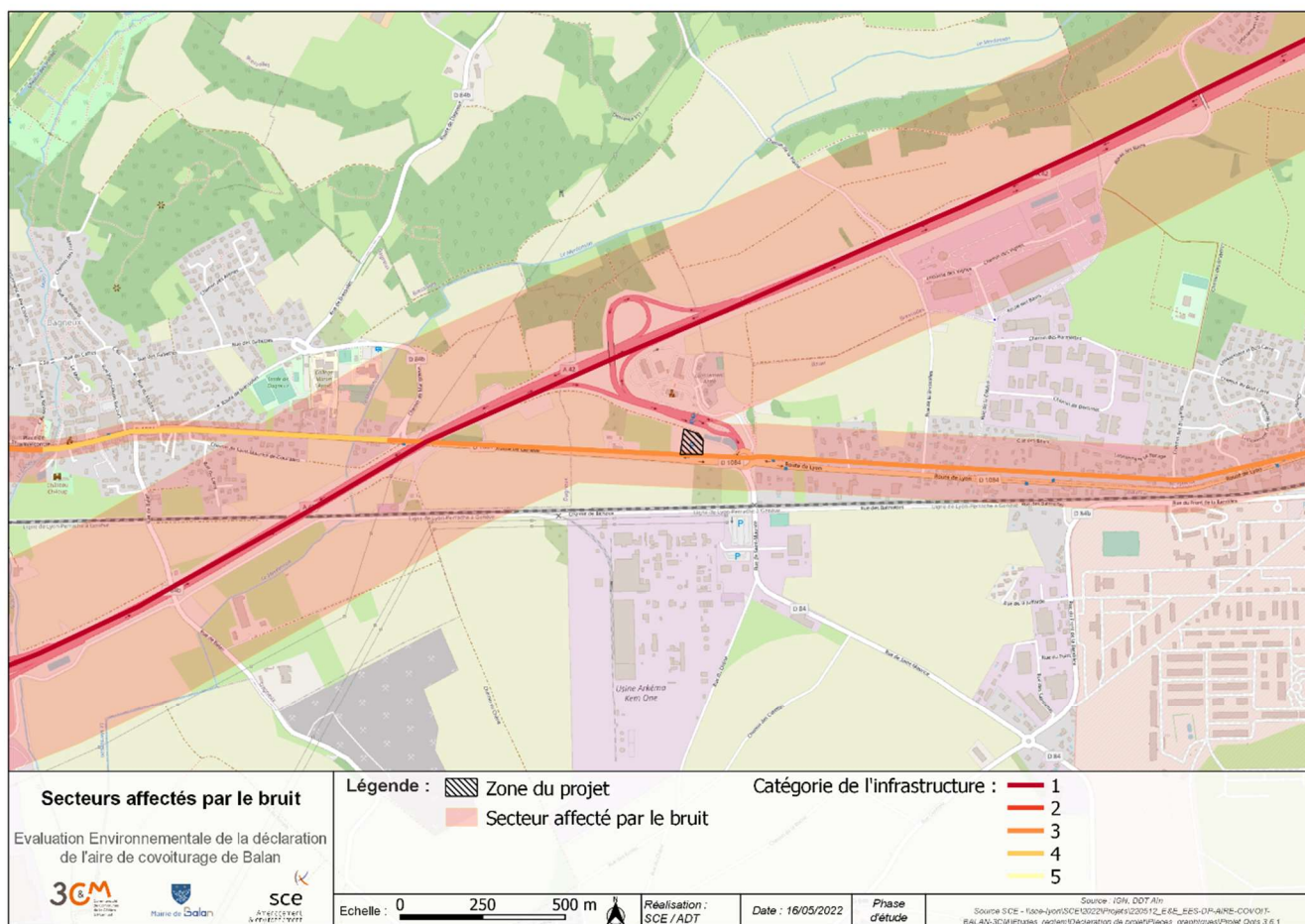


Figure 36 : Carte des secteurs affectés par le bruit routier définis par l'arrêté préfectoral de classement sonore

► **Contribution sonore du secteur ferroviaire :**

Deux lignes ferroviaires passent à proximité de la zone du projet et affectent l'environnement du projet:

- La ligne 890000 – Lyon à Genève : elle est classée en **catégorie 2**, c'est-à-dire que le **secteur affecté par le bruit est de 250 m de part et d'autre de l'infrastructure**.
- La ligne CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) Nord – Lyon à Ambérieu : elle est classée en **catégorie 1**, c'est-à-dire que le **secteur affecté par le bruit est de 300 m de part et d'autre de l'infrastructure**.

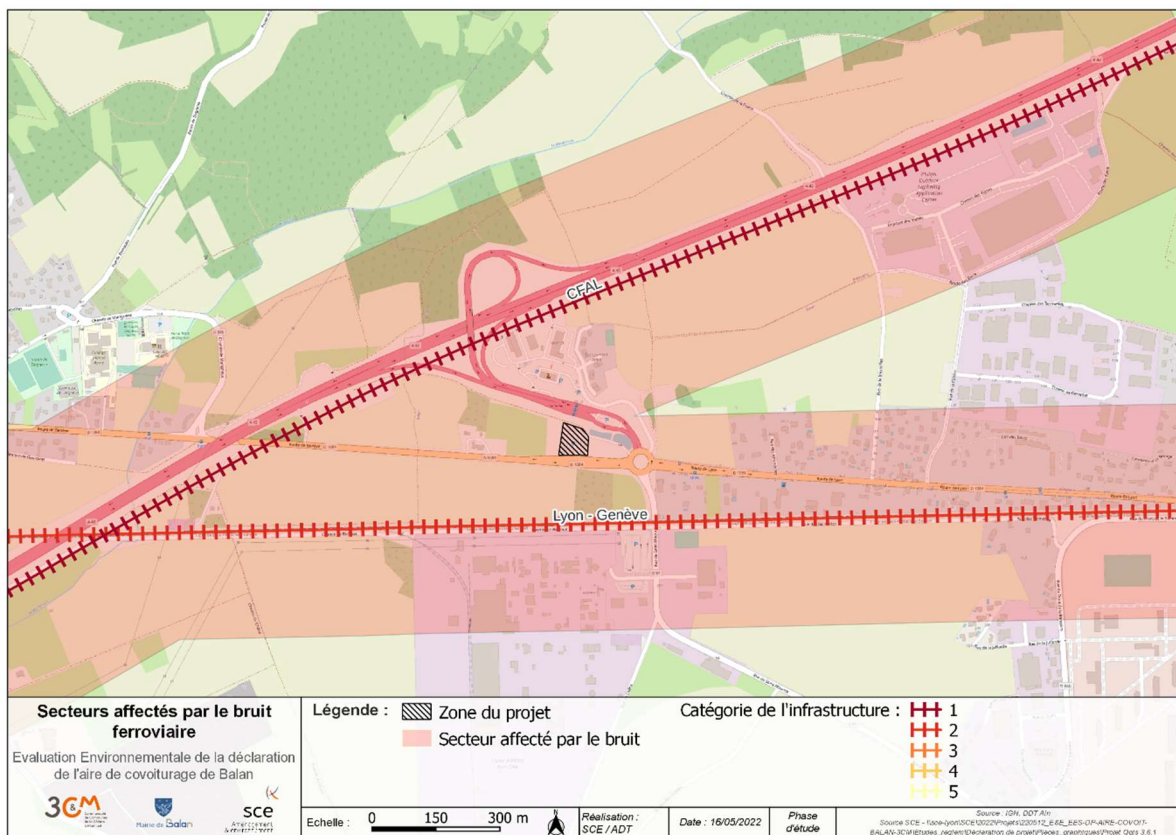


Figure 37 : Carte des secteurs affectés par le bruit ferroviaire définis par l’arrêté préfectoral de classement sonore

► Valeurs limites et objectifs fixés :

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limite (par type de source) cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau routier national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative à la prévention du bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après :

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

8.2. Sites et sols pollués

Le site Basias recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués. Cet inventaire permet de :

- ▶ Recenser de façon large et systématique tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement ;
- ▶ Conserver la mémoire de ces sites ;
- ▶ Fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

Sur la commune de Balan, 37 sites sont répertoriés sur Basias. En prenant une distance de 500 mètres autour du périmètre d'étude, 8 sites sont répertoriés :

Identifiant	Nom usuel	Raison sociale	Etat	Date de première activité
RHA0101303	Distribution de carburant	SAPRR	En activité	01-01-1982
RHA0100595	Station-service	TOTAL	Activité terminée	17-03-1972
RHA0104384	Garage et station-service	CENTRAL GARAGE et station-service ELAN	En activité	24-08-2009
RHA0101305	Carrosserie ; anc. Atelier d'entretien et réparation mécanique	LA CARROSSERIE MODERNE ; anc. M. DUROURE Georges	En activité	31-12-1976
RHA0100602	Transformation du plastique	SARL AMBELPLAST	Activité terminée	18-07-1986
RHA0100123	Stockage combustible	de FAUCHER CROST Anc. Julien FAUCHER	En activité	17-03-1998
RHA0101570	Installation combustion/ Cogénération/ Chaufferie	de DALKIA	En activité	25-10-2000
RHA0101569	Site industriel de Balan	de ARKEMA, anc. ATOFINA, anc. ELF ATOCHEM, anc. ATOCHEM, anc. ATO	En activité	01-01-1964

Tableau 7 : Sites Basias répertoriés dans un périmètre de 500 mètres autour du site d'étude (source : Géorisques)

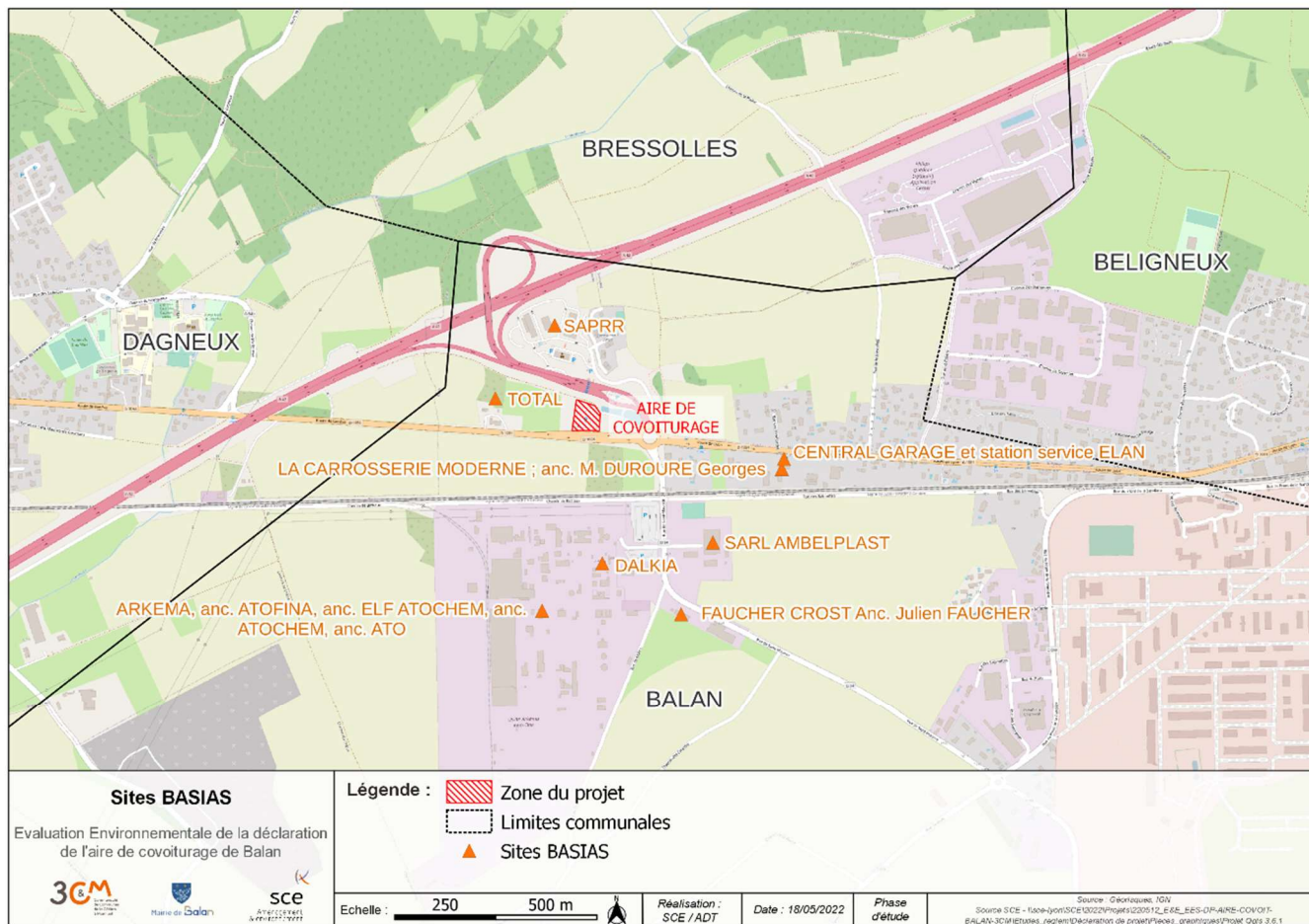


Figure 38 : Sites BASIAS localisés dans un rayon de 500 m autour de la zone d'étude

8.3. La gestion des déchets

L'article 28 de la directive n°2008/98 du 19 novembre 2008 précise l'obligation faite aux Etats membres d'élaborer un ou des plans de gestion des déchets. Ces plans couvrent, seuls ou en combinaison, l'ensemble du territoire géographique de l'État membre concerné.

Pour la France, la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (**loi NOTRe**) précise dans son article 8 les nouvelles modalités qui s'appliquent à la planification des déchets. Elle modifie de manière conséquente le Code de l'environnement et ses articles L541-13 et L541-14, transférant des Départements à la Région la compétence relative à la planification des déchets. La Loi NOTRe a substitué un plan unique de prévention et de gestion des déchets à l'échelle régionale aux trois plans existants :

- ▶ Le Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux, qui a été adopté par la commission consultative le 19 décembre 2014,
- ▶ Le Plan Départemental de prévention et de gestion des déchets issus des activités du BTP de l'Ain, approuvé le 21 décembre 2016,
- ▶ Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux (PREDD Rhône-Alpes) qui a été approuvé les 21 et 22 octobre 2010.

L'article L541-13 précise que le **Plan Régional de Prévention et Gestion des Déchets (PRPGD)** élaboré par la Région comprend :

- ▶ Un état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets selon leur origine, leur nature, leur composition et les modalités de transport ;
- ▶ Une prospective à termes de 6 et 12 ans de l'évolution tendancielle des quantités de déchets à traiter ;
- ▶ Des objectifs en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets, déclinant les objectifs nationaux de manière adaptée aux particularités territoriales, ainsi que les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs ;
- ▶ Une planification de la prévention et de la gestion des déchets à termes de 6 et 12 ans, comportant notamment la mention des installations qu'il apparaît nécessaire de créer ou d'adapter afin d'atteindre les objectifs précédents et dans la limite des capacités annuelles d'élimination de déchets non dangereux non inertes fixée par le plan ;
- ▶ Un plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire.

Le PRPGD de la région Auvergne-Rhône-Alpes a été approuvé le 20 décembre 2019.

Le syndicat Organome (Syndicat mixte du traitement des déchets de l'Ain), créé en 2002, traite et valorise les déchets ménagers de 9 intercommunalités, soit 193 communes dont la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel.

La Communauté de Communes de la Côtière à Montluel, « la 3CM », collecte et traite les déchets ménagers et assimilés sur l'ensemble de ses 9 communes (Sainte-Croix, Pizay, Bressolles, Bèlignieux, Montluel, Dagneux, La Boisse, Niévroz et Balan). Cela représente une superficie de 127,5 km² et plus de 25 000 habitants.

Le terme « assimilés » signifie qu'elle gère aussi les déchets non ménagers des activités d'industrie, de commerce, d'artisanat ou de services privés ou publics présentés à la collecte dans les mêmes conditions que les déchets des ménages dans la limite de 3000 litres par établissement et par semaine tel que précisé dans le règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés.

L'ADEME classe la 3CM dans la typologie des collectivités « mixte à dominante rurale ». Cette classification est construite selon les caractéristiques principales de l'occupation de l'espace et de l'habitat (densité de logements inférieur ou égal à 80 logements/ km² et taux d'habitat collectif compris entre 20 % et 45 %). Ces caractéristiques ont des incidences sur les indicateurs du service public de gestion des déchets (performances et importance relative de la collecte sélective).

► Particules fines (PM₁₀), valeurs modélisées 2021 :

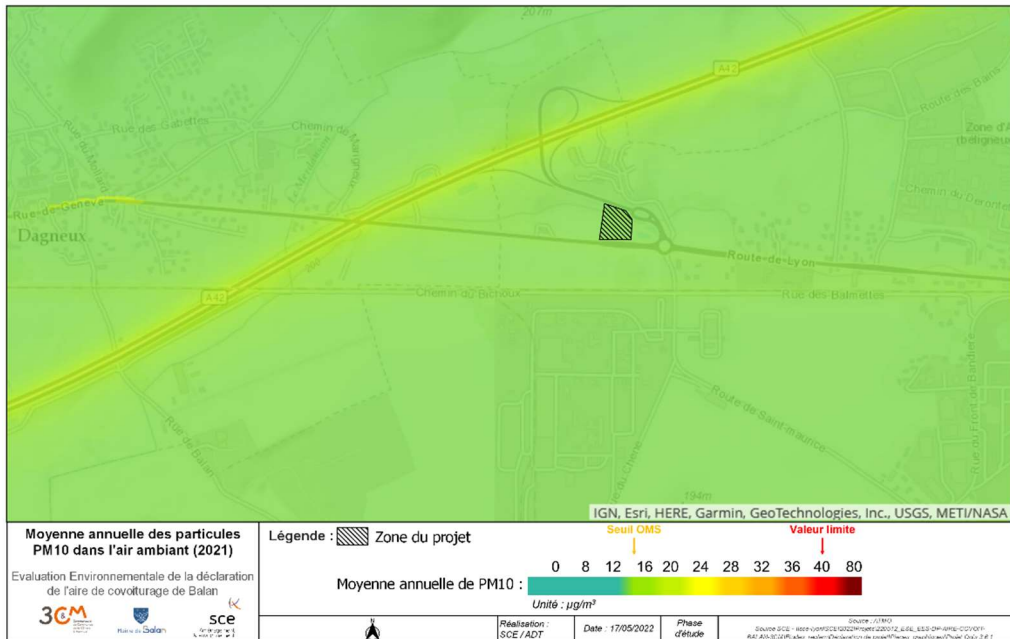


Figure 40 : Moyenne annuelle des particules fines PM₁₀ dans l'air ambiant (2021)

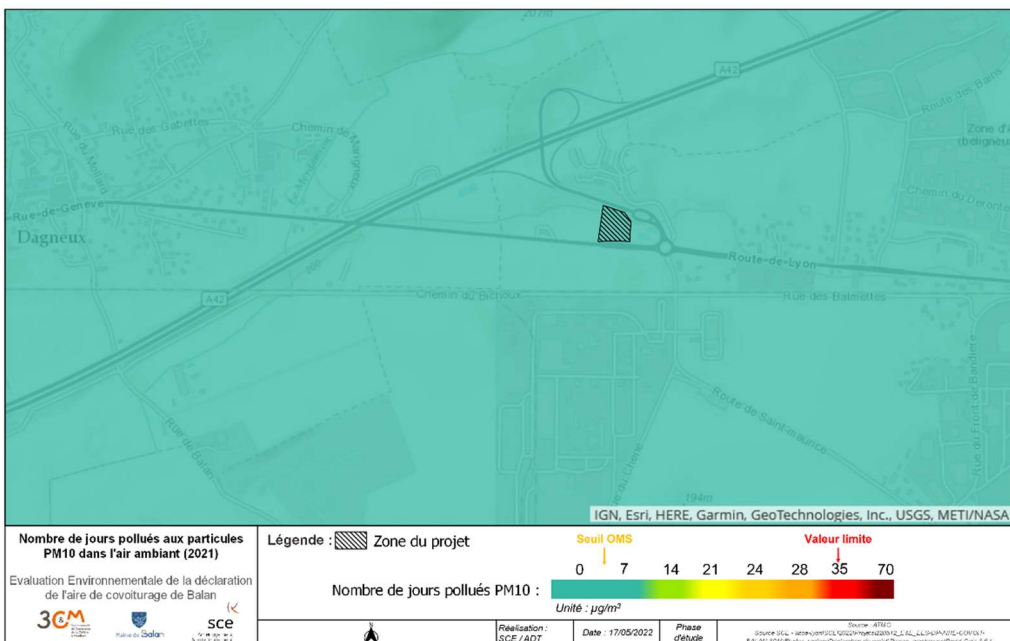


Figure 41 : Nombre de jours pollués aux particules fines PM₁₀ dans l'air ambiant

Les valeurs concernant les particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres se situent autour de 20 µg/m³ en moyenne annuelle, c'est bien inférieur à la valeur limite de 40 µg/m³, c'est en revanche juste au niveau des seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) qui est de 15 µg/m³. Le nombre de jours pollués aux PM₁₀ se situe aux alentours de 7 jours annuels, ce qui est également bien inférieur aux seuils critiques de 35 jours pollués par an, mais juste au-dessus du seuil fixé par l'OMS qui est de 4 jours par an.

► Particules fines (PM_{2,5}), valeurs modélisées 2020 :



Figure 42 : Moyenne annuelle de particules PM_{2.5} dans l'air ambiant (2020)

Les valeurs moyennes des particules fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres sont inférieures à $12.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle, soit inférieure à la valeur limite de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mais supérieure au seuil de l'OMS ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle)

► **Ozone (O₃), valeurs modélisées 2021 :**

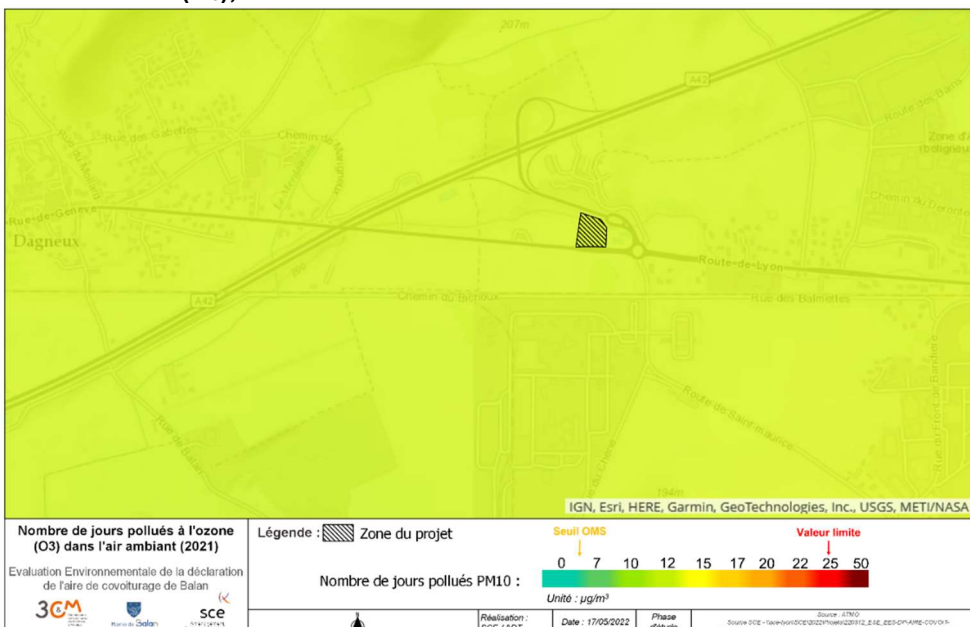


Figure 43 : Nombre de jours pollués à l'ozone (O₃) dans l'air ambiant (2021)



Figure 44 : AOT40 Ozone dans l'air ambiant en 2021

Le nombre de jours pollués à l'ozone, c'est-à-dire quand le maximum journalier de la moyenne glissante sur 8h est supérieur à $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$, se situe aux alentours de 12 jours annuels. Cela est inférieur aux seuils critiques de 25 jours pollués par an, mais juste au-dessus du seuil fixé par l'OMS qui est de 4 jours par an. L'AOT 40 (pour « Accumulated Ozone exposure over a Threshold of 40 Parts Per Billion ») est l'expression d'un seuil de concentration d'ozone dans l'air ambiant, visant à protéger la végétation sur une période assez longue. Les valeurs sur le site d'étude sont assez proches du seuil critique.

8.5. Les émissions polluantes sur la commune de Balan

La plateforme chimique Arkéma / Kem One, située à proximité de la zone d'étude, peut être à l'origine d'émissions de gaz à effets de serre (GES), de composés organiques volatiles dont ceux responsables de l'acidification de l'air (oxydes d'azote et dioxyde de soufre) et de poussières. Il existe des mesures de réduction de ces rejets notamment par la collecte et le traitement des effluents qui contiennent des COV et la réalisation de campagne de surveillance régulière. Toutefois et compte tenu de l'importance du site, l'usine participe probablement à la dégradation locale de la qualité de l'air général.

Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet ne génère pas de déchets. ▪ Développement du covoiturage pour permettre d'améliorer la qualité de l'air. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des nuisances sonores associées à la circulation routière mais peu contraignantes pour une zone à vocation d'aire de covoiturage. ▪ Pollution de l'air essentiellement liée au trafic routier. ▪ Sites BASIAS à proximité de la zone du projet : risque de pollution des sols.
Enjeux :	
<p>La valorisation de l'aire de covoiturage pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre : une signalétique adaptée et suffisamment visible pour garantir un bon taux de remplissage : ENJEU MOYEN</p>	

9. Les déplacements et la mobilité

9.1. Contexte

Une observation terrain a été effectuée le 17 mai 2022 au matin. Cet exercice a permis d'évaluer le fonctionnement de l'Aire de covoiturage du Revirat au regard de sa conception et des usages.

Pour rappel, l'aire de covoiturage du Revirat est située au sein de la commune de Balan dans le département de l'Ain (01). Elle est bordée au nord par la gare de péage de l'A42 (échangeur 6) et au sud par la D1084. L'aire bénéficie d'un emplacement idéal, à mi-chemin entre Lyon et Ambérieu-en-Bugey.

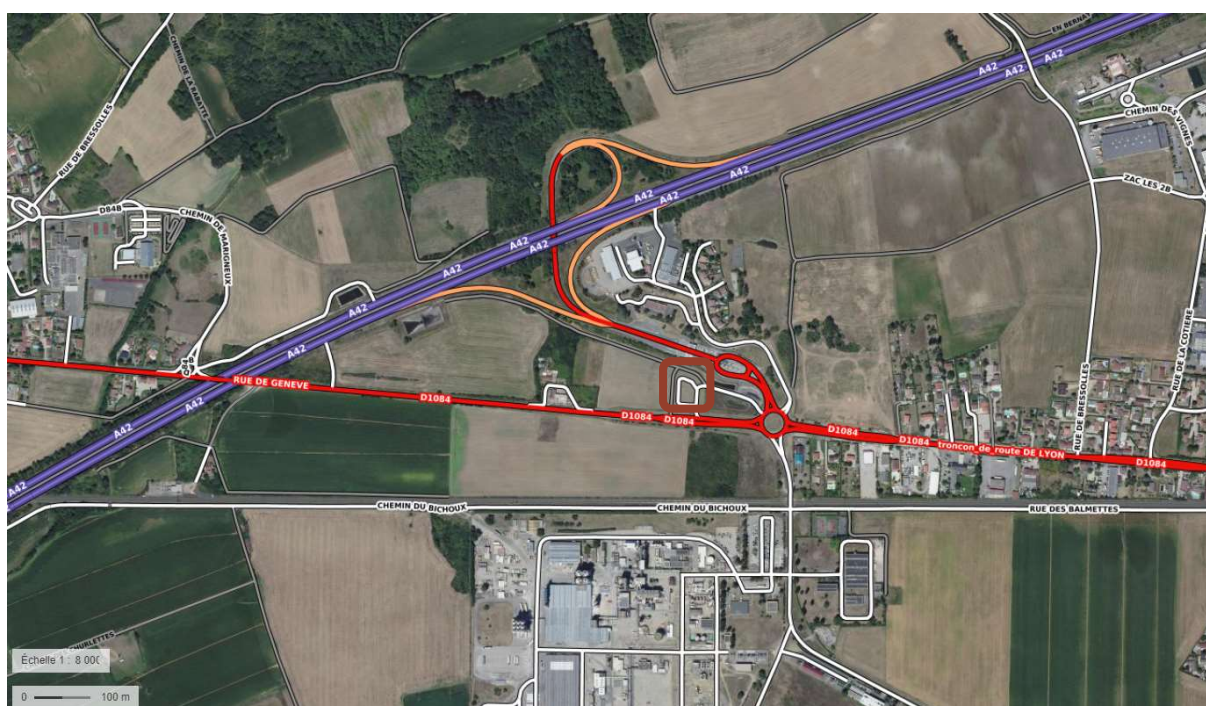


Figure 45 : Localisation de l'aire de covoiturage par rapport aux infrastructures de transport (Source : Géoportail)

9.2. Les enjeux de mobilité à l'échelle intercommunale

2.1.1. Des dispositifs d'intermodalité : le PDMS de la 3CM

La 3CM à travers son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), souhaite agir efficacement à l'échelle de son territoire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser les énergies renouvelables, améliorer la qualité de l'air et son cadre de vie.

Pour ce faire, la 3CM a choisi une démarche volontaire de réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), qui doit permettre :

- ▶ de définir et de prioriser les actions à engager par la 3CM pour favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle sans pour autant condamner l'usage de la voiture qui reste pour beaucoup indispensable ;

- ▶ d'apporter de la cohérence et une meilleure coordination de l'offre mobilité existante et à mettre en place ;
- ▶ de proposer des solutions de mobilité supportables d'un point de vue environnemental, financier et social ;
- ▶ de prioriser et de phaser le déploiement de l'offre en fonction de la volonté politique et de la capacité budgétaire de la 3CM.

Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) est en cours de finalisation et agira sur l'ensemble des thématiques de déplacements dont le covoiturage. Ce document vise à définir une stratégie et un plan d'actions pour mettre en œuvre une mobilité plus durable et solidaire sur le territoire de la 3CM, dans le but d'améliorer la mobilité des habitants et des salariés du territoire en contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Depuis janvier 2022, une importante concertation a été menée avec la réalisation d'enquêtes et d'ateliers participatifs. L'approbation du PDMS est prévu en juin 2023.

Les flux internes sont importants car 44 000 déplacements quotidiens sont réalisés sur le territoire de la 3CM dont la moitié sont effectués en voiture (50%) et vers la métropole de Lyon. Aussi, le territoire présente une forte dépendance à la voiture avec des déplacements qui risquent d'augmenter en lien avec l'évolution démographique. Le diagnostic territorial a permis de mettre en lumière 4 grandes orientations qui ont guidé l'élaboration du plan d'actions du PDMS avec les élus et les partenaires de la 3CM :

- ▶ Aménager l'espace public et partager la voirie pour faciliter les déplacements de tous ;
- ▶ Créer un bouquet d'offres et de services de mobilité active, partagée et inclusive ;
- ▶ Faire émerger une politique de mobilité en connexion avec les territoires limitrophes ;
- ▶ Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable ;

Ces 4 grandes orientations sont déclinées en 19 actions. Le covoiturage est ainsi abordé dans plusieurs actions du PDMS, à commencer par l'action 1.6 « Conforter les parkings de covoiturage », et l'orientation 4 qui prévoit de promouvoir le covoiturage auprès des différents publics notamment auprès des entreprises.

L'action 1.6 du PDMS prévoit notamment de mettre en cohérence les parkings de covoiturage de la 3CM avec les préconisations et la charte du schéma directeur des aires du SMT AML (Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise). Le PDMS prévoit ainsi la réalisation d'aires structurantes à proximité des voies à grandes circulations et des échangeurs autoroutiers pour les trajets du quotidien à destination de Lyon : jalonnement à mettre en place depuis les gares de péage, point de dépose pour les modes actifs, 2km d'aménagement piéton et 6 km d'aménagement cyclable sont à créer entre l'aire et les habitations, et mise en place de service comme une desserte en TC... : cette sous action concerne notamment l'aire de covoiturage du Revirat (Balan) ;

Le PDMS inscrit également des préconisations d'aménagements sur l'aire de covoiturage du Revirat à savoir :

- ▶ Une signalisation directionnelle depuis le giratoire de la Montée de Béligneux ;
- ▶ La sécurisation des cheminements piétons et cyclables sur deux kilomètres autour du parking ;
- ▶ La mise en place d'un panneau d'information service au sein du parking ;
- ▶ La mise en place d'une consigne vélo (à l'horizon 2024) ;
- ▶ Le marquage de places de dépose minute ;
- ▶ Le balisage du stationnement pour les deux-roues motorisés ;
- ▶ L'implantation d'une borne de recharge pour véhicule électrique (optionnel) ;
- ▶ L'optimisation de la sécurité du site : portique d'accès, et caméras de vidéosurveillance (optionnel) ;

La pratique du covoiturage est aujourd'hui peu répandue sur le territoire de la 3CM. Dans ce contexte et au vu des flux d'échanges entre les EPCI mais aussi en direction de l'agglomération lyonnaise, l'aire de covoiturage à Balan permettra d'améliorer la mobilité des habitants et salariés et contribuera ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

9.3. Trafic routier en interface avec l'aire de covoiturage

- ▶ D1084 : 9 000 veh./j (dans les deux sens confondu, en 2019 – source département de l'Ain) ;
- ▶ A42 entre Balan et La Boisse Montluel : 55 000 veh/j (dans les deux sens confondus, en 2017 – source département de l'Ain).

9.4. Conception de l'aire de covoiturage

D'une superficie de 0,4ha l'aire de covoiturage est dotée de 84 places de stationnement (dont 2 PMR situées proche de l'entrée). L'aire de covoiturage a un sens de circulation bien défini permettant de sécuriser les déplacements tous modes. L'aménagement de l'aire de covoiturage répond aux normes d'accessibilité PMR (cheminement suffisamment large pour le passage d'un fauteuil, bordures chasses roues, pas de devers, revêtement adapté, bande d'aide à l'orientation, etc). Les places de parkings sont correctement dimensionnées et permettent l'ouverture des portières même en cas de stationnement côté à côté.

Un abris covoitureurs est installé côté Est du projet en interface direct avec le dépose minute.

L'aire de covoiturage dispose d'une entrée et d'une sortie distinctes. Ce choix est relativement pertinent, il permet de soulager le giratoire des entrées vers l'aire de covoiturage. Des portiques ont été aménagés à l'entrée et à la sortie de l'aire de covoiturage afin de limiter l'accès (max. 2,1m).

L'aire de covoiturage est dotée d'un quai bus le long de la D1084, la liaison entre l'aire de covoiturage et le quai s'effectue à l'aide d'un cheminement piéton aménagé à cet effet.

Plusieurs mats (5) d'éclairage ont été aménagés afin de répondre au besoin d'éclairage.

Une dizaine d'arbres ont été plantés entre les places de parking, chaque arbre est également accompagné d'un tuteur.

Le bon fonctionnement des réseaux en eau pluviale et du bassin d'infiltration n'a pas pu être observé du fait de l'absence de précipitation.

9.5. Utilisation de l'aire de covoiturage

La mission terrain a été effectuée en jour ouvré (mardi - hors période de vacances scolaires) durant l'heure de pointe du matin. Au-delà de l'usage du quotidien (domicile/ travail), l'aire de covoiturage peut accueillir le covoiturage longue durée (domicile/ loisir). Ce type de covoiturage s'effectue d'avantage le week-end, les véhicules des passagers sont amenés à rester plus longtemps sur place.

L'aire de covoiturage est amenée à connaître plusieurs usages (covoiturage, transport en commun, vélo, etc). Du fait de sa configuration et de son emplacement, son potentiel en matière d'usage est fort et nécessite d'être valorisé par la commune de Balan et la 3CM (signalétique adaptée pour augmenter les habitudes de covoiturage, création d'aménagement cyclable et d'intermodalité (ligne de bus). [Comme indiqué plus haut et tel que prévu dans le PDMS, des aménagements supplémentaires seront réalisés au sein de l'aire de covoiturage.](#)

9.6. Opportunité de l'aire de covoiturage

L'aire de covoiturage est située sur la commune de Balan, appartenant à l'intercommunalité CC de la Côtière à Montluel (3CM). Le territoire, sous l'influence du desserrement résidentiel de la Métropole lyonnaise, connaît une croissance démographique et économique constante (+1,5%/an du nombre d'habitants entre 2008 et 2013 et +0,5%/an sur la période plus récente 2013-2019).

L'aire de covoiturage se situe à une échelle plus large dans le bassin Dombes Plaine de l'Ain, caractérisé par un processus d'étalement urbain important de long d'un axe Lyon-Ambérieu en Bugey. Les densités d'emplois se retrouvent fortement de Lyon à Montluel. Ainsi, le territoire de la plaine de l'Ain est fortement tourné vers l'agglomération lyonnaise. Les principaux flux domicile-travail se font principalement en lien avec la Métropole de Lyon et sont en constante augmentation (entre 2010 et 2015, l'A42 a vu son nombre de véhicules augmenter de 9,6 % avec plus de 56 800 VL et PL par jour en 2015). Les trafics locaux, d'échanges vers la métropole lyonnaise et de transit s'y additionnent. Le secteur est marqué par le croisement de plusieurs axes autoroutiers à l'approche de la métropole souvent congestionnés aux heures de pointe notamment entre A46 et A42.

Enfin, le secteur est marqué par la présence de l'axe ferroviaire Lyon – Ambérieu, particulièrement sollicité avec un nombre de voyageurs qui a beaucoup augmenté ces dernières années sur les principales gares dans un contexte de forte pression urbaine et de saturation des axes routiers en périphérie lyonnaise (gare de Montluel : 1818 voy/jour en 2017, 723 voy/jour pour la gare de La Valbonne).

Par ailleurs, l'accès à la Métropole lyonnaise apparaît de plus en plus réglementé. La ZFE (Zone à Faible Émission) délimite un périmètre dans lequel les véhicules anciens et polluants n'ont pas le droit de rouler et de stationner. Les véhicules concernés par cette interdiction sont les poids lourds et les véhicules utilitaires légers destinés au transport de marchandises.

Depuis janvier 2021 cette interdiction concerne les Crit'Air 3, en plus des Crit'Air 4 et 5. D'ici 2026, l'interdiction pourrait s'étendre aux véhicules particuliers jusqu'aux Crit'Air 2. Dès lors, le PEM devient une possibilité de rabattement pertinente pour les automobilistes, en amont de la ZFE. Une réflexion est en cours pour l'extension de la ZFE à l'agglomération d'ici à 2026.

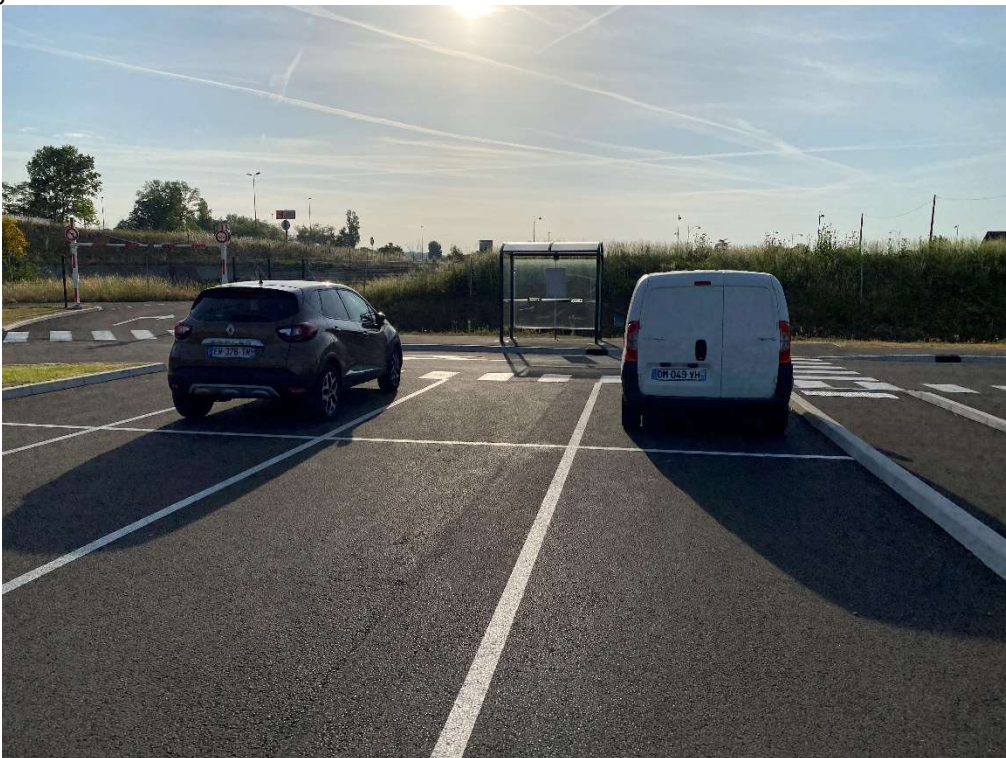
Ainsi, l'augmentation prévisible des trafics motorisés, au regard des perspectives d'évolutions démographiques et économiques du territoire et des déplacements domicile-travail massifs essentiellement polarisés par la Métropole de Lyon, et des nuisances associées (pollution sonore et atmosphérique, congestion aux entrées d'agglomération en heure de pointe...) justifie la pertinence d'aménagement permettant de limiter l'autosolisme.

L'opportunité d'une aire de covoiturage est donc justifiée. En effet, les opportunités de développement futur (densification de l'est lyonnais, développement économique...) ainsi que les évolutions réglementaires (ZFE par exemple) et sociétales (pratique du covoiturage et infrastructures de transports structurants tels que VRTC, VR2+ ou aménagements cyclables...) convergent à démontrer la pertinence d'une aire de covoiturage en entrée d'agglomération lyonnaise. L'aire de covoiturage de Balan s'inscrit dans cette démarche.

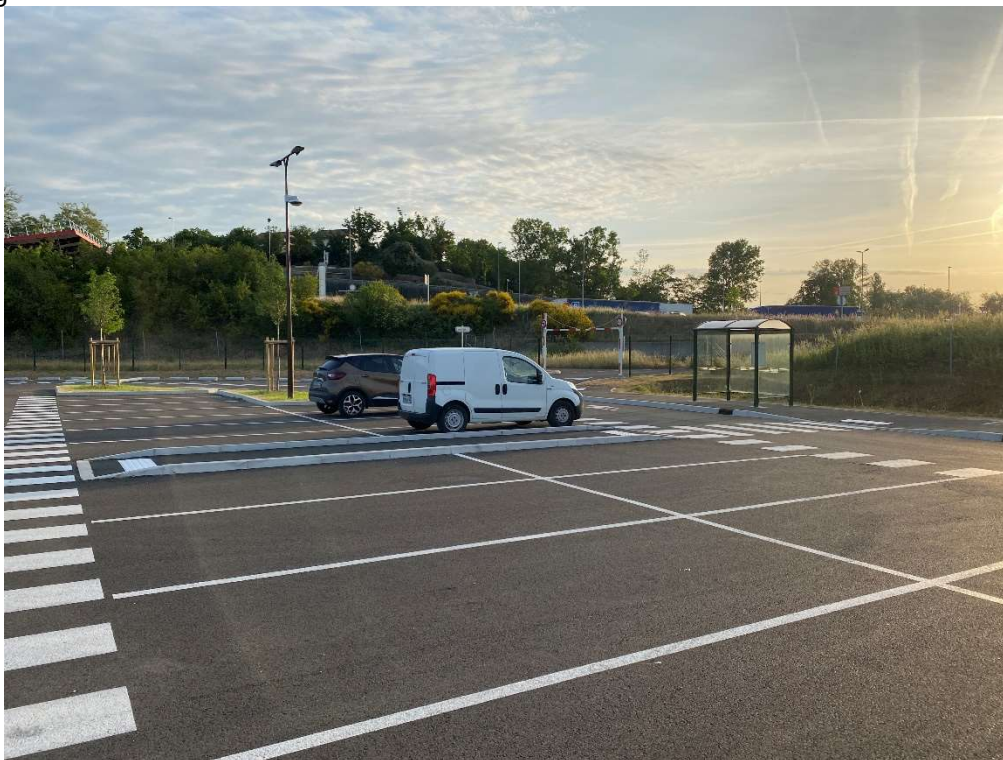
Entrée de l'aire de covoiturage



Parking



Parking



Quai bus

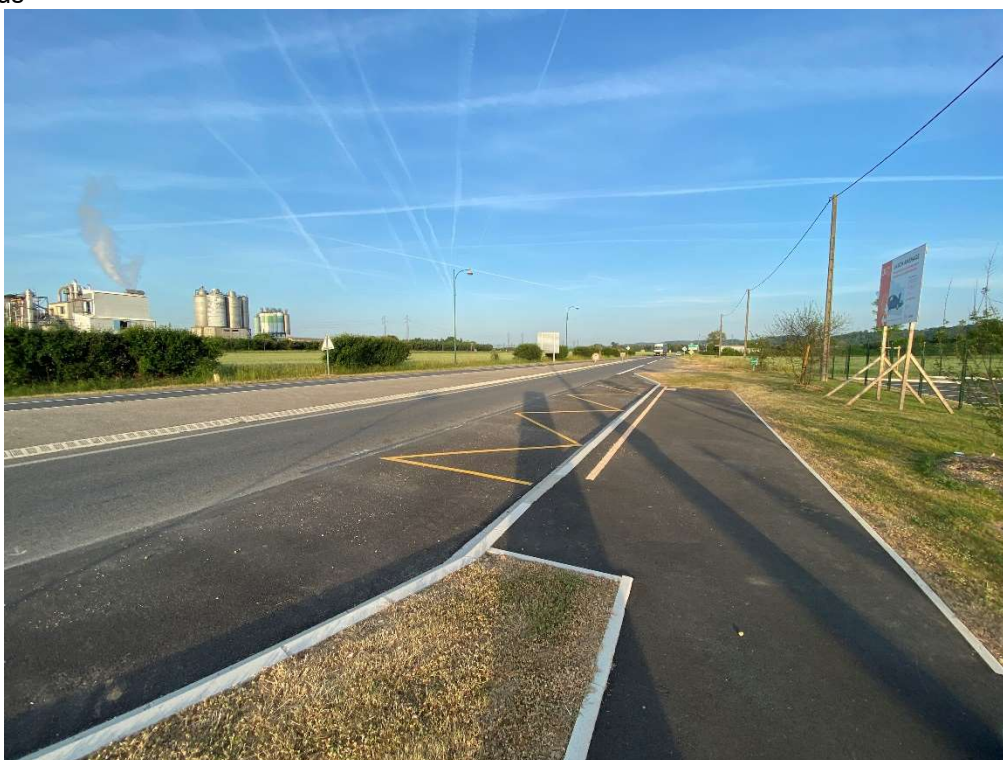


Figure 46 : Photos prises lors de la visite du site (mai 2022)

10. L'énergie

10.1. Contexte réglementaire et institutionnel

10.1.1. Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Depuis les réformes territoriales de 2014 et 2015, la Région est le chef de file de l'aménagement et du développement durable de son territoire. Le 7 août 2015, la loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) a précisé et renforcé le rôle de l'institution régionale dans ce rôle en l'étendant au climat, air, énergie, biodiversité et déchets, et en lui faisant obligation d'élaborer un Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Ce document prescriptif adopté par l'Assemblée régionale de la région Auvergne-Rhône-Alpes le 19 décembre 2019 et arrêté par le préfet le 10 avril 2020 organise désormais la stratégie régionale pour l'avenir des territoires à moyen et long terme (2030 et 2050). Le SRADDET comporte 4 objectifs généraux, 10 objectifs stratégiques et 62 objectifs opérationnels couvrant 11 domaines.

Les 4 objectifs principaux sont :

- ▶ **Prévenir et lutter contre les effets du changement climatique** en diminuant les émissions de gaz à effet de serre et les polluants dans l'air (-30% de GES d'ici 2030), en augmentant la production d'énergies renouvelables (+54% d'énergies renouvelables d'ici 2030) ou encore en préservant les ressources naturelles.
- ▶ **Offrir l'accès aux services pour tous et combattre les déséquilibres territoriaux** en redynamisant les villes, en développant les transports du quotidien et en simplifiant les parcours des voyageurs.
- ▶ **Être leader sur l'économie circulaire, la prévention et la gestion des déchets** en accélérant la transition vers l'économie circulaire, en améliorant la gestion des déchets ou encore en assurant une transition équilibrée entre les territoires et une juste répartition des infrastructures de gestion des déchets.
- ▶ **Conforter l'ouverture du territoire régional et renforcer les coopérations transfrontalières** en soutenant les grands projets de mobilités (ligne Lyon-Turin, l'étoile ferroviaire lyonnaise, le Léman Express) et en maintenant la biodiversité alpine grâce aux coopérations transfrontalières.

Les SCoT (à défaut PLU(i)), les PDU, PCAET et charte de PNR doivent être compatibles avec les règles du SRADDET et prendre en compte les objectifs du SRADDET.

10.1.2. Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)

Le SRCAE décline à l'échelle régionale les objectifs européens et nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (diminution de plus de 75% des émissions de gaz à effet de serre). Il fixe les orientations et les objectifs régionaux en matière d'économies d'énergie, de valorisation des énergies renouvelables et de qualité de l'air à l'horizon 2020 et 2050.

En Rhône-Alpes, le SRCAE a été approuvé par la Région et par l'État en avril 2014 à la suite d'une démarche de concertation participative avec les acteurs concernés du territoire.

Les principaux objectifs de ce schéma sont les suivants :

- ▶ **Objectif d'économie d'énergie** : atteindre pour la région une réduction de 20% de sa consommation d'énergie finale en 2020 par rapport au scénario tendanciel ;
- ▶ **Objectif de réduction des émissions de GES** : participation à la réduction au niveau national de 17% des émissions de GES en 2020,
- ▶ **Objectif de réduction des émissions de polluants atmosphériques** : objectif national de réduction des émissions de PM10 de 30% n'est pas atteint en 2015 mais sera dépassé en 2020. Objectif de réduction des émissions de NOx de 40% en 2015 presque atteint.
- ▶ **Objectifs d'amélioration de la qualité de l'air,**
- ▶ **Objectifs de production d'énergies renouvelables** : objectif national de 23% d'énergie renouvelable, effort à poursuivre surtout sur l'éolien et le solaire,
- ▶ **Objectifs de production des énergies renouvelables à 2020** :
 - Eolien : multiplier par plus de 25 la puissance installée pour passer de 47 MW en 2005 à 1200 MW en 2020,
 - Solaire photovoltaïque : passer de 1MW en 2005 à 2400MW en 2020,
 - Solaire thermique : atteindre 2 517 000 m2 installés en 2020,
 - Bois énergie : augmentation de 10% de la production de chaleur entre 2005 et 2020 pour atteindre 8433 GWh en 2020.

Les Plans climat énergie territoriaux (PCET) et des Plans de déplacements urbains (PDU) doivent être compatibles avec les orientations et objectifs du SRCAE. Par ailleurs, les documents d'urbanisme, tels que les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU), prennent indirectement en compte ces orientations et objectifs.

Par ailleurs, le SCoT du BUCOPA Syndicat mixte Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain intègre les enjeux du SRCAE en matière d'amélioration de l'habitat, d'aménagement territorial et de mobilité (structuration des polarités urbaines, développement des transports collectifs et des liaisons douces) et de développement des énergies renouvelables (dont le solaire ou le bois énergie).

Le SCoT contribue à l'obtention des objectifs fixés, notamment sur les thèmes :

- ▶ **De l'efficacité énergétique** dans les déplacements en améliorant la performance du réseau de transport collectif, en renforçant les liaisons douces et de l'intermodalité dans l'aménagement de l'espace, en créant des parkings relais près des pôles de transport,
- ▶ **Du développement des énergies renouvelables** en favorisant le développement de l'ensemble des énergies renouvelables, surtout le solaire, la filière bois énergie et l'éolien.

10.1.3. Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)

Conformément à la loi sur la Transition énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015, la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM) a élaboré un Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) car elle regroupe plus de 20.000 habitants.

L'objectif du PCAET est d'agir localement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser le développement des énergies renouvelables et améliorer la qualité de l'air.

La version définitive du PCAET de la 3CM a été approuvée par délibération du conseil communautaire le 6 octobre 2021 (délibération n°DE-2021-10/105B-EN).

Le PCAET se décline en 5 axes structurants, reflétant les priorités stratégiques fixées par la 3CM :

- ▶ **Rénovation et performance énergétique** : rénover l'habitat et les bâtiments publics, lutter contre la précarité énergétique et optimiser l'éclairage public.
- ▶ **Aller vers une mobilité bas carbone** : développer les modes actifs, renforcer l'offre des transports en commun, favoriser la mobilité partagée et sensibiliser le grand public et les entreprises sur les nouvelles pratiques de la mobilité.
- ▶ **Aller vers un mix énergétique renouvelable** : élaborer un Schéma Directeur des Energies Renouvelables et développer les projets d'énergies renouvelables.
- ▶ **S'adapter au changement climatique** : préserver la ressource en eau et la biodiversité, lutter contre la pollution atmosphérique et intégrer la prévention des risques dans les politiques locales de santé
- ▶ **Aller vers une économie circulaire** : avoir une gestion durable des déchets, encourager la production locale et promouvoir les circuits courts alimentaires.

Les axes présentés reprennent de manière générale l'ensemble des orientations fixées dans le cadre des plans et schémas évoqués précédemment, à savoir une gestion durable de la consommation en énergie à travers des bâtiments économes, une consommation moindre en énergie, un développement des transports alternatifs à la voiture individuelle et un recours aux transports en commun, aux modes de déplacement doux et au covoiturage, une gestion durable de la ressource en eau, une préservation et valorisation des espaces naturels, une gestion durable des déchets...

Le SCoT fixe dans le projet de développement du territoire des actions compatibles avec ces plans notamment un développement des énergies renouvelables, des modes de transports en commun, une urbanisation durable au sein du tissu urbain, le recours à des matériaux d'isolation permettant une économie d'énergie dans le secteur résidentiel, une consommation raisonnée en eau potable et un recours à des alternatives pour l'agriculture et l'industrie.

10.2. Les consommations et émissions d'énergie

D'après le diagnostic du PCAET de la 3CM d'octobre 2019, la communauté de communes consommait énergétiquement 1266 GWh en 2016 et les habitants de l'Ain consommaient 28 MWh/hab soit 2MWh/hab de plus que la moyenne française. Le premier secteur consommateur d'énergie est celui du transport routier (38% de la consommation) puis vient celui de l'industrie. 72% des énergies utilisées proviennent des énergies fossiles (gaz, carburants, fioul).

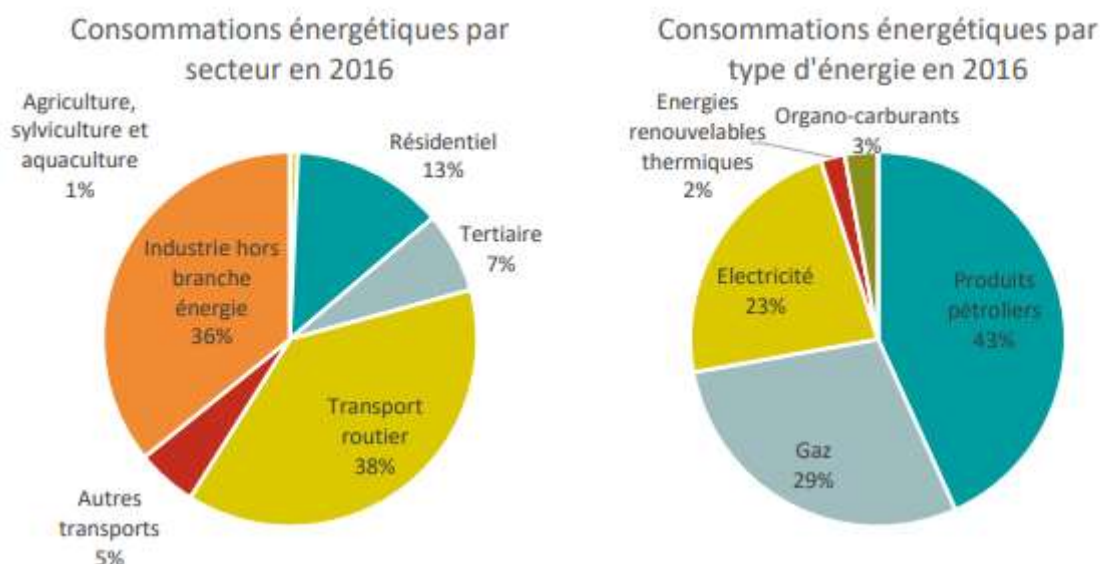


Figure 47 : Consommations énergétiques par secteur et par types en 2016 dans la 3CM – Source : PCAET

Concernant les émissions de GES, dans l'Ain, la population émet 6,7 teqCO₂/hab, contre 6,6 teqCO₂/hab dans toute la région Auvergne-Rhône-Alpes. Comme pour la consommation, les secteurs qui émettent le plus sont le transport routier (51% des émissions) et l'industrie (21%) avec des émissions provenant à 74% d'énergies fossiles.

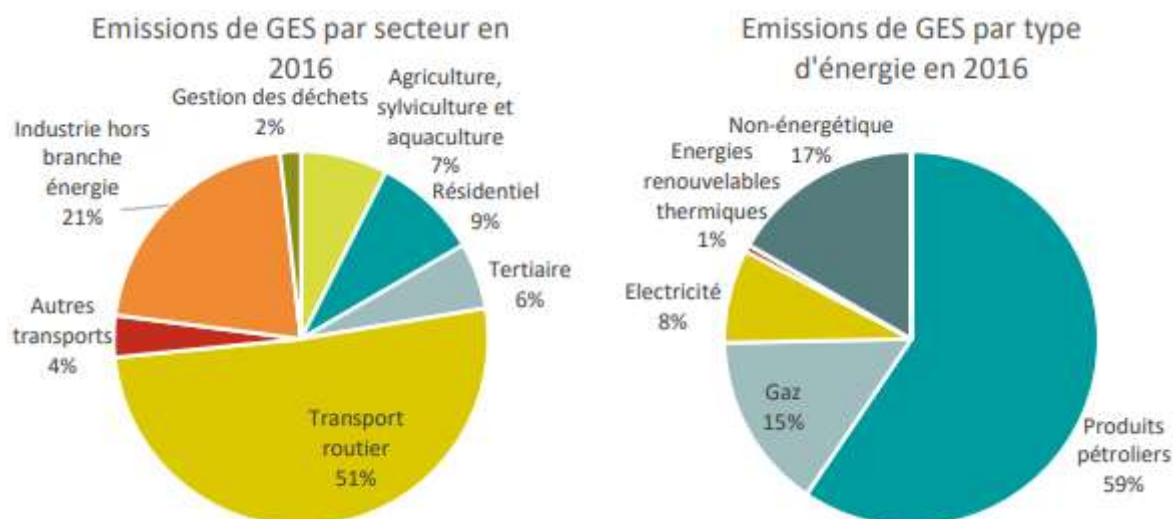


Figure 48 : Emissions de GES par secteur et par types en 2016 dans la 3CM – Source : PCAET

Concernant le secteur routier, 50% des consommations/émissions du secteur proviennent des voitures particulières. Ce chiffre est en hausse de 44% depuis 1990.

Pour le secteur industriel, la commune de Balan est responsable de 86% de la consommation énergétique de la 3CM à cause notamment de l'usine chimique KemOne qui est un gros consommateur. Néanmoins, depuis 2014, il y a eu une baisse significative des consommations : -48%.

10.3. La production des énergies renouvelables

L'observatoire ORCAE administré par Auvergne Rhône-Alpes Energie Environnement (AuRA EE) permet de suivre les filières EnR (potentiel, installations, production), par filière et par année. Entre 2015 (année de référence pour élaborer le SRADDET) et 2019, la production d'EnR a augmenté de 5% soit 2,4 TWh, la trajectoire doit être accélérée pour atteindre les objectifs 2030 et 2050 (+ 25%) mais la dynamique est lancée sur les 3 principales filières : méthanisation, bois énergie et solaire (électrique et thermique).

Le profil climat air énergie de la 3CM élaboré par l'ORCAE en 2022 met en exergue les données suivantes. Concernant le solaire photovoltaïque, l'estimation de la production photovoltaïque annuelle considère qu'un maximum de panneaux photovoltaïques est installé sur les bâtiments existants et les parkings (ombrières) de la 3CM. Seuls les bâtiments et parkings favorables au développement du PV sont identifiés et caractérisés (type de toit, orientation, présence de contraintes patrimoniales). Les installations de panneaux ailleurs que sur des bâtiments et parkings (par exemple des champs ou des friches industrielles) ne sont pas considérées ici. L'hypothèse est faite que tous les bâtiments sont équipés de panneaux photovoltaïques. En effet, les masques proches (ombrage lié aux bâtiments, à la végétation ou à la topographie locale) ne sont pas considérés ici.

Le potentiel productible annuel total sur la 3CM est de 137.766 MWh (en 2020, la production était de 1006 MWh) et, sur la commune de Balan, il est de 30.000 MWh. Le potentiel annuel de puissance sur Balan est lui de 2500 KW.


Atouts vis-à-vis du projet	Contraintes vis-à-vis du projet
Fort potentiel photovoltaïque sur la commune de Balan	Une forte dépendance énergétique du territoire.
Enjeux :	
Le développement des énergies renouvelables avec la valorisation du potentiel solaire (abris bus) : ENJEU MOYEN	

11. Synthèse des principaux enjeux environnementaux

L'état initial de l'aire de covoiturage a fait apparaître que les enjeux environnementaux sont globalement modérés à faibles voire nuls pour certaines thématiques environnementales. Le site ne recelant pas d'aspect patrimonial que ce soit en termes de patrimoine, de paysage ou de biodiversité. Le site n'est pas non plus soumis à des contraintes environnementales fortes (nuisances, risques) au regard de la vocation de la zone.

Le tableau qui suit résume et hiérarchise les enjeux environnementaux identifiés pour l'aire de covoiturage

Thématique	Enjeux à prendre en compte dans le projet	Importance de l'enjeu
Ressources en eau et milieux aquatiques	La prise en compte du cycle de l'eau dans l'aménagement (gestion des eaux pluviales et du ruissellement). La préservation de la qualité des eaux souterraines et de surface (vulnérabilité de la ressource aux pollutions).	Moyen
Ressource foncière agricole	Le maintien des terres cultivées autour de l'aire de covoiturage (le prélèvement des terrains agricoles pour l'aire de covoiturage ne perturbe pas l'équilibre économique de l'agriculture locale, ni celle de l'exploitation agricole impactée par le projet).	Faible
Biodiversité et trame verte et bleue	Absence de zones naturelles protégées et de corridors écologiques/réservoirs de biodiversité.	Nul
Paysage	La gestion de la transition paysagère entre le projet et le paysage agricole (intégration paysagère via l'aménagement de zones végétalisées, noue paysagère, bassin de rétention).	Faible
Risques naturels et technologiques	La prise en compte du périmètre du PPRT dans le plan d'aménagement de l'OAP qui sera ajoutée dans le PLU de Balan pour le projet de parking de covoiturage.	Faible
Nuisances et pollutions	Des nuisances sonores associées à la circulation routière mais peu contraignantes pour une zone à vocation d'aire de covoiturage.	Nul
Energie	La valorisation de l'aire de covoiturage pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre : une signalétique adaptée et suffisamment visible pour garantir un bon taux de remplissage (en cours de réalisation). Le développement des énergies renouvelables avec la valorisation du potentiel solaire (abris bus).	Faible



Analyse exposant les incidences de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

Analyse exposant les incidences probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement et proposition de mesures

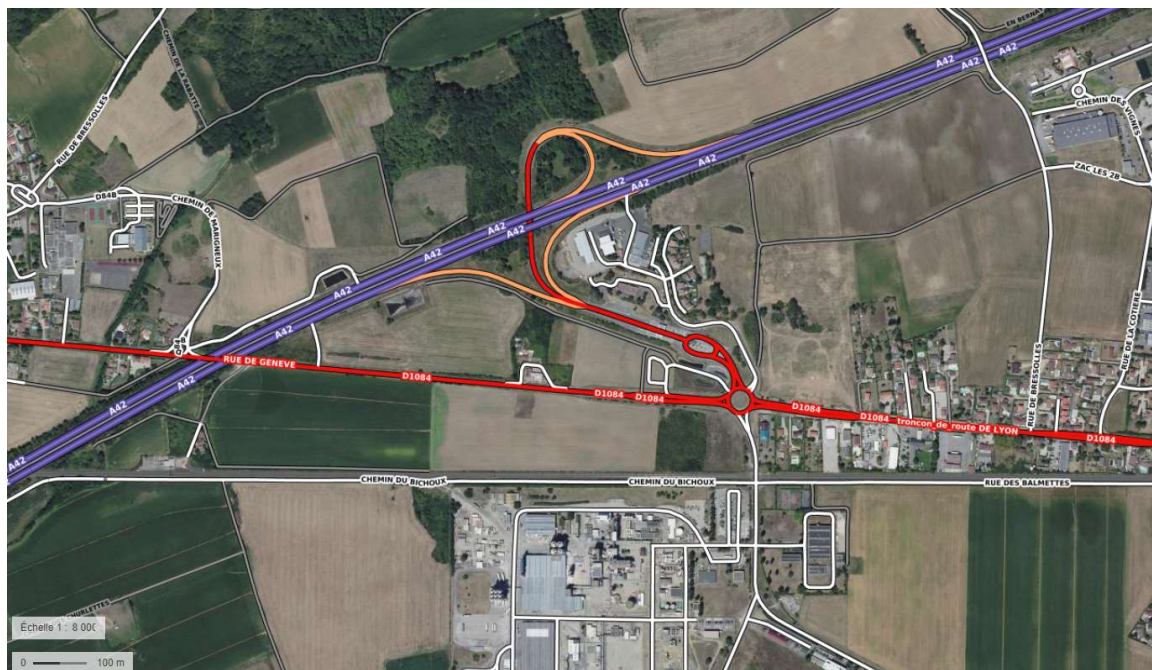
1. Rappel des caractéristiques du projet

Dans le but de fluidifier le trafic au niveau de l'A42 et de la D1084, la communauté de communes de la côtière à Montluel (3 CM) porte un projet de parking de covoiturage. En effet le trafic routier autour de l'aire de covoiturage est important :

- ▶ D1084 : 9 000 veh./j (dans les deux sens confondu, en 2019 – source département de l'Ain)
- ▶ A42 entre Balan et La Boisse Montluel : 55 000 veh/j (dans les deux sens confondus, en 2017 - source département de l'Ain)

Pour permettre l'aménagement de cet équipement, la 3CM a engagé une procédure de déclaration de projet sur la base de l'article **L300-6 du Code de l'urbanisme**. Le périmètre d'étude se situe sur la commune de Balan, il est bordé au nord par la gare de péage de l'A42 (échangeur 6) et au sud par la D1084. Il est ainsi prévu l'évolution du document d'urbanisme (PLU) de la commune de Balan comme le permet l'article **L153 -54 du code de l'urbanisme**. Les évolutions du documents d'urbanisme portent sur le rapport de présentation, le PADD, le règlement, le zonage, la liste des emplacements réservés et la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP).

Le site s'inscrit sur une surface de 0.5 ha et concerne les surfaces cadastrales suivantes : E 570, E 672, E 675, E 681, E 678, E 680. A proximité directe de l'A42 et de la D1084, le projet d'aire de covoiturage bénéficie d'un positionnement stratégique à mi-chemin entre Lyon et Ambérieu-en-Bugey.



2. Présentation de la mise en comptabilité du PLU

Pour que l'aménagement du parking de covoiturage puisse être reconnu d'un point de vue réglementaire et administratif, il est nécessaire que le PLU de la commune autorise cet équipement. Le PLU de Balan a été approuvé le 16 octobre 1992, puis révisé le 27 juin 2005 et modifié successivement en 2010 puis en 2015. Le secteur d'implantation du projet est actuellement classé en zone A (agricole) du PLU. Le règlement du PLU opposable ne permet donc pas le développement du projet faisant l'objet de la présente déclaration. Il est nécessaire d'inscrire le terrain concerné dans une zone avec un règlement autorisant et encadrant cet équipement. Dans ce contexte, les éléments suivants seront modifiés ou ajoutés au dossier de PLU de Balan :

▶ **Le rapport de présentation :**

Le présent dossier de déclaration de projet servira d'additif au rapport de présentation afin d'expliquer à la fois le projet d'aire de covoiturage et son intérêt général.

▶ **Le PADD :**

Le PADD sera repris et modifié afin d'intégrer des orientations sur la promotion d'une mobilité plus durable à l'échelle du territoire communal et intercommunal. Les chapitres relatifs « au parti d'aménagement » et « aux aménagements des grands axes » seront également mis à jour afin d'intégrer ce projet d'intérêt général.

▶ **Le plan de zonage :**

Le changement de zonage sur les parcelles agricoles concernées à savoir : E570, 672, 675, 678, 680, 681, correspondant à une surface totale de 0,5 hectare. Le plan de zonage sera ainsi modifié pour créer une nouvelle zone UE correspondant aux activités liées au parking de covoiturage.

▶ **Le règlement :**

La rédaction du règlement de la zone UE sera adaptée avec des règles spécifiques pour l'accueil du parking de covoiturage.

▶ **L'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) :**

Une OAP sera également créée afin d'encadrer l'aménagement de l'aire de covoiturage (surface, principes d'aménagements généraux, aménagements paysagers, aménagements modes doux, gestion des eaux pluviales, ...).

▶ **Emplacement réservé (ER) :**

La création d'un emplacement réservé n°11 dédié au projet de parking de covoiturage complètera la déclaration de projet.

Le paragraphe qui suit mesure l'incidence de ces évolutions sur l'environnement.

3. Evaluation des incidences prévisibles et propositions de mesures

L'évaluation des incidences prévisibles de la mise en compatibilité du PLU de Balan sur les enjeux environnementaux identifiés au sein et autour de l'aire de covoiturage ainsi que les mesures d'évitement, réduction ou de compensation prévues sont résumées dans le tableau ci-après. Pour une meilleure compréhension, le niveau d'incidence pour chaque thématique environnementale est analysé avant et après la proposition éventuelle de mesures. Le niveau d'incidence est défini par un code couleur.

Thématique	Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence	Mesures « ERC » et accompagnement	Impacts résiduels
<p>Masses d'eau souterraines et superficielles</p>	<p>L'ouverture de la zone à l'urbanisation n'aura pas d'incidence directe sur les cours d'eau du secteur dont le plus proche se situe à 1 km. Des incidences indirectes pourraient toutefois survenir du fait d'une mauvaise gestion des eaux pluviales et/ou usées dans les nappes souterraines et superficielles. En effet, le contexte géologique au droit de la zone est relativement perméable donc sensible aux risques de pollutions.</p> <p>Eaux souterraines : Pour rappel, la nappe souterraine au droit de la zone d'étude est protégée mais vulnérable aux pollutions de surfaces et pollutions liées aux activités humaines.</p> <p>Eaux superficielles : Les eaux de surface sont également sensibles aux risques de pollutions (pesticides, prélèvements en eau, pollutions domestiques et industrielles). Le ruisseau du Merdanson est le ruisseau le plus proche de l'aire de covoiturage.</p>	<p>Modéré</p>	<p>Le projet de règlement de la zone UE, prévoit des dispositions sur la gestion des eaux pluviales. Le règlement stipule en effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une gestion à la parcelle des eaux pluviales (système d'infiltration naturels via des noues plantées) ; - le traitement par des noues végétalisées est privilégié ; - le bon dimensionnement des ouvrages au regard de la nature du terrain de sa capacité d'infiltration ; - le pré-traitement des eaux de ruissellement ; - la quantification de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par l'urbanisation de la zone. <p>De plus, si un réseau collecteur d'eaux pluviales existe, le règlement du PLU demande que le rejet régulé vers ce réseau ne soit autorisé qu'après démonstration de l'impossibilité d'infiltrer.</p> <p>L'OAP prévoit une noue paysagère d'infiltration au nord du tènement et un bassin de rétention à l'est. Le bassin de rétention permettra ainsi de traiter les pollutions issues des eaux de ruissellement de l'aire de covoiturage et des chaussées attenantes liées à l'A42 et à la RD1084. Aussi, la mise en place d'ouvrages de collecte et de rétention des eaux pluviales permettra d'assurer une qualité de rejet dans les eaux superficielles et souterraines.</p>	<p>Faible</p>

<p>Assainissement</p>	<p><u>Assainissement (eaux usées) :</u> L'aménagement de l'aire de covoiturage ne nécessitera pas la mise en place d'un dispositif d'épuration des eaux usées assimilées à des eaux usées domestiques. La zone n'étant pas concernée par la présence d'un réseau eaux usées.</p>	<p>Faible</p>	<p>Le projet de règlement de la zone UE prévoit des dispositions pour l'épuration des eaux usées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le raccordement au réseau public d'assainissement d'eaux usées par un dispositif d'évacuation séparatif conformément aux dispositions réglementaires en vigueur du schéma général d'assainissement ; - le déversement d'effluents autres que domestiques dans le réseau public doit être assorti d'un pré-traitement approprié à la composition et à la nature des effluents. 	<p>Nul</p>
------------------------------	---	----------------------	---	-------------------

<p>Eau potable</p>	<p><u>Captages (risques de pollutions) :</u></p> <p>Le parking de covoiturage est en dehors de tout captage et périmètre de protection associé. Plusieurs captages publics sont toutefois présents dans les environs de la zone d'étude et sont exploités à des fins d'alimentation en eau de la population. Le parking se situe en effet juste en limite de l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC) du puits de Balan. Dans ce contexte, des mesures anti-pollution doivent être prises. Des pollutions pourraient survenir du fait d'une mauvaise gestion des eaux pluviales même si la zone est située en dehors de périmètre de protection.</p> <p>De plus, le projet contribuera à l'imperméabilisation des sols, défavorable à la bonne alimentation en eau de la nappe.</p> <p><u>Alimentation en eau potable :</u></p> <p>L'aménagement de la zone ne nécessite pas d'eau. Le projet ne devrait donc pas entraîner d'accroissement de la consommation d'eau et n'aura donc pas d'impact significatif sur la ressource. Par ailleurs, il existe un poteau incendie situé à environ 200 mètres de la zone d'étude, au niveau du giratoire avec l'A42.</p>	<p>Faible</p>	<p>Le projet de règlement de la zone UE intègre des dispositions qui permettront de limiter les risques de pollutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cf. mesures de gestion des eaux pluviales (pré traitement des eaux de ruissellement, infiltration à la parcelle, traitement par une noue paysagère et un bassin de rétention) ; - des règles qui limiteront l'imperméabilisation des sols (espaces verts, haie bocagère, noue paysagère. <p>Le projet de règlement de la zone UE prévoit également des éléments sur le raccordement à l'eau potable (cf. article UE4) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le raccordement au réseau public de distribution d'eau potable par une conduite de caractéristique suffisante conforme à la réglementation en vigueur ; - l'utilisation de ressources en eau autres que celles provenant du réseau public (puisage, pompage, captage) peut être admise en fonction des données locales, à l'exclusion des usages sanitaires et pour l'alimentation humaine ; - toute construction dont l'activité peut présenter des risques de pollution vis à vis du réseau public devra être équipée d'un dispositif agréé de protection contre les retours d'eau et devra se conformer à la réglementation en vigueur. 	<p>Faible</p>
---------------------------	--	----------------------	---	----------------------

<p>Eaux pluviales</p>	<p><u>Assainissement et gestion des eaux pluviales :</u> L'aménagement du parking s'accompagne d'une imperméabilisation d'une partie de la zone (stationnement et trame viaire) qui aura pour conséquence une modification de l'écoulement des eaux pluviales et des débits.</p>	<p>Faible</p>	<p>Comme indiqué précédemment, le projet de règlement de la zone UE, prévoit des dispositions sur la gestion des eaux pluviales (noues, bassin de rétention, infiltration privilégiée).</p> <p>Le projet de règlement de la zone UE indique également la nécessité de quantifier l'imperméabilisation et le ruissellement engendré par l'aménagement de la zone afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter, soit dans les réseaux, soit dans les cours d'eau.</p> <p>Il est également précisé que toutes les dispositions doivent être envisagées pour limiter l'imperméabilisation des sols pour assurer à la fois la maîtrise des débits et l'écoulement des eaux pluviales sur la parcelle. A ce titre, le projet d'OAP indique qu'une importance sera accordée aux espaces végétalisés pour limiter l'imperméabilisation des sols.</p> <p>Un bassin de rétention à l'Est de la zone a été aménagé. Les eaux pluviales de voirie sont collectées par des grilles, et s'écoulent dans des canalisations en PVC CR8, ou directement redirigées dans la noue d'infiltration.</p> <p><u>Mesure d'accompagnement :</u></p> <p>Les eaux de ruissellement des toitures des abris de bus, covoitureurs, vélo et deux roues motorisées peuvent aussi être récupérées pour l'arrosage des espaces verts attenants.</p>	<p>Très faible</p>
------------------------------	---	----------------------	---	---------------------------

<p>Agriculture consommation d'espace foncier</p>	<p><u>Agriculture/foncier :</u></p> <p>La mise en compatibilité du PLU va avoir pour conséquences d'intégrer les parcelles concernées actuellement inscrites en zone A et permettant la consommation foncière de 0,5 ha, en zone d'équipement (UE).</p> <p>Une unique exploitation agricole est impactée par le projet de construction de l'aire de covoiturage. Le siège de l'exploitation agricole est localisé sur la commune de Dagneux. La production agricole de l'exploitation est principalement orientée vers la production de grandes cultures (céréales : maïs / blé / colza). Après étude rétrospective du RPG sur les 4 dernières années, aucune culture de maïs n'a été réalisé sur cette parcelle. On peut donc considérer que celle-ci n'est pas équipée pour l'irrigation et la production de maïs.</p> <p>De plus, la superficie de l'équipement ne représente que 0,17% de la superficie agricole totale utilisée par l'exploitant. L'impact sur le foncier agricole sera donc faible.</p>	<p>Faible</p>	<p>La 3CM maîtrise le foncier du site et des mesures d'indemnisation à destination de l'exploitant ont été mises en œuvre (compensation financière) par le biais de la SAFER qui a validé le projet.</p> <p>Compte tenu de la nature du projet (non soumis à étude d'impact systématique) de la taille de la consommation foncière (inf. à 1ha), le projet n'est pas soumis à étude d'impact agricole collective.</p> <p>Compte tenu des filières (céréaliculture) et du nombre d'exploitant impactés, nous pouvons cependant que les impacts collectifs estimés de ce projet sont très faibles.</p> <p>La loi Climat et résilience, promulguée le 22 août 2021, a fixé l'objectif du zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié du rythme de consommation d'espaces d'ici à 2031. Les nouvelles planification en matière de consommation foncière de la 3CM et de la commune de Balan devront prendre en compte cette réglementation et la consommation d'espace induite par ce projet d'aire de covoiturage.</p>	<p>Faible</p>
---	--	----------------------	---	----------------------

<p>Urbanisation/ pression urbaine</p>	<p><u>Urbanisation et dynamique urbaine :</u></p> <p>L'aire de covoiturage se situe à proximité immédiate de grands axes de transport. Les besoins liés à la mobilité corrélés avec la pression démographique risquent d'augmenter l'étalement urbain et les besoins liés à l'urbanisation au détriment des zones agricoles et naturelles présentes autour de l'aire de covoiturage</p>	<p>Modérée</p>	<p><u>Mesures d'accompagnement :</u></p> <p>En cas de projet intercommunal, type PLUi, inscrire des orientations qui visent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le maintien en zone agricole des terrains situés autour de l'aire de covoiturage ; - le maintien et la protection des éléments supports de la TVB autour de la zone et sur les espaces agricoles et nature attenants (article L151-23 du Code de l'urbanisme) ; - une réflexion stratégique à l'échelle de la 3CM de la pression urbaine sur les milieux naturels et agricoles (étude globale). 	<p>Faible</p>
<p>Milieux naturels protégés et inventoriés</p>	<p><u>Inventaires patrimoniaux :</u></p> <p>L'aire de covoiturage n'est pas concernée par le réseau Natura 2000, l'inventaire des ZNIEFF et des zones humides. Par conséquent, le projet n'aura pas d'impacts directs.</p> <p><u>Biodiversité/occupation du sol :</u></p> <p>Le projet entraine la perte de milieux agricoles (parcelle de culture) de 0.5 ha au total. Par conséquent, il n'aura pas d'incidences négatives sur la biodiversité et habitats naturels. De plus, le secteur reste globalement « pauvre » en termes de diversité écologique (anthropisation, infrastructures routières importantes, grandes parcelles agricoles intensives).</p> <p>La création d'une haie bocagère sur la partie ouest de l'aire de covoiturage permettra toutefois la création éventuels de nouveaux habitats favorables pour la faune (oiseaux, chiroptères, petite faune).</p>	<p>Faible</p>	<p><u>Mesures de réduction :</u></p> <p>Afin de renforcer la biodiversité au sein du site et du secteur plus globalement, l'OAP pourrait ajouter dans ses dispositions : la création d'espaces verts utilisant des espèces végétales locales et les trois strates (arborées, arbustives, herbacées).</p> <p>Une liste des espèces à privilégier pourrait être ajoutée en annexe de l'OAP. Les plantations retenues pour les espaces verts, la haie bocagère en limite ouest seront de préférence des espèces végétales nécessitant peu d'entretien.</p> <p>L'OAP rédigée, pourrait intégrer une mesure de protection de la haie bocagère créée en limite ouest de la zone d'étude au titre de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme.</p>	<p>Nul</p>

<p>TVB fonctionnalité écologique</p> <p>et</p>	<p>Le secteur n'est ni impacté par un corridor d'importance régional, ni par un réservoir de biodiversité, ni par un élément de la trame verte et bleue. De plus, aucun corridor d'enjeu local n'a été identifié. Par conséquent, l'aménagement de l'aire de covoiturage n'entraîne pas de rupture dans la continuité écologique. Toutefois, une continuité écologique locale de fonctionnement interne a été identifiée par le SCOT BUCOPA (2017). Cette continuité passe au nord de l'aire de covoiturage et permet de relier le réservoir de biodiversité identifié à l'est de la zone d'étude à la plaine agricole de la plaine de l'Ain (cf. Annexe 1).</p> <p>D'après le SCOT Bucopa, le secteur de Thil-Balan constitue une couronne verte d'agglomération, soit un enchaînement circulaire d'espaces ouverts en limite de fronts urbains.</p> <p><u>Des projets de développement économiques à proximité de l'aire de covoiturage</u></p> <p>La 3CM travaille à la création de trois nouvelles zones d'activités sur 30 hectares de terrain.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ CAP & CO : Business village de 1,7 hectares de locaux tertiaires et d'activités ; ▶ la ZAC des Viaducs : 7 hectares destinés à l'artisanat et à l'industrie ; ▶ la ZAC des Goucheronnes : 19 hectares dédiés à la logistique à haute valeur ajoutée, l'industrie et le tertiaire. <p>Aussi, ces projets entraîneront des incidences sur les déplacements/flux et sur la perméabilité du secteur élargi à l'aire de covoiturage. Dans ce contexte, des mesures visant à renforcer la végétation et le niveau de perméabilité s'avèrent nécessaires.</p>	<p>Faible</p>	<p>Par l'aménagement de la zone, le projet a inévitablement réduit la fonctionnalité écologique du secteur. Toutefois, le niveau d'incidence peut être qualifié de faible compte tenu du type d'occupation des sols : grandes parcelles agricoles et zones périurbaines avec la traversée d'infrastructures de transports routières et autoroutières. Les grands espaces agricoles autour de l'aire de covoiturage jouent néanmoins un rôle non négligeable dans la fonctionnalité écologique à l'échelle de la plaine de l'Ain (cf. paragraphe 5.3). Aussi, des mesures de réduction devront être mises en œuvre pour garantir à la fois l'intégration paysagère de l'aire de covoiturage mais aussi pour contribuer à la préservation des continuités écologiques du secteur d'étude élargi (lien notamment avec le projet de la ZA des 3B).</p> <p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans les futurs documents d'urbanisme (PLUi) : conserver si possible en zone agricole l'ensemble des espaces agricoles situés autour du projet car ces milieux permettent de créer des connexions avec les continuités écologiques locales et supra territoriales et de relier des réservoirs de biodiversité entre eux (coordination entre les services de la 3CM, les collectivités) ; - Maintenir en périphérie du projet une bande enherbée et y planter des haies multi-strates de façon à maintenir une continuité arborée ; - Maintenir autant que possible des surfaces non imperméabilisées ; - Prévoir si possible des clôtures perméables pour la faune (lices en bois par exemple). Dispositions à prévoir dans l'OAP et le règlement modifiés. - Prévoir un éclairage orienté strictement sur les espaces à sécuriser (places de stationnement) sans occasionner d'émergence lumineuse en direction des espaces agricoles alentours. 	<p>Faible à nul</p>
---	--	----------------------	--	----------------------------

<p>Le paysage et le patrimoine</p>	<p><u>Paysage :</u></p> <p>L'aire de covoiturage générera un nouveau paysage urbain qui se substituera au paysage rural et agricole. La mise en compatibilité du PLU comprend l'intégration des parcelles inscrites actuellement en A en zone UE. Les effets sur les composantes paysagères sont donc liés de façon prépondérante au changement de vocation de l'espace (artificialisation), avec les différents attributs que cela comporte (imperméabilisation). La modification du paysage sera plus importante depuis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les axes routiers que sont la RD1084 et la gare de péage de l'A42 qui bordent le site ; - au début de la D84 sur la route de Saint-Maurice ; - le chemin du Bichoux. <p>Plus globalement, les co visibilitées seront limitées aux promeneurs et conducteurs empruntant les voies de circulation les plus proches. Cependant, l'incidence sur les enjeux paysagers reste à nuancer car l'aire de covoiturage s'inscrit déjà dans un contexte urbain avec la présence d'axes de transports importants.</p>	<p style="text-align: center;">Faible</p>	<p>Pour limiter l'impact sur le paysage, des mesures ont été intégrées à la mise en compatibilité du PLU et vont permettre au projet de mieux s'insérer dans le paysage qui l'entoure et de réduire les incidences négatives. A ce titre, l'OAP créée, intègre une disposition globale visant à qualifier l'entrée de ville nord de la commune de Balan.</p> <p>Dans ce contexte, un aménagement paysager de qualité a été proposé pour le projet de parking de covoiturage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une zone tampon composée d'une haie d'essence variées et locales à l'ouest du projet (séparation visuelle avec les espaces agricoles attenants) ; - un espace vert à l'extrémité sud-ouest de la zone ; - une noue d'infiltration au nord accompagnée d'un aménagement paysagé (haie arbustive) ; - un espace vert à l'est de la zone autour du bassin d'infiltration ; - l'aménagement d'arbres au centre de l'aire de covoiturage ; - des clôtures simples et sobres en treillis soudés tout autour de la zone et le long de la sortie de péage de l'A42 et de la RD1084. <p>Le projet de règlement de l'article UE13 prévoit l'aménagement d'espaces paysagers. Ces espaces végétalisés limitent l'imperméabilisation des sols et contribuent à l'insertion paysagère de la zone.</p> <p><u>Mesure de réduction :</u></p> <p>L'OAP rédigée dans le cadre de la mise en comptabilité du PLU, pourrait intégrer une mesure de protection de la haie bocagère créée en limite ouest de la zone d'étude au titre de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme (cf. plus haut).</p> <p><u>Mesure complémentaire :</u></p> <p>Les végétaux utilisés seront feuillus et d'origine locale, pour permettre une bonne intégration dans la trame végétale</p>	<p style="text-align: center;">Très faible</p>
---	---	--	---	---

			<p>environnante. L'utilisation de Thuya, Cyprès, Laurine est à proscrire.</p> <p>Les espaces libres doivent être si possible plantés d'arbres.</p> <p>Mesure de réduction (impacts paysagers) :</p> <p>Outre les espaces paysagers créés, des préconisations paysagères (couleurs, matériaux utilisés) pourraient être ajoutées sur les équipements qui composent l'aire de covoiturage : abris bus, abris collectifs pour vélos et deux roues. Ces préconisations peuvent être apportées au sein de l'OAP.</p>	
	<p>Equipements pour la gestion de eaux pluviales : Sur la plan paysager, la réalisation de nouveaux ouvrages de gestion des eaux pluviales pourrait engendrer des incidences sur le paysage si aucune mesure d'intégration n'est appliquée.</p>	Faible	<p>Comme stipulé dans les dispositions de l'OAP, l'aire de covoiturage est accompagnée d'une noue paysagère d'infiltration. Cet équipement pour la gestion des eaux pluviales sur la parcelle contribue de fait à limiter l'impact de l'aménagement de la zone sur le paysage environnant.</p>	Faible
	<p>Patrimoine bâti : Le périmètre n'est affecté par aucun élément de patrimoine culturel : périmètre de protection de monument historique au titre du code du patrimoine, site classé ou inscrit au titre du code de l'environnement, ZPPAUP ou AVAP, ou petit patrimoine vernaculaire.</p> <p>De ce fait, on ne prévoit pas d'impact significatif du projet sur le patrimoine culturel.</p>	Nul	RAS	Nul

<p>Les risques naturels</p>	<p>L'aire de covoiturage est située en dehors de toute zone de risque naturel majeur (inondation, PPRI).</p> <p>Le projet entrainera toutefois une imperméabilisation des surfaces qui contribuera au ruissellement des eaux pluviales. Toutefois des mesures et dispositions sont prévues sur le site pour garantir la gestion des eaux pluviales (noue, bassin de rétention, infiltration) et réduire l'imperméabilisation des sols (végétalisation, espaces verts, noue paysagère, haie bocagère).</p> <p>La mise en compatibilité du PLU n'est pas susceptible d'entraîner l'accroissement des risques naturels sur le territoire communal. L'aire de covoiturage étant localisée en dehors des zones sensibles au titre des risques d'inondation et de retrait gonflement des argiles.</p>	<p>Faible</p>	<p>Cf. dispositions du règlement (UE 4) et de l'OAP sur la gestion des eaux pluviales et de la lutte contre l'imperméabilisation des sols.</p>	<p>Très faible</p>
------------------------------------	---	----------------------	--	---------------------------

<p>Les risques industriels</p>	<p><u>Le PPRT ARKEMA :</u></p> <p>L'aire de covoiturage est située à proximité de canalisations de transports de matières dangereuses (une canalisation de gaz et une canalisation de produits chimiques).</p> <p>La commune de Balan est également couverte par un PPRT lié au site d'ARKEMA (chimie) et l'extrémité sud de l'aire de covoiturage est concernée par le zonage de ce PPRT : zone rouge clair r pour l'extrémité Sud-Ouest des abords de la RD 1084 (parcelle E570 qui est tangente au PPRT). Dans cette zone les constructions ne sont pas admises. Aussi, un espace vert a été aménagé sur toute la partie sud de la zone afin de tenir compte des prescriptions du PPRT.</p> <p>Par ailleurs, le schéma de principe de l'OAP créée pour l'aménagement de l'aire de covoiturage, fait bien apparaître l'extrémité sud du périmètre concernée par le PPRT ARKEMA. La mise en compatibilité du PLU à travers l'OAP créée ne prévoit aucun bâtiment sur cette partie du site. Le projet de règlement de la zone UE rappelle également que la zone est concernée par le PPRT</p>	<p>Faible</p>	<p>L'espace vert aménagé au sud de l'aire de covoiturage est compatible avec les dispositions du PPRT (construction interdite) et constitue d'une certaine manière une barrière physique en cas d'accident. De plus, l'aire de covoiturage n'a pas vocation à accueillir de manière permanente du public aussi, l'aléa reste faible en cas d'incident.</p> <p>Il conviendra de veiller à ce que l'espace vert aménagé au sud de la zone reste un espace végétalisé (ne pas installer d'aménagement type aire de pique-nique,...).</p>	<p>Très faible</p>
---------------------------------------	--	----------------------	---	---------------------------

<p>Les nuisances sonores</p>	<p>L'aire de covoiturage s'inscrit à proximité directe d'infrastructures de transport : A42, D1084, sources de nuisances sonores. Cependant, la zone d'étude étant à vocation d'équipement, les nuisances sonores seront donc moins impactantes que sur des habitations.</p> <p>La mise en compatibilité du PLU et donc l'ouverture à l'urbanisation de 0.5 ha aura un impact acoustique dans la mesure où le développement du secteur le fera passer d'un espace agricole à une zone d'équipement. Les principaux inconvénients inhérents à l'aire de covoiturage seront liés au trafic plus important aux heures de pointes pour le stationnement des véhicules. Cependant, les nuisances sonores inhérentes au trafic liées à l'aire de covoiturage ne devraient pas engendrer des nuisances sonores supérieures au seuil réglementaire.</p> <p>De plus, la frange paysagère créée (espaces verts, haie bocagère) le long de la RD1084 et en limite ouest de la zone d'étude contribuera à limiter l'impact sonore pour les riverains, agriculteurs, promeneurs éventuels.</p>	<p>Faible</p>	<p>Mesures de réduction :</p> <p>D'une façon générale, afin de limiter les nuisances sonores sur le voisinage (espaces agricoles autour), on pourra influencer sur le trafic routier en limitant les vitesses de circulation sur les voies internes et les voies d'accès (50km/h).</p>	<p>Faible</p>
<p>Sites et sols pollués</p>	<p>Des sites industriels sont identifiés à proximité de l'aire de covoiturage mais aucun site BASIAS ou BASOL ne se trouve sur l'aire de covoiturage.</p>	<p>Nul</p>	<p>Aucune mesure spécifique particulière dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.</p>	<p>Nul</p>

La qualité de l'air	<p>La qualité de l'air est le domaine le plus difficile à définir pour l'étude des effets sur la santé. Compte tenu des concentrations humaines et des niveaux de trafic, les problèmes de santé publique se rencontrent principalement en milieu urbain.</p> <p>En phase de fonctionnement, l'accroissement du trafic routier généré par l'aménagement de la zone UE va entraîner une augmentation des émissions atmosphériques polluantes (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, particules, hydrocarbures, ...). Toutefois, ces trafics seront négligeables vis-à-vis de la qualité de l'air du secteur, compte tenu des données de trafics enregistrées à proximité immédiate de l'A42 (55 000 veh/j en 2017 entre Balan et La Boisse Montluel ; 9000 veh/j sur la D1084 en 2019).</p>	Modéré	<p>La modification du zonage dans le PLU autorise l'implantation d'activités de parking de covoiturage. Cette nouvelle activité n'engendrera pas d'émissions polluantes de type fumées, odeurs pour le voisinage. L'aménagement d'une aire de covoiturage participe de fait à la réduction des émissions de polluants.</p> <p>L'installation d'une signalétique adaptée favorisera le remplissage de l'aire et contribuera globalement à la réduction des émissions de polluants sur l'ensemble du territoire.</p>	Modéré à faible
L'énergie (GES/EnR)	<p><u>Emissions de GES :</u></p> <p>L'aire de covoiturage participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux véhicules.</p>	Faible	<p>L'installation d'équipements pour vélos (abris) et l'aménagement de connections douces pour relier l'aire de covoiturage au tissu urbain existant, participent à la lutte contre les émissions de GES.</p>	Faible
	<p><u>Energies renouvelables :</u></p> <p>La modification du règlement du PLU ne prévoit pas de dispositions favorisant l'emploi des énergies renouvelables et en particulier l'énergie solaire.</p>	Faible	<p><u>Mesure d'accompagnement :</u></p> <p>Prévoir la possibilité de mettre des panneaux photovoltaïques sur les toitures des abris bus/vélos/deux roues. Ces dispositions peuvent être ajoutées au sein de l'OAP et du règlement de la zone UE modifiés.</p>	Faible à positif en fonction des mesures mises en place
La gestion des déchets	<p>Le fonctionnement de l'aire de covoiturage ne générera pas de déchets.</p>	Faible	<p><u>Mesure d'accompagnement :</u></p> <p>Des poubelles seront positionnées à différents endroits de l'aire de covoiturage. Le ramassage et la collecte seront assurés par la 3 CM. Il conviendra également de veiller à leur intégration paysagère (matériaux, couleurs,...).</p>	Nul

<p>Les déplacements et la mobilité</p>	<p>La mise en compatibilité du PLU va permettre l'ouverture et la création d'une zone UE pour l'accueil d'activités de parking et de covoiturage. S'il est certain que l'aménagement de la zone va engendrer des trafics supplémentaires, le site choisi bénéficie d'une situation géographique stratégique et attractive. En effet, le choix de la localisation de l'aire de covoiturage a grandement été influencé par son accessibilité notamment via les infrastructures existantes : gare de péage Balan/Dagneux de l'A42, D1084 (Lyon-Genève). La connexion directe à ce réseau viarie facilitera le covoiturage.</p> <p><u>Sécurisation du site et signalétique :</u></p> <p>Pour des raisons de sécurité, l'accès et la sortie sont différenciés. Une attention particulière est portée sur la sécurisation du parking et de ses accès. Pour ce faire, l'entrée est réalisée depuis la RD1084 tandis que la sortie est réalisée sur le chemin d'entretien et d'accès aux bassins de l'A42 existants. La finalité sera de réinsérer les flux dans le giratoire existant et faciliter l'utilisateur dans le choix de sa direction. Une signalétique a récemment été mise en place pour avertir les usagers de l'aire de covoiturage.</p> <p><u>Liens entre les différents usages :</u></p> <p>L'aménagement veille à faciliter les liens entre les différents usages (véhicules et modes doux). Aussi, une voie de bouclage permettant notamment aux bus et aux véhicules d'accéder au site et de déposer les usagers en toute sécurité a été réalisée. A l'est du projet, un nouveau chemin sera créé pour maintenir l'accès aux bassins APPR et aux agriculteurs.</p>	<p>Positive</p>	<p>L'aire de covoiturage répond à plusieurs objectifs d'intérêt général, c'est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un équipement qui apporte des réponses pour réduire les émissions de GES via l'incitation à des modes de déplacements plus vertueux ; - un aménagement qui limite la congestion sur certaines portions de la RD 1084 ; - un équipement qui contribue à la création d'un réseau de mobilité partagée, encouragé dans les politiques publiques (SRADDET, PCAET, SCOT) et sur le Département de l'Ain ; - un projet qui, de par sa localisation sur le RD 1084 et à proximité de l'autoroute, joue un rôle de « trait d'union fonctionnel » entre les différentes communes du bassin de vie puisqu'il permet de mettre en lien les usagers des territoires voisins ; - un projet en réponse à la dynamique démographique et économique du territoire et en réponse aux besoins des déplacements domicile-travail (au cœur de polarités majeures : Lyon, Villefranche, Bourg-en-Bresse, Montluel, Meximieux) ; - un projet qui s'inscrit dans une réflexion globale et prospective de l'aménagement du territoire (cf. SCOT BUCOPA) qui prône notamment l'intermodalité et les modes de déplacements alternatifs à la voiture : une réflexion globale reprise dans les axes stratégiques du plan de mobilité simplifié de la 3CM. <p>Le projet de règlement prévoit plusieurs dispositions concernant l'accès à la zone (UE 3) ainsi que les modalités de circulations au niveau des voiries créées : cheminements sécurisés pour les piétons, des dimensions techniques adaptées pour la desserte de véhicules particuliers (incendie, ordures ménagères, ...)</p>	<p>Positive</p>
---	---	------------------------	---	------------------------

	<p>L'aire de covoiturage de Balan répond à un besoin de réduction de l'usage des véhicules particuliers dans le cadre des déplacements quotidiens par une mutualisation des moyens de transport.</p> <p><u>Modes doux :</u></p> <p>Des liaisons douces en internes permettent de faciliter la cohabitation les différents usagers (bus, véhicules, vélos et piétons). A l'ouest du projet, le chemin à créer pour permettre l'accès aux bassins APPR et aux agriculteurs sera accompagné de liaisons douces. De plus, des connections douces permettront de relier le projet au tissu urbain existant et notamment au chemin existant à réhabiliter en voie de circulation. Le projet prévoit la mise en place d'un abri collectif sécurisé pour vélos.</p>		<p><u>Mesures d'accompagnement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Réflexion stratégique à l'échelle de la 3CM pour renforcer les conditions favorables à l'intermodalité : création d'une voie mode doux pour relier la zone UE vers la gare de la Valbonne. - Promouvoir le développement et l'utilisation de sources d'énergies renouvelables (hydrogène, biocarburant, électricité) par l'installation d'équipements (bornes électriques). 	

4. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

4.1. Le réseau Natura 2000

L'ambition de Natura 2000 est de concilier les activités humaines et les engagements pour la biodiversité dans une synergie faisant appel aux principes d'un développement durable. Outils fondamentaux de la politique européenne de préservation de la biodiversité, les sites Natura 2000 visent une meilleure prise en compte des enjeux de biodiversité dans les activités humaines. Le réseau Natura 2000, constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, représentatifs de la biodiversité européenne, dits **habitats et espèces d'intérêt communautaire (HIC, EIC)**.

Il est composé de sites désignés par chacun des pays en application de deux directives européennes :

- ▶ La **directive Oiseaux 2009/147/CE** du 30 novembre 2009 (qui a recodifié la directive initiale du 2 avril 1979) a pour objet la conservation de toutes les espèces **d'oiseaux sauvages** et définit les règles encadrant leur protection, leur gestion et leur régulation. Elle s'applique aux oiseaux ainsi qu'à leurs œufs, à leurs nids et à leurs habitats. Certaines espèces nécessitant une attention particulière afin d'assurer leur survie, précisées à **l'annexe I**, font l'objet de mesures spéciales concernant leur habitat. Ces espèces, ainsi que les espèces migratrices dont la venue est régulière, sont protégées dans des sites Natura 2000 dits **zones de protection spéciale (ZPS)** ;
- ▶ La **directive Habitats 92/43/CEE** du 21 mai 1992 a pour objet la conservation des **habitats naturels et de la faune et de la flore sauvages**. Les **annexes I et II** de cette directive listent les types d'habitats naturels et les espèces animales et végétales dont la conservation nécessite la désignation de sites Natura 2000 dits **Sites d'Intérêt Communautaire (SIC)** ou **zones spéciales de conservation (ZSC)** dans leur traduction en droit français. Certains habitats ou certaines espèces dits **prioritaires** sont identifiés comme en danger de disparition et répondent à des règles particulières

L'aire de covoiturage se situe à environ 2 km du site Natura 2000 le plus proche, il s'agit de la ZSC « Milieux alluviaux et aquatiques du Rhône de Jons à Anthon ». Les sites Natura 2000 les plus proches de l'aire de covoiturage figurent dans le tableau suivant :

Type de site	Noms	Numéros	Directives	Surfaces	Principaux enjeux	Distances par rapport à la zone d'étude
ZSC	Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon	FR8201638	Habitats	384 ha	Castor d'Europe, Loutre d'Europe, Sonneur à ventre jaune, Triton crêté, Apron du Rhône, Loche d'étang, Agrion de Mercure	2.3 km au sud
ZSC	Steppes de la Valbonne	FR8201639	Habitats	1122 ha	Festuco-Brometalia, Pelouse calcaires de sables xériques, pelouses rupiales calcaires ou basiphiles de l'Alyso-Sedum albi	2.9 km au sud-est
ZPS	Steppes de la Valbonne	FR8212011	Oiseaux	1124 ha	Courlis cendré, Engoulevents et Guêpiers d'Europe, Circaète Jean-le-Blanc, Faucon kobez	2.9 km au sud-est
ZSC	Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage	FR8201785	Habitats	2849 ha	Agrion de Mercure, Cuivré des marais, Lucane cerf-volant, grand rhinolophe, castor d'Eurasie	4.3 km au sud
ZSC	Basse vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône	FR8201653	Habitats	3409 ha	Agrion de Mercure, Lucane cerf-volant, grand rhinolophe, castor d'Eurasie, flûteau nageant, cistude d'Europe	4.7 km au Sud-est

4.2. Site Natura 2000 : FR8201638 « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuves Rhône, de Jons à Anthon » (ZSC)

4.2.1. Les habitats d'intérêt communautaire

7 habitats d'intérêt communautaire sont identifiés sur le site Natura 2000 de la ZSC FR8201638 « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuves Rhône, de Jons à Anthon ».

Code	Nom valide
3140	<i>Eaux oligomésotrophes calcaires avec végétation benthique à Chara spp</i>
3150	<i>Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition</i>
3260	<i>Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation du Ranunculion fluitantis et du Callitricho-Batrachion</i>
6210	<i>Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (sites d'orchidées remarquables)</i>
6410	<i>Prairies à Molinia sur sols calcaires, tourbeux ou argilo-limoneux (Molinion caeruleae)</i>
91E0	<i>Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)</i>
91F0	<i>Forêts mixtes à Quercus robur, Ulmus laevis, Ulmus minor, Fraxinus excelsior ou Fraxinus angustifolia, riveraines des grands fleuves (Ulmion minoris)</i>

4.2.2. Les espèces d'intérêt communautaire

9 espèces d'intérêt communautaire sont citées sur le site Natura 2000 :

Groupe	Code	Nom valide	Nom commun
Mammifères	1337	<i>Castor fiber</i>	Castor d'Eurasie, castor d'Europe
	1355	<i>Lutra lutra</i>	Loutre d'Europe, loutre commune
Mollusques	1016	<i>Vertigo moulinsiana</i>	Vertigo de Des Moulins (escargot)
Amphibiens	1166	<i>Triturus cristatus</i>	Triton crêté
	1193	<i>Bombina variegata</i>	Sonneur à ventre jaune
Poissons	1145	<i>Misgurnus fossilis</i>	Loche d'étang
	1158	<i>Zingel asper</i>	Apron du Rhône
Invertébrés	1044	<i>Coenagrion mercuriale</i>	Agrion de Mercure
Plantes	1831	<i>Luronium natans</i>	Flûteau nageant

Les enjeux de la ZSC se concentrent dans les habitats humides et aquatiques.

4.3. Site Natura 2000 : FR8201639 « Steppes de la Valbonne » (ZSC)

4.3.1. Les habitats d'intérêt communautaire

3 habitats d'intérêt communautaire sont identifiés sur ce site Natura 2000. Les enjeux de cette ZSC sont associés à la présence de pelouses sèches abritant une flore riche en espèces méridionales.

Code	Nom valide
6610	<i>Pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles de l'Alyso-Sedion albi</i>
6120	<i>Pelouses calcaires de sables xériques</i>
6120	<i>Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (sites d'orchidées remarquables)</i>

4.4. Site Natura 2000 : FR8212011 « Steppes de la Valbonne » (ZPS)

4.4.1. Les espèces d'intérêt communautaire

Plusieurs oiseaux d'intérêt communautaire sont identifiés pour ce site Natura 2000.

Groupe	Nom valide	Nom commun
Oiseaux et rapaces	<i>Caprimulgus europaeus Linnaeus</i>	Engoulevent d'Europe
	<i>Dryocopus martius</i>	Pic noir
	<i>Lullula arborea</i>	Allouette lulu
	<i>Anthus Campestris</i>	Pipit rousseline
	<i>Lanius collurio</i>	Pie-grièche écorcheur
	<i>Pernis apivorus</i>	Bondrée apivore
	<i>Milvus migrans</i>	Milan noir
	<i>Circaetus gallicus</i>	Circaète Jean-le-Blanc
	<i>Circus cynaeus</i>	Busard Saint-Martin
	<i>Circus pygargus</i>	Busard cendré
	<i>Falco vespertinus</i>	Faucon kobez
	<i>Falco columbarius Linnaeus</i>	Faucon émerillon
	<i>Burhinus oedichnemus</i>	Oedichnème criard
	<i>Charadrius dubius Scopoli</i>	Petit Gravelot
	<i>Scolopax rusticola Linnaeus</i>	Bécasse des bois
<i>Numenius arquata</i>	Coulic cendré	

Situé à un carrefour biogéographique, ce site présente tout à la fois des affinités méditerranéennes et continentales, qui se retrouvent dans l'avifaune. Les critères d'intérêt sont également d'ordre géomorphologique et biogéographique.

4.5. Site Natura 2000 : FR8201758 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » (ZSC)

4.5.1. Les habitats d'intérêt communautaire

12 habitats d'intérêt communautaire sont identifiés sur le site Natura 2000 de la ZSC FR8201758 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage ».

Code	Nom valide
3140	<i>Eaux oligomésotrophes calcaires avec végétation benthique à Chara spp</i>
3130	<i>Eaux stagnantes, oligotrophes à mésotrophes avec végétation des Littorelletea uniflorae et/ou des Isoeto-Nanojuncetea</i>
3150	<i>Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition</i>
3240	<i>Rivières alpines avec végétation ripicole ligneuse à Salix elaeagnos</i>
3260	<i>Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation du Ranunculion fluitantis et du Callitriche-Batrachion</i>
6120	<i>Pelouses calcaires de sables xériques</i>
6210	<i>Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (sites d'orchidées remarquables)</i>
6430	<i>Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaux et des étages montagnard à alpin</i>
6510	<i>Prairies maigres de fauche de basse altitude (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)</i>
7210	<i>Marais calcaires à Cladium mariscus et espèces du Caricion davallianae</i>
91E0	<i>Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)</i>
91F0	<i>Forêts mixtes à Quercus robur, Ulmus laevis, Ulmus minor, Fraxinus excelsior ou Fraxinus angustifolia, riveraines des grands fleuves (Ulmenion minoris)</i>

4.5.2. Les espèces d'intérêt communautaire

17 espèces d'intérêt communautaire sont citées sur le site Natura 2000 :

Groupe	Code	Nom valide	Nom commun
Mammifères	1337	<i>Castor fiber</i>	Castor d'Eurasie, castor d'Europe
	1304	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Grand rhinolophe
	1308	<i>Barbastella barbastellus</i>	Barbastelle d'Europe
	1310	<i>Miniopterus schreibersii</i>	Minioptère de Schreibers
	1321	<i>Myotis emarginatus</i>	Murin à oreilles échancrées
Mollusques	1016	<i>Vertigo moulinsiana</i>	Vertigo de Des Moulins (escargot)
Amphibiens/reptiles	1220	<i>Emys orbicularis</i>	Cistude d'Europe
Poissons	5339	<i>Rhodeus amarus</i>	Bouvière
	6147	<i>Telestes soufla</i>	Blageon
	6150	<i>Parachondrostoma toxostoma</i>	Toxostome, Sofie, Soiffe
	1096	<i>Lampetra planeri</i>	Lamproie de planer
	1158	<i>Zingel asper</i>	Apron du Rhône
	1163	<i>Cottus gobio Linnaeus</i>	Chabot
Invertébrés	1044	<i>Coenagrion mercuriale</i>	Agrion de Mercure
	1060	<i>Lycana dispar</i>	Cuivré des marais
Coléoptères	1083	<i>Lucanus cervus</i>	Lucane cerf-volant

Ce site est exceptionnel car il abrite encore de rares milieux témoins de ce qu'était le fleuve naturel avant son aménagement (au nord avec le canal de Miribel et au sud avec le canal de Jonage). Le canal de Miribel, simplement bordé d'enrochements, a retrouvé au cours des décennies une physionomie diversifiée favorable à un grand nombre d'espèces piscicoles. Les **enjeux liés à Natura 2000 sont donc associés aux habitats humides et à la présence d'espèces variées** (mammifères, poissons, amphibiens).

4.6. Site Natura 2000 : FR8201653 « Basse vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône » (ZSC)

4.6.1. Les habitats d'intérêt communautaire

11 habitats d'intérêt communautaire sont identifiés sur le site Natura 2000 FR8201653 « Basse vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône ».

Code	Nom valide
3240	<i>Rivières alpines avec végétation ripicole ligneuse à Salix elaeagnos</i>
3260	<i>Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation du Ranunculion fluitantis et du Callitricho-Batrachion</i>
3270	<i>Rivières avec berges vaseuses avec végétation du Chenopodion rubri p.p. et du Bidention p.p.</i>
6210	<i>Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (sites d'orchidées remarquables)</i>
6430	<i>Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaux et des étages montagnard à alpin</i>
7210	<i>Marais calcaires à Cladium mariscus et espèces du Caricion davallianae</i>
7230	<i>Tourbières basses alcalines</i>
91E0	<i>Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)</i>
91F0	<i>Forêts mixtes à Quercus robur, Ulmus laevis, Ulmus minor, Fraxinus excelsior ou Fraxinus angustifolia, riveraines des grands fleuves (Ulmenion minoris)</i>
9130	<i>Hêtraies de l'Asperulo-Fagetum</i>
9180	<i>Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion</i>

4.6.2. Les espèces d'intérêt communautaire

Groupe	Code	Nom valide	Nom commun
Mammifères	1337	<i>Castor fiber</i>	Castor d'Eurasie, castor d'Europe
	1324	<i>Myotis myotis</i>	Grand murin
	1355	<i>Lutra lutra</i>	Loutre d'Europe
	1304	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Grand rhinolophe
Mollusques	1016	<i>Vertigo moulinsiana</i>	Vertigo de Des Moulins (escargot)
Amphibiens/reptiles	1220	<i>Emys orbicularis</i>	Cistude d'Europe
Poissons	6147	<i>Telestes soufla</i>	Blageon
	1096	<i>Lampetra planeri</i>	Lamproie de planer
	1158	<i>Zingel asper</i>	Apron du Rhône
	1163	<i>Cottus gobio Linnaeus</i>	Chabot
Invertébrés	1044	<i>Coenagrion mercuriale</i>	Agrion de Mercure
Coléoptères	1083	<i>Lucanus cervus</i>	Lucane cerf-volant
Plantes	1831	<i>Luronium natans</i>	Flûteau nageant

Les enjeux de ce site Natura 2000 sont associés aux habitats et milieux humides (eaux stagnantes comme celles des îlons, bras morts, mares et eaux courantes comme celles de l'Ain, du Rhône).

La juxtaposition de ces biotopes et leur qualité induisent une richesse biologique exceptionnelle avec la présence de : la Lamproie de Planer, du Chabot, Blageon, du Lucane cerf-volant, de l'Agrion de Mercure, du Castor, de la Loutre..., mais aussi d'une quarantaine de plantes remarquables.

4.7. Incidences potentielles du projet et de la mise en comptabilité du PLU sur Natura 2000

L'aménagement de l'aire de covoiturage est susceptible d'affecter significativement un site Natura 2000 s'il prévoit des possibilités d'urbanisation et d'aménagement sur ou à proximité de ce dernier. Ainsi, il est nécessaire d'évaluer les incidences potentielles de l'aire de covoiturage sur les sites Natura 2000 et notamment :

- ▶ les risques de détérioration et/ou de destruction d'habitats naturels d'intérêt communautaire à l'intérieur d'un site Natura 2000 (par consommation d'espaces) ;
- ▶ la détérioration des habitats d'espèces si le projet est situé sur un site Natura 2000 ;
- ▶ les risques de perturbation du fonctionnement écologique du site ou de dégradation indirecte des habitats naturels ou habitats d'espèces (perturbation du fonctionnement des zones humides, pollutions des eaux...) ;
- ▶ les risques d'incidences indirectes des espèces mobiles qui peuvent effectuer une partie de leur cycle biologique en dehors du site Natura 2000 : zone d'alimentation, transit, gîtes de reproduction ou d'hivernage. Ce type de risque concerne notamment la perturbation des oiseaux (dérangements) et des chiroptères.

Les incidences potentielles sont détaillées dans le tableau suivant :

Occupation du sol de la zone de projet	Incidences sur les habitats d'intérêt communautaire dans les sites Natura 2000	Incidences sur les espaces d'intérêt communautaire ou sur leurs habitats
Zone urbaine	<p>Aucune incidence : projet hors sites Natura 2000.</p> <p>Aire de covoiturage non concernée par des habitats d'intérêt communautaire (humides, aquatiques, forêts alluviales, pelouses sèches, ...).</p>	<p>Aucune incidence : Les habitats en présence ne constituent pas des habitats favorables aux espèces d'intérêt communautaire puisque la zone est déjà urbanisée.</p> <p>Hormis les oiseaux et chiroptères identifiés au sein des sites Natura 2000, le projet n'aura pas d'incidence sur les espèces d'intérêt communautaire. L'incidence sur ces groupes d'espèces (oiseaux et chiroptères) reste cependant très faible compte du caractère anthropisé de la zone.</p> <p>De plus, étant donnée la distance entre l'aire de covoiturage et les sites Natura 2000, et son emplacement à proximité immédiate de la gare de péage, le dérangement potentiel induit par le fonctionnement du parking et des équipements autour sur ces espèces (phase exploitation) est considéré comme non significatif.</p> <p>La perte d'un corridor écologique peut s'avérer défavorable aux espèces d'intérêt communautaire. Toutefois, comme indiqué précédemment la zone n'est pas traversée par un corridor d'importance régional et ou local. Seul un corridor local identifié dans le SCOT BUCOPA passe à proximité de la zone.</p> <p>Les dispositions d'aménagements paysagers inscrites dans l'OAP participeront dans une certaine mesure, à la valorisation d'éléments naturels supports pour la biodiversité et à la fonctionnalité écologique (haie végétalisée d'essence variées, espaces verts, noue d'infiltration, plantation d'arbres).</p>

L'aménagement de la zone et la mise en comptabilité du PLU (règles et dispositions prévues au sein du règlement, de l'OAP et du PADD) n'entraîneront donc pas d'incidences significatives sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire.

5. Conclusion sur les incidences de la déclaration de projet sur l'environnement

5.1. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU

Au regard des éléments d'analyse précédent, la mise en compatibilité du PLU de Balan n'entraînera pas d'incidences négatives sur les enjeux environnementaux. Des mesures et préconisations ont toutefois été apportées pour améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux dans les différentes pièces du PLU modifiées : OAP, règlement et zonage (cf. chapitre incidences).

5.2. Les incidences du projet sur l'environnement

Après mise en œuvre des mesures préconisées, les impacts résiduels seront faibles voire nuls. L'aire de covoiturage constitue un équipement pertinent au regard de son intérêt pour le développement de la mobilité, de l'intermodalité et au regard de sa localisation (localisation stratégique). Quelques points méritent toutefois une attention particulière ou d'être complétés :

- ▶ **Biodiversité** : L'OAP pourrait ajouter dans ses dispositions, la création d'espaces verts utilisant des espèces végétales locales et les trois strates (arborées, arbustives, herbacées). L'utilisation de Thuya, Cyprès, Laurine est à proscrire ;
- ▶ **Biodiversité/paysage/TVB** : L'OAP rédigée dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, pourrait intégrer une mesure de protection de la haie bocagère créée en limite ouest du parking au titre de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme. Cet élément pourrait être reporté au sein du zonage à l'aide d'une trame graphique spécifique ;
- ▶ **Paysage** : Des préconisations paysagères (couleurs, matériaux utilisés) pourraient être ajoutées sur les équipements qui composent l'aire de covoiturage : abris bus, abris collectifs pour vélos et deux roues. Ces préconisations peuvent être apportées au sein de l'OAP ;
- ▶ **Nuisances** : Afin de limiter les nuisances sonores sur le voisinage (espaces agricoles autour), on pourra veiller à influencer sur le trafic routier en limitant les vitesses de circulation sur les voies internes et les voies d'accès (50km/h) mais ce point devra être étudié avec l'autorité compétente (compétence du département de l'Ain).
- ▶ **EnR** : Prévoir la possibilité de mettre des panneaux photovoltaïques sur les toitures des abris bus/vélos/deux roues. Des bornes électriques pourront à terme être prévues sur l'aire ;
- ▶ **Déchets** : Des poubelles devront être positionnées à différents endroits de l'aire de covoiturage. Il conviendra de veiller à leur intégration paysagère.

D'autres points ont été identifiés mais concernent davantage des mesures d'accompagnement pour améliorer l'aménagement et l'intégration de la zone :

- ▶ La possibilité de ré-utiliser les eaux de ruissellement des toitures des abris bus et de covoiturage pour l'arrosage des espaces verts attenants ;
- ▶ En cas de projet intercommunal, type PLUi, prévoir dans ce futur document le maintien en zone agricole des terrains situés autour de l'aire de covoiturage car ces espaces agricoles s'inscrivent dans une trame fonctionnelle plus large (liaison écologique interne entre des réservoirs de biodiversité de la plaine de l'Ain) ;
- ▶ Anticiper les aménagements favorables à l'intermodalité : voie pour relier la zone UE vers la gare de la Valbonne ;

- ▶ Maintenir en périphérie du projet une bande enherbée et y planter des haies multi-strates de façon à maintenir une continuité arborée ;
- ▶ Maintenir autant que possible des surfaces non imperméabilisées.



Justification des choix

Justification de la localisation du projet et analyse des solutions alternatives

La réalisation d'une aire de covoiturage à Balan répond à la fois aux besoins de développement économique et humain sur le territoire. Le territoire, sous l'influence du desserrement résidentiel de la Métropole lyonnaise, connaît une croissance démographique et économique constante (+1,5%/an du nombre d'habitants entre 2008 et 2013 et +0,5%/an sur la période plus récente 2013-2019).

Dans ce contexte, la mobilité constitue un enjeu important pour le territoire communal et intercommunal. Le trafic routier et autoroutier autour de l'aire d'étude est donc important. Les principaux flux domicile-travail se font principalement en lien avec la Métropole de Lyon et sont en constante augmentation (entre 2010 et 2015, l'A42 a vu son nombre de véhicules augmenter de 9,6 % avec plus de 56 800 VL et PL par jour en 2015). Les trafics locaux, d'échanges vers la métropole lyonnaise et de transit s'y additionnent. Le secteur est marqué par le croisement de plusieurs axes autoroutiers à l'approche de la métropole souvent congestionnés aux heures de pointe notamment entre A46 et A42. De plus, le secteur est marqué par la présence de l'axe ferroviaire Lyon – Ambérieu, particulièrement sollicité avec un nombre de voyageurs qui a beaucoup augmenté ces dernières années sur les principales gares dans un contexte de forte pression urbaine et de saturation des axes routiers en périphérie lyonnaise (gare de Montluel : 1818 voy/jour en 2017, 723 voy/jour pour la gare de La Valbonne).

L'aire de covoiturage bénéficie ainsi d'un positionnement stratégique, à proximité directe d'un accès autoroutier et de zones d'activités économiques conséquentes (parc d'activités ARKEMA, parc d'activité du front de Bandière). Dans ce contexte, l'aménagement du parking de covoiturage répond à plusieurs objectifs à savoir :

- ▶ Répondre aux dynamiques démographiques et économiques du territoire en apportant des réponses aux besoins de déplacements domicile-travail ;
- ▶ Faciliter les déplacements pour toutes les parties prenantes du territoire de la 3CM afin de fluidifier le trafic routier ;
- ▶ Encourager les déplacements modes doux en incitant l'utilisation du vélo, transports collectifs (réseaux de bus, proximité de la gare de la Valbonne) ;
- ▶ Faciliter le stationnement aux abords de l'axe autoroutier et des zones d'activités ;
- ▶ Réduire les émissions de GES en mutualisant les modes de déplacements ;
- ▶ Répondre à la mise en œuvre d'une stratégie globale et prospective de l'aménagement du territoire portée à l'échelle du SCOT BUCOPA.

Aussi, afin de permettre l'aménagement de l'aire de covoiturage, des modifications ont été apportées au PLU en vigueur :

- ▶ Le PADD sans porter atteinte à son économie générale ;
- ▶ Le zonage en ajoutant une zone UE ;
- ▶ La liste des emplacements réservés ;
- ▶ Le règlement littéral avec la création de la zone UE ;
- ▶ La réalisation d'une OAP permettant l'aménagement de la zone.

Profitant d'un foncier disponible situé en bordure de la RD 1084, aucune étude de scénarii à l'échelle du PLU n'a été réalisée. Par ailleurs, le parking de covoiturage étant déjà réalisé, l'analyse des solutions alternatives n'apparaît plus pertinente. Des mesures et préconisations ont toutefois été proposées dans le cadre de la présente évaluation environnementale. Ces mesures permettent ainsi de réduire les incidences du projet sur l'environnement voire d'améliorer cet équipement dans son environnement global. L'augmentation prévisible des trafics motorisés, au regard des perspectives d'évolutions démographiques et économiques du territoire et des déplacements domicile-travail massifs essentiellement polarisés par la Métropole de Lyon, et des nuisances associées (pollution sonore et atmosphérique, congestion aux entrées d'agglomération en heure de pointe...) justifie la pertinence d'aménagement permettant de limiter l'autosolisme. La réduction de cet autosolisme pour lequel l'aire de covoiturage participe, est soutenue par une ligne de transport à la demande reliant la gare de la

Valbonne à la gare de Montluel, et par les axes stratégiques du plan de mobilité simplifié de la 3CM en cours d'élaboration.

L'aire de covoiturage constitue ainsi une réponse pour désengorger et fluidifier le trafic routier mais aussi pour promouvoir les modes doux et l'intermodalité (proximité avec la gare SNCF de la Valbonne). Son implantation sur la commune de Balan au niveau de la RD 1084 et de la sortie n°6 de l'A42 contribuera à la réduction des temps et distance de déplacement. De plus, les opportunités de développement futur (densification de l'est lyonnais, développement économique...) ainsi que les évolutions réglementaires (ZFE par exemple) et sociétales (pratique du covoiturage et infrastructures de transports structurants tels que VRTC, VR2+ ou aménagements cyclables...) convergent à démontrer la pertinence d'une aire de covoiturage en entrée d'agglomération lyonnaise. Par ailleurs, son implantation est en cohérence avec les objectifs du SCOT BUCOPA en matière d'aménagement du territoire (entrée de ville) et de renforcement de la pratique du covoiturage et de la mobilité en générale. **Enfin, cet emplacement présente un intérêt de ne présenter aucun enjeu environnemental, paysager ou agricole fort.**



Indicateurs de suivis

Les critères, indicateurs et modalités de suivis

1. La définition de critères et d'indicateurs de suivi

Pour suivre les effets et dynamiques inscrits dans le PLU, ont été définis des modalités de suivi autour de :

- ▶ **critères** pour vérifier si les dispositions inscrites dans le PLU produisent les effets attendus dans le temps et dans l'espace sur l'environnement. Ces critères s'appuient sur des indicateurs permettant de suivre les tendances poursuivies par les objectifs portés par le PADD et déclinées au sein du règlement, zonage et des OAP modifiés dans le cadre de la déclaration de projet. Pour rappel, ces grandes dispositions répondent aux principes fondamentaux de l'urbanisme (article L. 101-2) ;
- ▶ **indicateurs** liés à chacun de ces critères, pour mesurer les résultats de l'application du PLU et pour suivre les dynamiques à l'œuvre sur le territoire (pouvant éclairer sur les résultats de l'application du PLU). Un indicateur est une donnée quantitative ou qualitative qui permet de caractériser une situation évolutive, une action ou les conséquences d'une action (l'état des milieux, l'avancement de l'urbanisation, l'évolution de la population, etc.), de façon à les évaluer et à les comparer à leur état d'origine (« Etat 0 ») entre différentes dates. Aussi, l'indicateur permet de mesurer le niveau de performance environnementale du PLU et d'apprécier les progrès réalisés et ceux qui restent à faire. Il permet également de détecter les défauts, problèmes, irrégularité et non-conformité afin d'effectuer les ajustements nécessaires au cours de la mise en œuvre du document d'urbanisme.

1.1 Le tableau de bord de suivi des effets de la déclaration de projet de l'aire de covoiturage entraînant modification du PLU de Balan

Les indicateurs retenus sont consignés dans un tableau de bord qui identifie les thématiques ou problématiques qui sont importantes à suivre, compte tenu des enjeux environnementaux identifiés sur/autour de l'aire de covoiturage et des incidences potentielles de la déclaration de projet du PLU.

Pour chacune d'entre elles sont repérés thématiques environnementales concernées, les problématiques à suivre, les critères et indicateurs qui devront faire l'objet d'un suivi. Il permettra de disposer des informations clés du projet.

Est précisé s'il s'agit d'indicateurs d'Etat (E), de Pression (P) ou de Réponse).

Thématiques/problématiques à suivre	Critère observé	Indicateurs	Source et temporalité	Type de réponse	
Masses d'eau souterraines et superficielles (AEP, assainissement, eaux pluviales)	Disponibilité de la ressource en eau souterraine	Etat quantitatif de la ressource	Suivi de piézomètres et de la nappe (à nuancer car il ne s'agit pas d'une zone à destination d'habitat)	Agence de l'eau / syndicats gestionnaires Période : tous les 3 ans	E
		Performance des réseaux de distribution d'eau potable et de la défense incendie	Evolution du rendement du réseau AEP par rapport au seuil réglementaire (à nuancer car il ne s'agit pas d'une zone à destination d'habitat) Echelle PLU	Syndicats gestionnaires SDIS (défense incendie) Période : tous les 3 ans	R
	Etat qualitatif de la ressource en eau	Qualité des eaux prélevés au niveau des captages les plus proches de l'aire de covoiturage	Nombre de jours où la ressource présente des problématiques (nitrates, pesticides, ...) Echelle PLU	Syndicats gestionnaires/ARS Période : tous les 3 ans	E
		Conformité des réseaux d'assainissement /capacité des équipements pour le traitement des eaux usées sur la zone	Capacité résiduels des équipements (réseaux, STEP) Echelle PLU	Syndicats gestionnaires Période : tous les 3 ans	R
	Etat qualitatif du réseau hydrographique	Evolution de la qualité des eaux superficielles	Analyse de l'évolution de la qualité écologique/physico chimique des cours d'eau les plus proches de l'aire de covoiturage Echelle : SDAGE	Agence de l'eau	E
	Imperméabilisation et gestion des eaux pluviales sur la parcelle	Taux d'artificialisation et d'imperméabilisation de la zone	Evolution et aménagements réalisés en faveur de la désimperméabilisations des sols (% d'espaces verts supplémentaires, d'arbres et de haies plantés) Echelle PLU	3CM Période : tous les 6 ans	P

Thématiques/problématiques à suivre	Critère observé	Indicateurs	Source et temporalité	Type de réponse	
		Mesures mises en œuvre pour améliorer la gestion des eaux pluviales (entretien des noues, récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts attenants)			
Biodiversité, TVB	Protection des espaces naturels, paysagers et de continuités écologiques qui contribuent à limiter l'imperméabilisation des sols	Part d'espaces verts créée, arbres plantés	PLU/3CM Période : tous les 3 ans	E	
		Evolution de la superficie des surfaces végétalisées		R	
	Evolution de la protection des éléments végétalisés	Classement dans le PLU des espaces végétalisés de la zone UE (zonage/OAP)	PLU/3CM Période : tous les 3 ans	R	
Paysage patrimoine	Intégration des équipements dans le paysage environnant (matériaux, couleurs)	Intégration paysagère des équipements	Niveau et modalités de prise en compte dans le PLU (OAP, règlement de la zone UE) : matériaux, couleurs	PLU/3CM/campagne photographique Période : tous les 3 ans	R
	Evolution paysagère de l'entrée nord de la ville	Evolution du traitement paysager de l'aire de covoiturage (espaces végétalisés autour de la zone)	Niveau et modalités de prise en compte dans l'OAP	PLU/3CM/campagne photographique Période : tous les 3 ans	R
Urbanisation/pression urbaine	Maitrise de la consommation foncière autour de l'aire de covoiturage	Surfaces consommées autour de la zone	Evolution des surfaces de zones U/AU du PLU (ou PLUi) déclassés entre le document d'urbanisme actuel et le futur document	PLU/3CM Période : tous les 6 ans	R
Les risques naturels	Maitrise des risques de ruissellement	Performance des équipements mis en place	Niveau et modalités de prise en compte de la gestion des eaux	PLU/3CM	R

Thématiques/problématiques à suivre	Critère observé	Indicateurs	Source et temporalité	Type de réponse	
		pour la gestion des eaux pluviales	pluviales (entretien des équipements, noues, ...)	Période : tous les 3 ans	
			Taux d'emprise végétale créée et ajoutée (%)	PLU/3CM Période : tous les 3 ans	E
Les risques industriels	Prise en compte du PPRT ARKEMA	Préservation de l'espace vert au sud de l'aire de covoiturage	Maintien de l'espace vert (pas d'autres aménagements)	PLU/3CM Période : tous les 6 ans	P
Les nuisances sonores	La maîtrise des nuisances sonores dans le périmètre de l'aire de covoiturage	Préservation de zones de calme	Surface de zone de calme : réduction des vitesses de circulation autour de l'aire de covoiturage (D1084), aménagement créés (ralentisseurs, panneaux, ...)	PLU/3CM Période : tous les 3 ans	R
Energie et émissions de GES/qualité de l'air	La sobriété et la lutte contre les émissions de GES	Réduction des émissions de GES	Evolution des surfaces dédiées aux pistes cyclables, cheminements piétons dans et autour de la zone	PLU/3CM Période : tous les 3 ans	R
			Taux d'occupation de l'aire de covoiturage (comptage)	PLU/3CM Période : tous les ans	E
		Part des EnR possibles sur l'aire de covoiturage	Evolution de la part des EnR dans la valorisation d'énergie renouvelable : (OAP, règlement)	Source : OREGES Période : tous les ans	E



Méthodes

Méthodes utilisées pour l'évaluation environnementale

1. Périmètre d'étude

L'évaluation environnementale a été menée à deux échelles :

- ▶ Un périmètre élargi selon les thématiques étudiées : l'échelle du SCOT BUCOPA, du Département, de la Région ;
- ▶ Un périmètre correspondant à la surface totale de l'aire de covoiturage (0.5 ha).

2. Auteurs de l'étude

Les intervenants dans le cadre de l'évaluation environnementale ont été :

- Lauren MOINE – Chargée de projets environnement et coordination de l'étude – SCE ;
- Chloé MILLOZ – Chef de projet agri-environnement – SCE ;
- Antoine DEBRAY – Chargé d'études mobilité – déplacements – SCE ;
- Léa VUAGNAT – Chargée d'études en socio économie -SCE ;
- Adèle DAVOUST – Stagiaire - SCE.

3. Méthodologie

1.1 Démarche générale

L'évaluation environnementale de la présente déclaration de projet a été réalisée sur la base :

- ▶ d'un diagnostic environnemental (état initial de l'environnement) ;
- ▶ d'une hiérarchisation des enjeux environnementaux sur le site ;
- ▶ d'une analyse des incidences sur l'ensemble des thématiques environnementales et en lien avec les enjeux préalablement identifiés ;
- ▶ de la définition de mesures afin de proposer des solutions susceptibles de remédier aux risques et/ou désordres constatés ;

L'évaluation environnementale a permis d'apporter des préconisations dans le projet de règlement de la zone et de l'OAP nouvellement créée.

1.2 Réalisation du diagnostic environnemental

Le diagnostic a été réalisé à partir des pièces du PLU en vigueur et de la recherche de données bibliographiques thématiques. Ces données ont ensuite été complétées lors d'une visite de terrain effectuée en mai 2022.

Approche thématique :

- ▶ *Cadre physique* : géographie, relief, géologie, eaux superficielles et souterraines. Les données du SDAGE et de Géoportail ont été utilisées pour traiter ce volet ;
- ▶ *Patrimoine et paysage* : la visite de terrain a permis d'identifier les valeurs paysagères à proximité du site et des éventuels effets de co-visibilité nécessitant une attention particulière pour l'intégration du projet. Les monuments historiques inscrits ou classés, les périmètres de protection (vestiges connus ou zones reconnues comme potentiellement riches, à proximité...), les autres sites remarquables ont également été recherchés sur la base des données bibliographiques ;
- ▶ *Les milieux naturels* : Etant donné que le projet est déjà réalisé, il n'y a pas eu d'expertise terrain spécifique sur ce volet. Aussi, l'analyse bibliographique et cartographique a permis d'identifier les principaux enjeux associés aux inventaires et périmètres de protection connus ainsi qu'aux corridors écologiques régionaux et plus locaux ;
- ▶ *Déplacement et circulation* : la qualité des différents accès et de la desserte par les différents modes de transports a été analysée lors de la visite de terrain ;
- ▶ *Les risques naturels, industriels, pollutions et nuisances* : analyse des risques naturels et technologiques, identification des pollutions de sols à partir des bases de données BASIAS et BASOL, nuisances sonores, pollution de l'air. Analyse de l'assainissement, de la gestion des eaux pluviales et de l'AEP ;
- ▶ *Énergie et climat* : analyse du contexte climatique et énergétique pouvant avoir un lien avec le projet.

Cette analyse thématique a été suivie d'une **synthèse et hiérarchisation des enjeux** localisant les principaux points de vigilance et permettant de sélectionner les paramètres les plus pertinents pour caractériser le secteur du point de vue de l'environnement.

Analyse du règlement, du zonage, de l'OAP et propositions de mesures de réduction :

L'évaluation environnementale du règlement et du zonage a été basée sur une double approche :

- ▶ Une approche géographique consistant à croiser le zonage envisagé avec les enjeux environnementaux spatialisés afin d'identifier les risques d'incidences ;
- ▶ Une expertise du règlement et des dispositions de l'OAP qui a permis de s'assurer de la bonne prise en compte et traduction des enjeux environnementaux.

Des préconisations ont été faites pour améliorer le fonctionnement de la zone. Elles ont porté sur des propositions pour le règlement et l'OAP ou propositions d'outils du code de l'urbanisme pouvant être mobilisés pour optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux.

Des mesures complémentaires et/ou d'accompagnement ont également été proposées pour compléter l'analyse.



Résumé non technique

1. Le résumé non technique de l'évaluation environnementale de la déclaration de projet emportant mise en comptabilité du PLU de Balan

1. Présentation du projet et analyse de l'articulation avec les plans et programmes

L'aire de covoiturage est située au sein de la commune de Balan dans le département de l'Ain (01). Elle est bordée au nord par la gare de péage de l'A42 (échangeur 6) et au sud par la D1084.

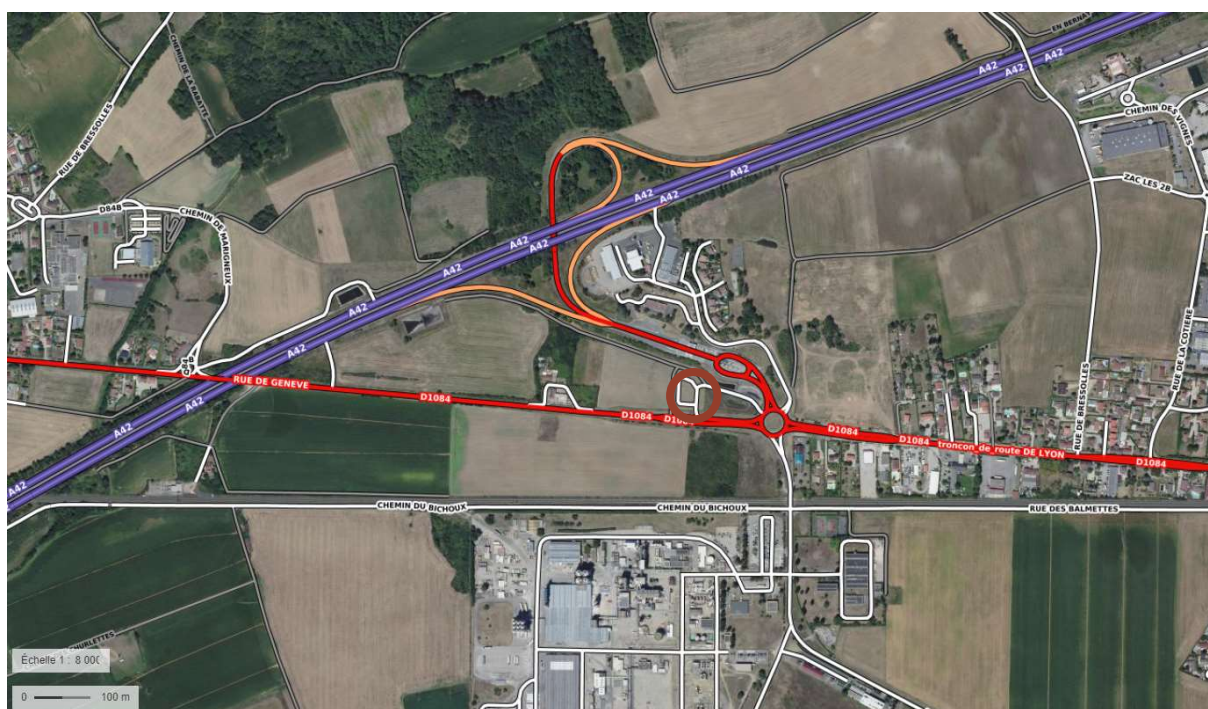


Figure 49 : Localisation de l'aire de covoiturage et des infrastructures de transports (source : Géoportail)

Le site du projet s'inscrit sur une surface de 0.4 ha environ aujourd'hui investie par l'aire de covoiturage (ancienne parcelle agricole). L'aire de covoiturage est dotée de 84 places de stationnement (dont 2 PMR situées proche de l'entrée). L'aire de covoiturage a un sens de circulation bien défini permettant de sécuriser les déplacements tous modes.

L'aire de covoiturage dispose d'une entrée et d'une sortie distinctes. Ce choix est relativement pertinent, il permet de soulager le giratoire des entrées vers l'aire de covoiturage. Des portiques ont été aménagés à l'entrée et à la sortie de l'aire de covoiturage afin de limiter l'accès (max. 2,1m). L'aire de covoiturage est dotée d'un quai bus le long de la D1084, la liaison entre l'aire de covoiturage et le quai s'effectue à l'aide d'un cheminement piéton aménagé à cet effet. Plusieurs mats (5) d'éclairage ont été aménagés afin de répondre au besoin d'éclairage. Enfin, une dizaine d'arbres ont été plantés entre les places de parking, chaque arbre est également accompagné d'un tuteur.

1.1 Une localisation stratégique

Compte tenu de la localisation, le trafic routier autour de l'aire d'étude est important :

- ▶ D1084 : 9 000 veh./j (dans les deux sens confondu, en 2019 – source département de l'Ain)
- ▶ A42 entre Balan et La Boisse Montluel : 55 000 veh/j (dans les deux sens confondus, en 2017 - source département de l'Ain)

L'aire de covoiturage bénéficie ainsi d'un positionnement stratégique, à mi-chemin entre Lyon et Ambérieu-en-Bugey qui contribuera à fluidifier le trafic routier. Au-delà de l'usage du quotidien (domicile/ travail), l'aire de covoiturage peut accueillir le covoiturage longue durée (domicile/ loisir). Ce type de covoiturage s'effectue d'avantage le week-end, les véhicules des passagers sont amenés à rester plus longtemps sur place. Un abris covoitureurs est installé côté Est du projet en interface directe avec le dépose minute. L'aire de covoiturage est par ailleurs amenée à connaître plusieurs usages (covoiturage, transport en commun, vélo, etc). Du fait de sa configuration et de son emplacement, son potentiel en matière d'usage est fort. Dans ce contexte, l'aménagement du parking de covoiturage répond à plusieurs objectifs à savoir :

- ▶ Répondre aux dynamiques démographiques et économiques du territoire en apportant des réponses aux besoins de déplacements domicile-travail ;
- ▶ Faciliter les déplacements pour toutes les parties prenantes du territoire de la 3CM afin de fluidifier le trafic routier ;
- ▶ Encourager l'intermodalité en incitant l'utilisation du vélo, transports collectifs (réseaux de bus, proximité de la gare de la Valbonne) ;
- ▶ Faciliter le stationnement aux abords de l'axe autoroutier et des zones d'activités ;
- ▶ Réduire les émissions de GES en mutualisant les modes de déplacements ;
- ▶ Répondre à la mise en œuvre d'une stratégie globale et prospective de l'aménagement du territoire portée à l'échelle du SCOT BUCOPA.

L'aire de covoiturage constitue ainsi une réponse pour désengorger et fluidifier le trafic routier mais aussi pour promouvoir les modes doux et l'intermodalité (proximité avec la gare SNCF de la Valbonne). Son implantation sur la commune de Balan au niveau de la RD 1084 et de la sortie n°6 de l'A42 contribuera à la réduction des temps et distance de déplacement. Par ailleurs, son implantation est en cohérence avec les objectifs du SCOT BUCOPA en matière d'aménagement du territoire (entrée de ville) et de renforcement de la pratique du covoiturage et de la mobilité en générale. Enfin, cet emplacement présente également un intérêt de ne présenter aucun enjeu environnemental, paysager ou agricole fort. De plus, l'augmentation prévisible des trafics motorisés, au regard des perspectives d'évolutions démographiques et économiques du territoire et des déplacements domicile-travail massifs essentiellement polarisés par la Métropole de Lyon, et des nuisances associées (pollution sonore et atmosphérique, congestion aux entrées d'agglomération en heure de pointe...) justifie la pertinence d'aménagement permettant de limiter l'autosolisme. La réduction de cet autosolisme pour lequel l'aire de covoiturage participe, est soutenue par une ligne de transport à la demande reliant la gare de la Valbonne à la gare de Montluel, et par les axes stratégiques du plan de mobilité simplifié de la 3CM en cours d'élaboration.

1.2 Une nécessité de faire évoluer le document d'urbanisme actuel

Le périmètre d'étude représente une surface totale de 0,5 ha. Pour que l'aménagement du parking de covoiturage puisse être reconnu d'un point de vue réglementaire et administratif, il est nécessaire que le PLU de la commune autorise cet équipement. Le PLU de la commune de Balan a été approuvé le 16 octobre 1992, puis révisé le 27 juin 2005 et modifié successivement en 2010 puis en 2015. Le secteur d'implantation du projet est actuellement classé en zone A (agricole) du PLU. Le règlement du PLU opposable ne permet donc pas le développement du projet faisant l'objet de la présente déclaration et

il est nécessaire d'inscrire le terrain concerné dans une zone avec un règlement autorisant et encadrant cet équipement. Dans ce contexte, les éléments suivants seront modifiés ou ajoutés au dossier de PLU de Balan :

▶ **Le rapport de présentation :**

Le présent dossier de déclaration de projet servira d'additif au rapport de présentation afin d'expliquer à la fois le projet d'aire de covoiturage et son intérêt général.

▶ **Le PADD :**

Le PADD sera repris et modifié afin d'intégrer des orientations sur la promotion d'une mobilité plus durable à l'échelle du territoire communal et intercommunal. Les chapitres relatifs « au parti d'aménagement » et « aux aménagements des grands axes » seront également mis à jour afin d'intégrer ce projet d'intérêt général.

▶ **Le plan de zonage :**

Le changement de zonage sur les parcelles agricoles concernées à savoir : E570, 672, 675, 678, 680, 681, correspondant à une surface totale de 0,5 hectare. Le plan de zonage sera ainsi modifié pour créer une nouvelle zone UE correspondant aux activités liées au parking de covoiturage.

▶ **Le règlement :**

La rédaction du règlement de la zone UE sera adapté avec des règles spécifiques pour l'accueil du parking de covoiturage.

▶ **L'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) :**

Une OAP sera créer afin d'encadrer l'aménagement de l'aire de covoiturage (surface, principes d'aménagements généraux, aménagements paysagers, aménagements modes doux, gestion des eaux pluviales, ...).

▶ **Emplacement réservé (ER) :**

La création d'un emplacement réservé n°11 dédié au projet de parking de covoiturage.

1.3 Résumé de l'état initial de l'environnement

Les enjeux environnementaux sont globalement modérés à faibles, le site ne recelant pas d'aspect patrimonial que ce soit en termes de patrimoine, de paysage ou de biodiversité. Le site n'est pas non plus soumis à des contraintes environnementales fortes (nuisances, risques), au regard de l'aménagement de l'aire de covoiturage.

L'état initial de l'aire de covoiturage a fait apparaître que les enjeux environnementaux sont globalement modérés à faibles voire nuls pour certaines thématiques environnementales. Le site ne recelant pas d'aspect patrimonial que ce soit en termes de patrimoine, de paysage ou de biodiversité. Le site n'est pas non plus soumis à des contraintes environnementales fortes (nuisances, risques) au regard de la vocation de la zone.

Le tableau qui suit résume et hiérarchise les enjeux environnementaux identifiés pour l'aire de covoiturage :

Thématique	Enjeux à prendre en compte dans le projet	Importance de l'enjeu
Ressources en eau et milieux aquatiques	<p>La prise en compte du cycle de l'eau dans l'aménagement (gestion des eaux pluviales et du ruissellement).</p> <p>La préservation de la qualité des eaux souterraines et de surface (vulnérabilité de la ressource aux pollutions).</p>	Moyen
Ressource foncière agricole	Le maintien des terres cultivées autour de l'aire de covoiturage (le prélèvement des terrains agricoles pour l'aire de covoiturage ne perturbe pas l'équilibre économique de l'agriculture locale, ni celle de l'exploitation agricole impactée par le projet).	Faible
Biodiversité et trame verte et bleue	Absence de zones naturelles protégées et de corridors écologiques/réservoirs de biodiversité.	Nul
Paysage	La gestion de la transition paysagère entre le projet et le paysage agricole (intégration paysagère via l'aménagement de zones végétalisées, noue paysagère, bassin de rétention).	Faible
Risques naturels et technologiques	La prise en compte du périmètre du PPRT dans le plan d'aménagement de l'OAP qui sera ajoutée dans le PLU de Balan pour le projet de parking de covoiturage.	Faible
Nuisances et pollutions	Des nuisances sonores associées à la circulation routière mais peu contraignantes pour une zone à vocation d'aire de covoiturage.	Nul
Energie	<p>La valorisation de l'aire de covoiturage pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre : une signalétique adaptée et suffisamment visible pour garantir un bon taux de remplissage (en cours de réalisation).</p> <p>Le développement des énergies renouvelables avec la valorisation du potentiel solaire (abris bus).</p>	Faible

1.4 Analyse des incidences

1.4.1 Analyse des incidences de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

Après mise en œuvre des mesures préconisées, les impacts résiduels du projet seront faibles voir nuls. Le projet d'aire de covoiturage apparaît pertinent au regard de son utilité, sa localisation et est suffisamment vertueux (gestion des eaux pluviales, intermodalité, modes doux, intégration paysagère). Quelques thèmes méritent toutefois une attention particulière :

1.4.2 Analyse des incidences du projet sur l'environnement

Après mise en œuvre des mesures préconisées, les impacts résiduels seront faibles voire nuls. L'aire de covoiturage constitue un équipement pertinent au regard de son intérêt pour le développement de la mobilité, de l'intermodalité et au regard de sa localisation (localisation stratégique). Quelques points méritent toutefois une attention particulière ou d'être complétés :

- ▶ **Biodiversité** : L'OAP pourrait ajouter dans ses dispositions, la création d'espaces verts utilisant des espèces végétales locales et les trois strates (arborées, arbustives, herbacées). L'utilisation de Thuya, Cyprès, Laurine est à proscrire ;
- ▶ **Biodiversité/paysage/TVB** : L'OAP rédigée dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, pourrait intégrer une mesure de protection de la haie bocagère créée en limite ouest du parking au titre de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme. Cet élément pourrait être reporté au sein du zonage à l'aide d'une trame graphique spécifique ;
- ▶ **Paysage** : Des préconisations paysagères (couleurs, matériaux utilisés) pourraient être ajoutées sur les équipements qui composent l'aire de covoiturage : abris bus, abris collectifs pour vélos et deux roues. Ces préconisations peuvent être apportées au sein de l'OAP ;
- ▶ **Nuisances** : Afin de limiter les nuisances sonores sur le voisinage (espaces agricoles autour), on pourra veiller à influencer sur le trafic routier en limitant les vitesses de circulation sur les voies internes et les voies d'accès (50km/h) ;
- ▶ **EnR** : Prévoir la possibilité de mettre des panneaux photovoltaïques sur les toitures des abris bus/vélos/deux roues ;
- ▶ **Déchets** : Des poubelles devront être positionnées à différents endroits de l'aire de covoiturage. Il conviendra de veiller à leur intégration paysagère.

D'autres points ont été identifiés mais concernent davantage des mesures d'accompagnement pour améliorer l'aménagement et l'intégration de la zone :

- ▶ La possibilité de ré-utiliser les eaux de ruissellement des toitures des abris bus et de covoiturage pour l'arrosage des espaces verts attenants ;
- ▶ En cas de projet intercommunal, type PLUi, prévoir dans ce futur document le maintien en zone agricole des terrains situés autour de l'aire de covoiturage car ces espaces agricoles s'inscrivent dans une trame fonctionnelle plus large (liaison écologique interne entre des réservoirs de biodiversité de la plaine de l'Ain) ;
- ▶ Anticiper les aménagements favorables à l'intermodalité : voie pour relier la zone UE vers la gare de la Valbonne ;
- ▶ Maintenir en périphérie du projet une bande enherbée et y planter des haies multi-strates de façon à maintenir une continuité arborée ;
- ▶ Maintenir autant que possible des surfaces non imperméabilisées.

1.4.3 Analyse des incidences sur Natura 2000

L'aménagement de la zone et la mise en comptabilité du PLU n'entraîneront donc pas d'incidences significatives sur les habitats, espèces et habitats d'espèces des sites Natura 2000. La zone est située en dehors de tout périmètre Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2 km.

1.5 Analyse de l'articulation de la déclaration de projet avec les plans et programmes

La déclaration de projet de l'aire de covoiturage emportant mise en compatibilité du PLU de Balan est en phase avec les orientations du SRADDET Auvergne Rhône-Alpes, du SDAGE Rhône-Méditerranée, du PCAET de la 3CM et du SCOT BUCOPA. La modification du PLU contribue positivement à ces différents plans et programmes et particulièrement pour les orientations relatives aux enjeux de mobilité et de déplacement, plus particulièrement le plan de mobilité simplifié de la 3CM en cours d'élaboration.



Annexes

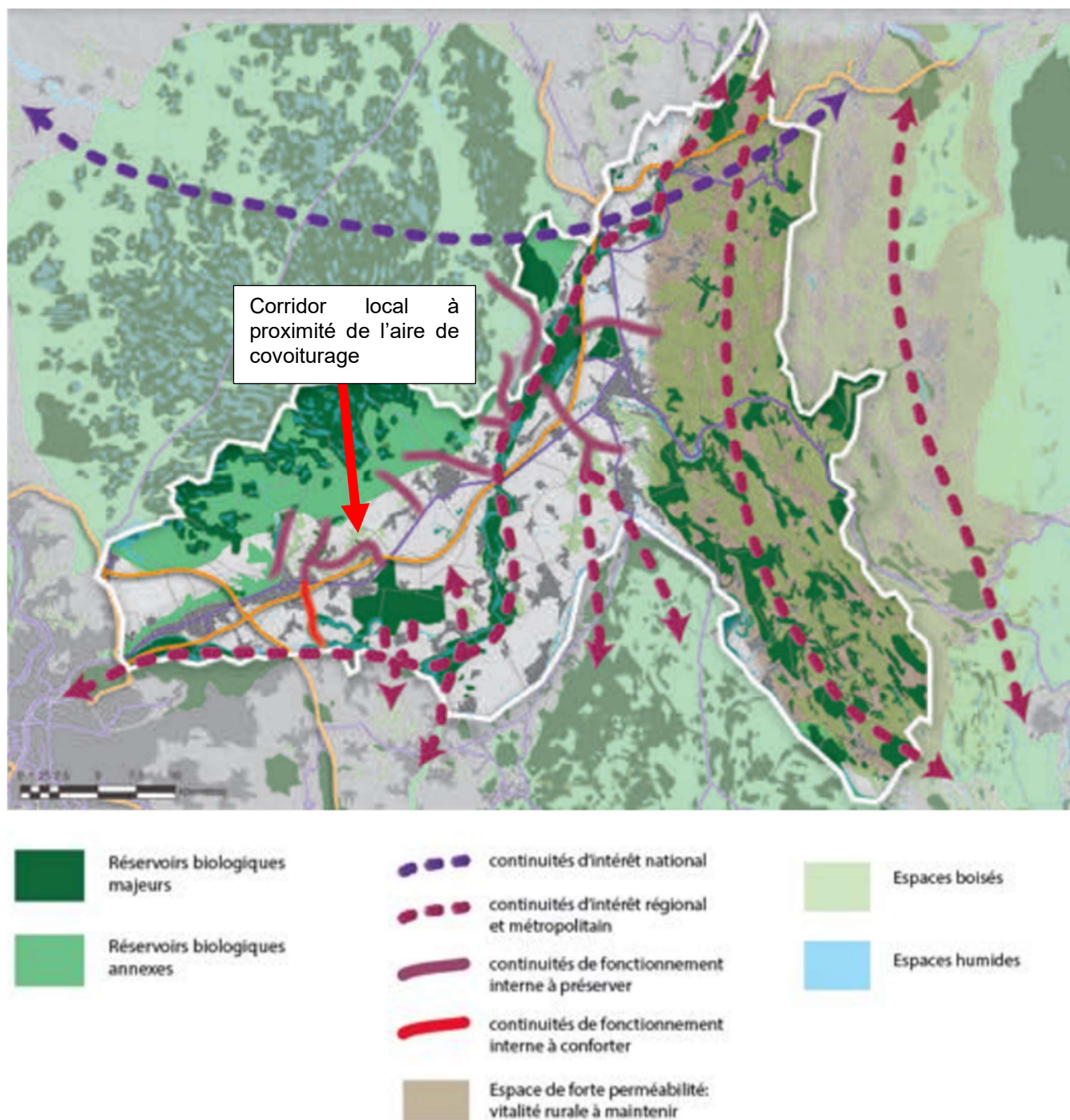


Figure 50 : Extrait de la TVB du SCOT BUCOPA

Table des figures

Figure 1 : Localisation de l'aire de covoiturage et des infrastructures de transports (source : Géoportail).....	12
Figure 2 : Localisation de l'aire de covoiturage (échelle 1/5000)	22
Figure 3 : Localisation de l'aire de covoiturage (échelle 1/13 000)	22
Figure 4 : Localisation éloignée de l'aire de covoiturage, vue photographique aérienne (échelle 1/70 000).....	23
Figure 5 : Carte topographique de l'aire de covoiturage de Balan	24
Figure 6 : Carte des profils altimétriques du site de covoiturage de Balan.....	25
Figure 7 : Profils altimétriques – Source Géoportail	25
Figure 8 : Photographie de la topographie locale de l'aire de covoiturage par rapport au péage de l'A42.....	26
Figure 9 : Carte géologique de Balan au 1/50 000	28
Figure 10 : Températures moyennes de la station Météo-France de Lyon-Saint-Exupéry (69)..	31
Figure 11 : Précipitations moyennes de la station Météo-France de Lyon-Saint-Exupéry (69)..	32
Figure 12 : Masses d'eaux souterraines au niveau de l'aire de covoiturage.....	36
Figure 13 : Carte des cours d'eau à proximité de l'aire de covoiturage de Balan.....	39
Figure 14 : Captages d'eau potable à proximité de l'aire de covoiturage.....	44
Figure 15 : répartition de la SAU par communes (source RPG 2014).....	46
Figure 16 : localisation du parcellaire de l'exploitation à l'échelle communale (source RPG 2014)	46
Figure 17 : assolement de l'exploitation (source RPG 2020 et parcellaire extrait du RPG 2014)	47
Figure 18 : Localisation de l'aire de covoiturage et les infrastructures de transport (source : Géoportail).....	48
Tableau 1 : Liste des ZNIEFF de type 1 localisées à proximité de la zone d'étude.....	49
Tableau 2 : Liste des ZNIEFF de type 2 localisées à proximité de la zone d'étude.....	50
Tableau 3 : Liste des Espaces Naturels Sensibles localisés à proximité de la zone d'étude.....	50
Figure 19 : Carte des ZNIEFF et des Espaces Naturels Sensibles à proximité de la zone d'étude	51
Figure 20 : Carte des zones humides les plus proches de l'aire de covoiturage.....	52

Tableau 4 : Liste du réseau Natura 200 localisé à proximité de la zone d'étude.....	55
Figure 21 : Carte du Réseau Natura 2000 localisé à proximité de la zone d'étude	56
Figure 22 : Cartographie des composantes de la TVB – Source : SRCE de Rhône Alpes.....	58
Figure 23 : Extrait des continuités écologiques du SCoT BUCOPA (2017)	59
Figure 24 : Cartographie des éléments du patrimoine à proximité de l'aire de covoiturage de Balan.....	62
Figure 25 : Unités paysagères dans la commune de Balan (source : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes).....	64
Figure 26 : Zonages des PPRI de Balan, de Dagneux et de Saint-Maurice-De-Gourdans.....	66
Figure 27 : Risque du retrait -gonflement des sols argileux à proximité de la zone du projet ...	67
Figure 28 : Risque sismique sur la commune de Balan.....	68
Tableau 5 : Eléments récapitulatifs du Chapitre 2 – Dispositions applicables en zone rouge clair r du règlement du PPRT d'ARKEMA à Balan.....	70
Figure 29 : Sites industriels sur la commune de Balan.....	71
Figure 30 : Réseau souterrain des canalisations de transport de matières dangereuses à Balan	72
Figure 31 : Echelle des niveaux sonores – Source : bruit.ville-limoges.fr.....	74
Figure 32 : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures routières selon l'indicateur Lden.....	75
Figure 33 : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures routières selon l'indicateur Ln.....	76
Figure 34 : Zones où les valeurs limites des axes routiers sont dépassées selon l'indicateur Lden	76
Figure 35 : Zones où les valeurs limites des axes routiers sont dépassées selon l'indicateur Ln	77
Tableau 6 : Largeur du secteur affectée par le bruit selon la catégorie de l'infrastructure routière	77
Figure 36 : Carte des secteurs affectés par le bruit routier définis par l'arrêté préfectoral de classement sonore	78
Figure 37 : Carte des secteurs affectés par le bruit ferroviaire définis par l'arrêté préfectoral de classement sonore	79
Tableau 7 : Sites Basias répertoriés dans un périmètre de 500 mètres autour du site d'étude (source : Géorisques)	80

Figure 38 : Sites BASIAS localisés dans un rayon de 500 m autour de la zone d'étude.....	81
Figure 39 : Moyenne annuelle de dioxyde d'azote dans l'air ambiant (2021)	83
Figure 40 : Moyenne annuelle des particules fines PM_{10} dans l'air ambiant (2021)	84
Figure 41 : Nombre de jours pollués aux particules fines PM_{10} dans l'air ambiant	84
Figure 42 : Moyenne annuelle de particules $PM_{2.5}$ dans l'air ambiant (2020)	85
Figure 43 : Nombre de jours pollués à l'ozone (O_3) dans l'air ambiant (2021)	85
Figure 44 : AOT40 Ozone dans l'air ambiant en 2021.....	86
Figure 45 : Localisation de l'aire de covoiturage par rapport aux infrastructures de transport (Source : Géoportail).....	87
Figure 46 : Photos prises lors de la visite du site (mai 2022)	92
Figure 47 : Consommations énergétiques par secteur et par types en 2016 dans la 3CM – Source : PCAET.....	96
Figure 48 : Emissions de GES par secteur et par types en 2016 dans la 3CM – Source : PCAET	96
Figure 49 : Localisation de l'aire de covoiturage et des infrastructures de transports (source : Géoportail).....	140
Figure 50 : Extrait de la TVB du SCOT BUCOPA	147



sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GRUPE KERAN