



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes



PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)
Ligne Trévoux-Lyon

**Dossier de Concertation de Mise En Compatibilité
des Documents d'Urbanisme (MECDU)**

DU 10 JANVIER AU 07 FÉVRIER 2024

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

Region Auvergne-Rhône-Alpes - Conception / réalisation : stratéact - graphisme : Janvier 2024 | Photo non contractuelle - Région Auvergne-Rhône-Alpes - Eglise - haut niveau de service - Cogency - Alpes

Table des matières

CHAPITRE 1. LE PROJET.....	4
1.1 PRESENTATION GÉNÉRALE DU PROJET	4
1.2 LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET	7
CHAPITRE 2. POURQUOI CONCERTEUR SUR LES ÉVOLUTIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME ?	9
2.1 POURQUOI UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE REYRIEUX ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON ?	10
2.2 QUELS SONT LES OBJECTIFS DE CETTE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?	10
2.3 QUEL EST LE PÉRIMÈTRE DE CETTE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?	10
2.4 COMMENT S'INFORMER ?	11
2.5 COMMENT DONNER SON AVIS ?	11
2.6 LES SUITES DE LA CONCERTATION	11
CHAPITRE 3. UN PROJET INSCRIT DANS LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	12
CHAPITRE 4. LES MISES EN COMPATIBILITÉ DE DOCUMENTS D'URBANISME PRÉVUES À CE JOUR	14
4.1 INFORMATIONS PRÉALABLES.....	14
4.2 LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE REYRIEUX....	15
4.3 LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME ET DE L'HABITAT DE LA MÉTROPOLE DE LYON	18
4.4 SYNTHÈSE DES MISES EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME PAR COMMUNES :	25

CHAPITRE 5. LES PROCHAINES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	25
5.1 À L'ISSUE DE LA CONCERTATION	25
5.2 DURANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, À L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ET CONJOINTE À L'ENQUÊTE PARCELLAIRE.....	25
5.3 À COMPTER DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE BHNS TRÉVOUX-LYON.....	25

CHAPITRE 1. LE PROJET

1.1 PRESENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Depuis 2019, la Région Auvergne-Rhône-Alpes assure la maîtrise d'ouvrage du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Trévoux-Lyon. Longue de 28 km, la future ligne permettra de relier sans correspondance le cœur du Val de Saône au quartier Part-Dieu.

Ses objectifs : offrir un mode de transport respectueux de l'environnement et performant incitant à délaisser la voiture, désengorger les axes routiers et accompagner le développement du territoire en proposant une offre de transport public complémentaire.

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

Chiffres clés :

- **28 km**, dont 15 km d'ancienne voie ferrée ;
- **16 à 18 stations** (comparables à des stations de tramway);
- **100 % accessible** pour les personnes à mobilité réduite ;
- 10 000 voyageurs/jour ;
- Un bus toutes les 15 minutes, en heure de pointe ;
- Trévoux < > Neuville centre : **15 min** ;
- Trévoux < > Sathonay-Rillieux gare : **35 min** ;
- Trévoux < > Lyon Part-Dieu : **60-65 min.**

Le projet comprend aussi :

- 14 bus articulés de 18m, à hydrogène, d'une capacité de 110 à 140 passagers ;
- 6 à 7 Parkings relais ;
- Des aménagements pour les modes actifs ;
- Des box vélos à chaque station : 20 à 60 places ;
- Une dépose-minute dans chaque station ;
- La création d'un dépôt de bus.

À sa mise en service, la ligne de BHNS, empruntera :

- Sur les 15 premiers kilomètres, entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône : l'ancienne voie ferrée reliant Trévoux à Sathonay, inutilisée depuis plus de 10 ans (arrêt du trafic voyageur en 1938 et du fret en 2011) ;
- Sur 3 kilomètres, entre Fontaines-sur-Saône et Sathonay-Rillieux gare : un itinéraire est à l'étude pour que le BHNS rejoigne la route ;
- Sur les 10 kilomètres restants entre Sathonay-Rillieux gare et le quartier Part-Dieu : principalement des voies dédiées aux transports en commun déjà utilisées par les lignes du réseau TCL.



1.1.1 POURQUOI LE PROJET BHNS ?

Pour accompagner le développement du territoire et répondre aux besoins de mobilités de ses habitants.

Le projet de ligne de BHNS Trévoux-Lyon apporte des réponses à de multiples enjeux :

- **Faire respirer le Val de Saône** dont les axes routiers sont saturés ;
- **Faciliter la mobilité**, tout en préservant le cadre de vie et l'environnement. Le BHNS Trévoux-Lyon viendra compléter et renforcer l'offre de transport public existante et s'accompagnera d'aménagements pour les modes actifs ;
- **Accompagner le développement d'un territoire en plein essor** économique, démographique et résidentiel. Le Val de Saône doit bénéficier de plus de transports, accessibles à tous, à la hauteur de ses besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- **Répondre à différents besoins de déplacements** : des liaisons vers le centre d'affaires de Lyon mais aussi des liaisons en transport en commun internes au Val de Saône et avec le Plateau Nord (Rillieux-la-Pape, Caluire, Villeurbanne) qui ont besoin d'être renforcées et fluidifiées.

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon, c'est aussi :

- Un encouragement des modes actifs avec le développement d'une infrastructure sécurisée ;
- Une contribution de la Région Auvergne-Rhône-Alpes au développement de la filière économique de l'hydrogène.

Les atouts du projet :

- Un service de transport public performant et fréquent qui incite à laisser la voiture ;
- Une liaison sans correspondance entre Trévoux et Lyon Part-Dieu, complémentaire avec le TER et les transports urbains ;
- Une desserte fine du Val de Saône, en rive gauche, avec de nombreuses stations et des arrêts rapides ;
- Des stations proches des centres-bourgs bénéficiant d'aménagements modernes, confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- De nouvelles liaisons pour les mobilités douces (piétons, cyclistes...).

1.1.2 UN PROJET SUR MESURE

Pour le développement des transports en commun à l'échelle interdépartementale :

- Faciliter la mobilité quotidienne d'un territoire en pleine croissance démographique et résidentielle (Prévision PLU-H Métropole de Lyon : +27% pour les communes du Val de Saône 2019-2030) ;
- Offrir une alternative à la voiture grâce à un réseau de transport rapide, fiable et accessible à tous, dans un contexte de saturation des grands axes au nord de Lyon ;
- Soutenir l'attractivité du territoire et encourager ses projets de développement en améliorant la desserte des pôles générateurs d'activités. Parmi ceux-ci, on peut citer :
 - La ZI de Trévoux (1 200 emplois),
 - La ZI de Reyrieux (1 900 emplois),
 - Le parc d'activité de Massieux (550 emplois),
 - La ZI Lyon-Nord à Neuville-sur-Saône (3 600 emplois),
 - La ZI Perica à Rillieux-la-Pape (5 000 emplois).

Mais aussi en améliorant la desserte des équipements présents dans les communes :

- À Trévoux : les établissements scolaires, dont le collège privé La Sidoine ;
- À Reyrieux : le collège Jean Compagnon, la salle de spectacle Le Galet ;
- À Neuville-sur-Saône : le centre-ville (mairie) et de nombreux établissements scolaires ainsi qu'un hôpital et plusieurs lieux culturels ;
- À Rochetaillée-sur-Saône : le musée de l'automobile ;
- À Fontaines-sur-Saône : les établissements scolaires et le pôle sportif des Ronzières ;
- À Villeurbanne : le campus scientifique LyonTech-la Doua, des établissements scolaires et médicaux (hôpital des Charpennes) ;
- À Lyon : des établissements scolaires à fort rayonnement (lycée du Parc).

Accompagner les évolutions du territoire :

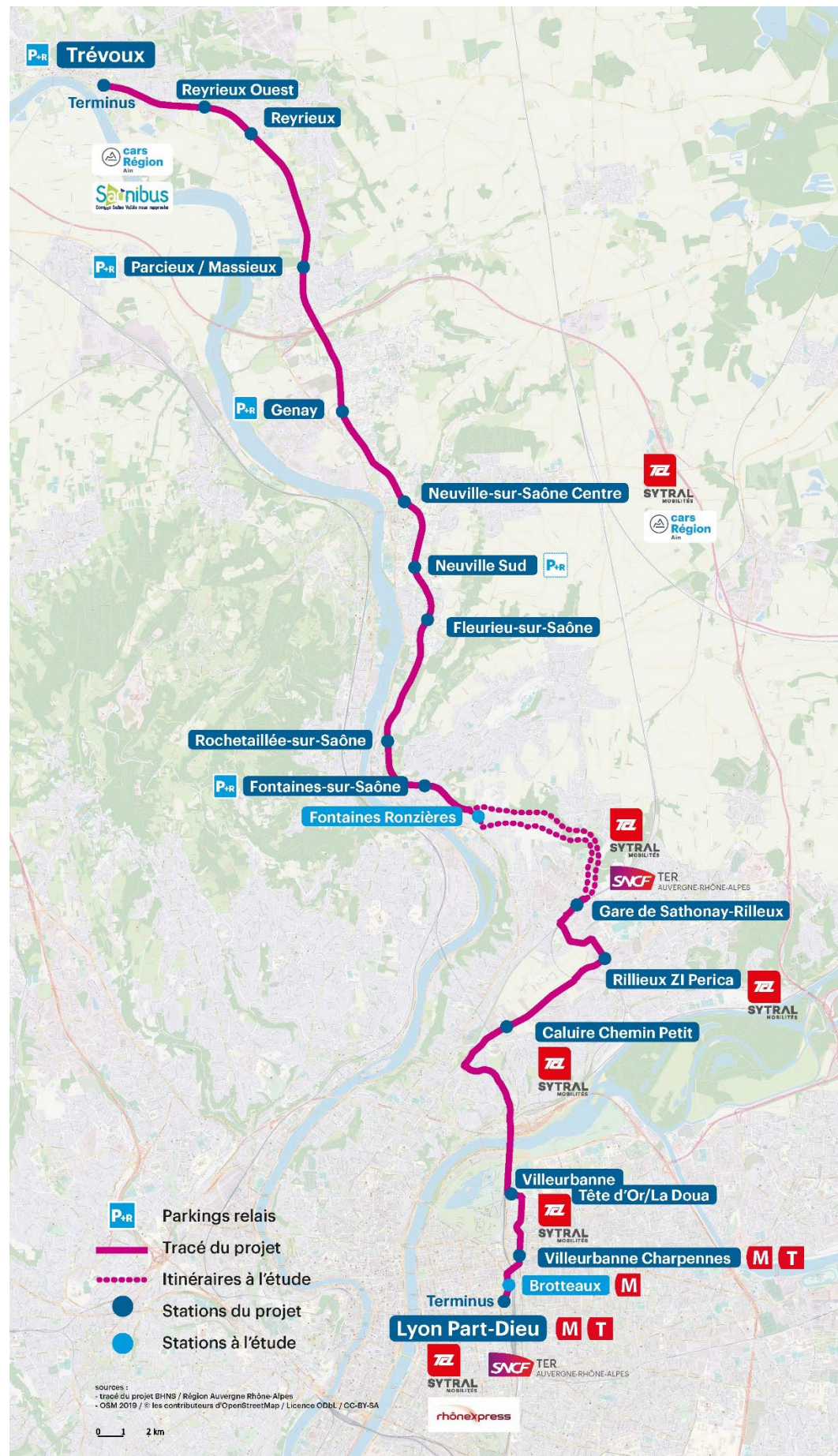
- Les communes de Trévoux et Reyrieux prévoient la construction de quartiers nouveaux qui accueilleront plus de 300 logements neufs, individuels et collectifs, chacun (Ecoquartier des Orfèvres à Trévoux) ;
- À Massieux et Genay, une nouvelle zone commerciale de 15 ha est prévue au SCOT Dombes Val de Saône ;
- À Genay, le développement de la Richassière et à Neuville-sur-Saône, la future « Zone en Champagne » accompagneront le développement d'activités économiques diversifiées dans la Zone industrielle Lyon Nord ;
- Neuville-sur-Saône connaît une attractivité forte qui génère de nombreuses opérations immobilières ;
- À Sathonay-Camp et Rillieux-la-Pape, de nouvelles implantations d'entreprises sont attendues aux abords de la gare de Sathonay-Rillieux, en plus des opérations de renouvellement qui dynamisent les centres villes.

Réaffirmer l'engagement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes en faveur de l'environnement et la transition énergétique :

Favoriser les transports alternatifs à la voiture constitue un enjeu majeur en faveur de la transition énergétique.

En France, les véhicules motorisés représentent 39 % des émissions de gaz à effet de serre. Avec le développement de mobilités plus responsables (transports en commun, mobilités douces, covoiturage, autopartage...), c'est une véritable alternative à la voiture individuelle qui est proposée.

1.1.3 LE TRACÉ



1.1.4 LES ÉTAPES DU PROJET



Vue d'intention de la plateforme du BHNS Trévoux-Lyon et des modes actifs à Neuville-sur-Saône (Vue non contractuelle) ©Région Auvergne-Rhône-Alpe_Egis – gautier+conquet – Cogeci - Altea

1.2 LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

1.2.1 LES PARTENAIRES

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage du projet, est l'autorité organisatrice des transports régionaux, interurbains et scolaires. Ce projet de ligne de BHNS reliant Trévoux à Lyon relève de sa compétence, car il s'agit d'une ligne interurbaine à cheval sur les territoires de l'Ain et la Métropole de Lyon. La Région Auvergne-Rhône-Alpes en tant que maître d'ouvrage du projet définit les objectifs, le budget et le calendrier. Elle pilote les études techniques qu'elle finance majoritairement.

Maître d'ouvrage



Partenaires



Ils participent au financement des études du BHNS :

- La Métropole de Lyon, autorité compétente dans les domaines de l'urbanisme, des grands axes et des modes actifs sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, qui est en charge des voiries et des espaces publics. Elle est membre de l'établissement public SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ;
- La Communauté de Communes Dombes Saône Vallée qui gère les mobilités et l'aménagement sur son territoire ;
- Le Département de l'Ain qui est en charge de la gestion des voiries départementales sur son territoire.

1.2.2 LES PARTIES PRENANTES

Les parties prenantes représentent toutes les personnes physiques ou morales concernées par la réalisation de la future ligne de BHNS entre Trévoux et Lyon : les habitants, les riverains, les associations, les élus, les acteurs économiques (entreprises, commerçants, chambres consulaires...), les futurs utilisateurs... Elles sont appelées à s'exprimer dans le cadre des différentes phases de concertation publique, déployées durant le projet.

Quelques étapes clés de la démarche de dialogue :

Une concertation publique en 2019

Les modalités :

- Concertation publique préalable réglementaire au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme ;
- Du 1^{er} octobre au 15 novembre 2019, sur la base des études techniques préliminaires ;
- 5 000 participants via la plateforme participative Civocracy et les temps d'échanges avec le public ;
- Vote du bilan en avril 2020 par la commission permanente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.



Réunion publique d'information en 2019 à Sathonay-Camp

Un bus itinérant d'information et de concertation en 2022 et 2023

Les modalités :

- Démarche de concertation volontaire continue pour informer les habitants et recueillir les avis;
- Déploiement d'une maison du projet itinérante dédiée au projet BHNS, sous la forme d'un bus exposition ;
- Une quinzaine de communes visitées entre avril 2022 et mars 2023.



Bus d'exposition et de concertation (tourné 2022 et 2023)

Des réunions publiques d'information en décembre 2023

Les modalités :

- Deux réunions organisées à Fontaines-sur-Saône (11 décembre 2023) et à Trévoux (19 décembre 2023) ;
- Présentation des avancées du projet BHNS, de la technologie retenue, du tracé de la ligne et des stations ;
- Échanges avec la salle et écoute des besoins du territoire.



Réunions publiques d'information à Fontaines-sur-Saône et Trévoux (11 et 19 décembre 2023)

CHAPITRE 2. POURQUOI CONCERTEUR SUR LES ÉVOLUTIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME ?

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon traverse 16 communes sur deux départements, l'Ain et le Rhône. Il s'agit d'un projet interurbain qui, par ses objectifs et son échelle territoriale, relève de la compétence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les territoires traversés sont régis par plusieurs documents d'urbanisme ou de planification :

- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise ;
- Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Val de Saône Dombes ;
- Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de l'Agglomération Lyonnaise ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise ;
- Le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon ;
- Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Massieux, Parcieux, Reyrieux, Trévoux.

Tout au long de la conception, les études ont visé à optimiser en continu le projet afin de le rendre le plus vertueux possible, c'est-à-dire étudier le scénario répondant le mieux à l'ensemble des objectifs :

- Desserte du territoire par une liaison structurante ;
- Impacts environnementaux, fonciers, humains évités autant que possible, sinon réduits ou à défaut compensés ;
- Respect des documents d'urbanisme.

La présente concertation vise à présenter au public :

D'une part, la cohérence de ce projet avec les grands textes de planification (chapitre 3);

- D'autre part, les modifications à la marge qui devront être apportées aux documents d'urbanisme pour garantir la compatibilité du projet de BHNS, et recueillir les avis dans une optique d'amélioration continue du projet. **Ces modifications concernent le PLU de Reyrieux et le PLU-H de la Métropole de Lyon pour certaines communes** (chapitre 4).

2.1 POURQUOI UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE REYRIEUX ET DE LA MÉTROPOLÉ DE LYON ?

- Une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) doit faire l'objet d'une évaluation environnementale lorsqu'elle emporte les mêmes effets qu'une révision. (R.104-13-2° du Code de l'Urbanisme).
- La procédure de révision d'un plan local d'urbanisme concerne notamment le cas où il est décidé de réduire un espace boisé classé (EBC), une zone agricole ou une zone naturelle et forestière (L.153-31-2° du Code de l'urbanisme).

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon nécessite très **ponctuellement la réduction d'espaces boisés classés (EBC) dans le PLU-H de la Métropole de Lyon**. À ce titre, la mise en compatibilité du PLU-H emporte les mêmes effets qu'une révision, elle est donc soumise à évaluation environnementale.

- Par ailleurs, une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui est soumise à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une concertation. (L.103-2-1°-c du Code de l'urbanisme).

Il s'agit d'une disposition récente de la législation française, introduite par la loi d'accélération et de simplification de l'action publique n°2020-1525 du 7 décembre 2020 (notamment de son article 40), dite loi « ASAP ».

Certains items du dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Reyrieux et du PLU-H de la Métropole de Lyon rattaché au projet de BHNS Trévoux-Lyon nécessitent une concertation publique réglementaire et d'autres non.

Par souci de transparence, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé de faire porter cette concertation sur l'ensemble des sujets nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre de son projet de BHNS.

2.2 QUELS SONT LES OBJECTIFS DE CETTE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?

La présente concertation, en application de l'article L.103-4 du Code de l'urbanisme, a pour objectifs de :

- Présenter le projet de BHNS Trévoux-Lyon et l'analyse des modifications nécessaires pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme actuels ;
- Assurer l'information et la participation du public ;
- Recueillir les remarques, observations et propositions du public sur les dispositions proposées, et les intégrer dans le dossier d'enquête publique pour assurer la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec le projet.

2.3 QUEL EST LE PÉRIMÈTRE DE CETTE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?

Il apparaît important de souligner que **cette concertation** pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme **n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet de BHNS Trévoux-Lyon**.

Le projet de BHNS a fait l'objet d'une concertation réglementaire du 1er octobre au 15 novembre 2019, dont le bilan a été approuvé le 17 avril 2020.

- La concertation en cours porte spécifiquement sur les modifications des documents d'urbanisme nécessaires pour la réalisation du projet de BHNS Trévoux-Lyon.
- Elle a pour vocation de permettre au public de s'exprimer sur l'évolution des documents d'urbanisme induite par le projet de BHNS Trévoux-Lyon, et à la Région Auvergne-Rhône-Alpes de recueillir ces avis pour l'amélioration continue de la conception de son projet.

Une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et à l'Autorisation Environnementale Unique du projet sera organisée à l'automne 2024, suivant les dispositions des articles L.123-3 et suivants du code de l'environnement.

2.4 COMMENT S'INFORMER ?

En consultant le présent dossier de concertation disponible :

- **Sur l'espace numérique dédié au projet** (<http://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon>) ;
- **En version papier, dans les locaux des mairies concernées** : Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Fontaines-sur-Saône, Genay, Neuville-sur-Saône, Reyrieux, Rochetaillée-sur-Saône et au siège de la Métropole de Lyon.

En accédant aux informations sur le projet par le biais des canaux de communication institutionnels de la Métropole de Lyon et des communes concernées : Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Genay, Neuville-sur-Saône, Reyrieux, Rochetaillée-sur-Saône.

2.5 COMMENT DONNER SON AVIS ?

La concertation est organisée sur le territoire des communes concernées par des modifications de plan local d'urbanisme, c'est-à-dire les communes de Reyrieux (01), Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône et Fontaines-sur-Saône (Métropole de Lyon).

Elle se déroulera du 10/01/2024 au 07/02/2024 inclus.

Vous pouvez donner votre avis :

- Sur le registre papier disponible dans les mairies des communes concernées : Reyrieux (01), Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Neuville-sur-Saône, Genay, Rochetaillée-sur-Saône et au siège de la Métropole de Lyon.
- Sur l'espace numérique dédié au projet (<http://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon>)

2.6 LES SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, l'ensemble des avis exprimés fera l'objet d'un bilan, qui sera accessible sur le site internet du projet après avoir été approuvé par la commission permanente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce bilan nourrira les décisions concernant le projet et viendra compléter le dossier d'enquête publique unique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et emportant mise en compatibilité du Plan Local de l'Urbanisme et de l'Habitat PLU-H) de la Métropole de Lyon et du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Reyrieux.



Vue d'intention de la plateforme du BHNS Trévoux-Lyon et des modes actifs (non contractuelle)
©Région Auvergne-Rhône-Alpe_Egis – gautier+conquet – Cogeci - Altea

- Le chapitre 3 du présent dossier montre la compatibilité du projet avec les grands textes de planification du territoire.
- Le chapitre 4 indique les modifications nécessaires dans certains documents d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet : il s'agit du PLU de la commune de Reyrieux et le PLU-H de la Métropole de Lyon pour certaines communes.
- Les documents d'urbanisme des autres communes traversées par la ligne de BHNS ne nécessitent aucune modification.

CHAPITRE 3. UN PROJET INSCRIT DANS LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet s'inscrit dans les axes de développement prévus par les documents de planification.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise a fait du développement des transports collectifs une priorité :

« Le deuxième objectif concerne les transports collectifs et leur attractivité dans le but de limiter la croissance du trafic en voitures individuelles. En effet, le diagnostic a mis en évidence un phénomène de diffusion des logements dans un périmètre de plus en plus large, entraînant des besoins de déplacements de plus en plus importants. »

« Pour rendre possible au plan économique l'accroissement de l'offre de transport collectif, il faut une densité importante de demandeurs. Pour inciter les usagers à choisir les transports en commun de préférence à la voiture, le service doit être performant avec le moins de ruptures de charge possibles. »

Le projet répond donc aux objectifs de la DTA.

Sur la carte du système de transport ferroviaire, la ligne utilisée par le BHNS Trévoux-Lyon est indiquée comme étant un réseau métropolitain en projet.

Le développement des transports collectifs fait également partie des objectifs premiers des deux Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) Val de Saône Dombes et de l'Agglomération Lyonnaise.

Dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), le SCoT Val de Saône Dombes précise :

« Le SCoT anticipe depuis 2006 la création d'un TCSP (transport en commun en site propre) entre Trévoux et la métropole lyonnaise dans ses choix de développement et d'urbanisation. La mise en œuvre de cette liaison est nécessaire pour l'attractivité du territoire, mais aussi pour réduire les déplacements automobiles domicile-travail en direction de la métropole. »

Dans son **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**, le SCoT de l'Agglomération lyonnaise indique :

« Si, historiquement, le développement de l'urbanisation de l'aire métropolitaine s'est réalisé autour du réseau routier et autoroutier, le SCoT de l'agglomération fait le choix de faire de l'étoile ferroviaire lyonnaise l'ossature du futur RER Lyonnais, seul à même d'assurer à terme un fonctionnement complémentaire au système automobile à l'échelle métropolitaine. Il partage ce choix avec l'ensemble des Scot de l'aire métropolitaine. »

La ligne Trévoux-Lyon fait partie du RER Lyonnais tel que défini par le PADD du SCOT.



Extraits du PADD du SCoT de l'Agglomération lyonnaise

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes prévoit également explicitement le projet de liaison Trévoux-Lyon Part-Dieu. Son rapport d'objectifs préconise ainsi de :

« Développer les offres de mobilité « régionales » selon une approche intégrée tous modes, tous services de mobilité, publics comme privés. Dans les territoires urbains et périurbains s'appuyer sur le réseau ferroviaire et l'articuler avec les autres modes pour répondre au besoin de capacité en vue d'offrir une desserte de type « RER », en veillant à une complémentarité avec les dessertes entre les grands pôles urbains », notamment en « Complétant en tant que de besoin les dessertes ferroviaires par des offres de transports collectifs en site propre de type « bus à haut de niveau de service » ».

Le SRADDET indique également :

« La Région Auvergne-Rhône-Alpes pilote en partenariat avec les collectivités concernées (Métropole de Lyon, le SYTRAL, la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée, le Département de l'Ain) la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service entre Trévoux, Sathonay et Lyon pour une mobilité quotidienne durable dans le Val de Saône. »

Enfin, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise, qui oriente la politique du SYTRAL Mobilités sur son périmètre, prévoit dans sa fiche action 3.4 :

« Parmi les actions visant à conforter le réseau express de transports collectifs, le SCoT de l'Agglomération lyonnaise prévoit de « garantir à terme l'exploitation de l'emprise Sathonay – Neuville – Trévoux, réouverte au transport de voyageurs afin de desservir les polarités urbaines de Neuville-sur-Saône et de Trévoux, de les relier aux polarités de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape et d'améliorer la desserte du Val de Saône ».

« Ce projet interdépartemental, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes, viendrait compléter la desserte du Val de Saône en rive gauche, sur un bassin de vie de 153 000 habitants, et améliorer en particulier les conditions d'accès au centre de l'agglomération. »

CHAPITRE 4. LES MISES EN COMPATIBILITÉ DE DOCUMENTS D'URBANISME PRÉVUES À CE JOUR

4.1 INFORMATIONS PRÉALABLES

4.1.1 QU'EST-CE QU'UN « PLAN LOCAL D'URBANISME » ?

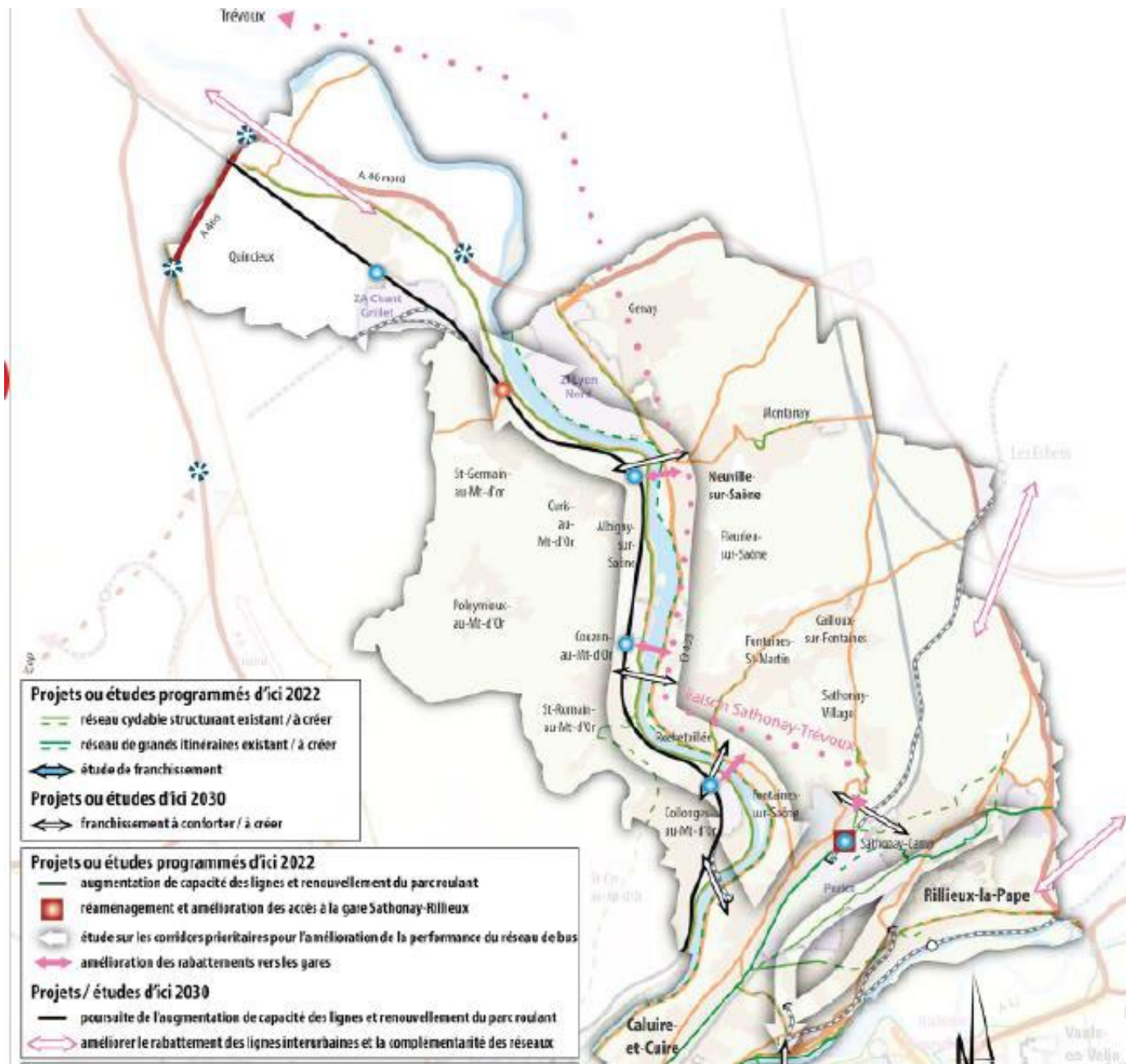
Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui construit un projet d'aménagement à l'échelle d'une commune et le traduit réglementairement, permettant ainsi l'instruction des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, déclarations préalables, etc.).

Son contenu est défini aux articles L.151-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Un PLU se compose de plusieurs pièces :

- **Le rapport de présentation** : il comporte généralement un diagnostic du territoire, un état initial de l'environnement, la justification des choix retenus pour établir le projet de territoire et sa traduction réglementaire, l'évaluation environnementale du PLU ;
- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** : il expose le projet de territoire qui, à moyen terme, permettra de répondre aux besoins de la population tout en limitant la consommation d'espace ;
- **Les documents réglementaires** : le zonage, qui délimite les différentes zones « urbaines », « à urbaniser », « naturelles et agricoles », et le règlement écrit qui précise pour chaque zone la réglementation applicable aux constructions et installations ;
- **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** : elles viennent compléter le PADD et le règlement, en détaillant les objectifs et les modalités d'aménagement des zones à urbaniser. Les OAP peuvent également concerner d'autres zones, ou être thématiques ;
- **Les annexes** : il s'agit de toutes les informations utiles à la connaissance des enjeux et contraintes du territoire (telles que les servitudes d'utilité publique, les cartographies relatives aux risques naturels et/ou technologiques, les annexes sanitaires, etc.).

Après son élaboration, un Plan Local d'Urbanisme (PLU) peut éventuellement **être révisé, modifié ou mis en compatibilité** dans le cadre d'une déclaration de projet ou d'une déclaration d'utilité publique.



Cartographie des actions du PDU de l'agglomération lyonnaise

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

Le document d'urbanisme qui régit l'urbanisation de la Métropole de Lyon n'est pas un PLU, mais un PLU-H (Plan local de l'Urbanisme et de l'Habitat), incluant un volet habitat.

4.1.2 QUELS SONT LES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS PAR UN BESOIN DE MISE EN COMPATIBILITÉ ?

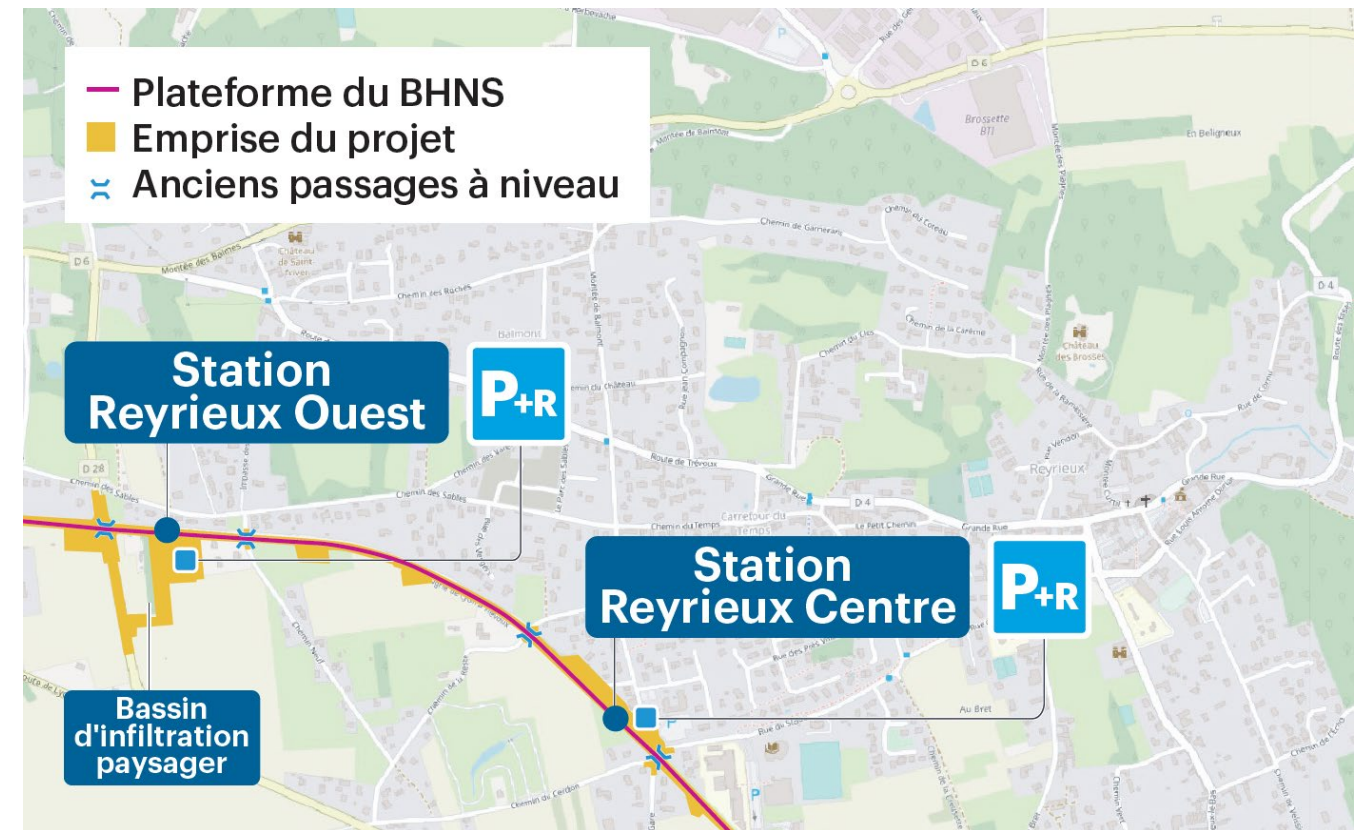
Deux documents d'urbanisme feront l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre du projet :

- Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Reyrieux (<https://www.reyrieux.fr/-PLU-.html>) ;
- Le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon (<https://pluh.grandlyon.com/index>). Les modifications de documents d'urbanisme proposées dans le présent dossier ont été concertées avec les communes concernées et la Métropole de Lyon pour vérifier leur faisabilité et leur compatibilité avec les projets et politiques des collectivités.

4.2 LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE REYRIEUX

La commune de Reyrieux accueillera plusieurs équipements structurants du projet de BHNS. Elle intégrera en effet :

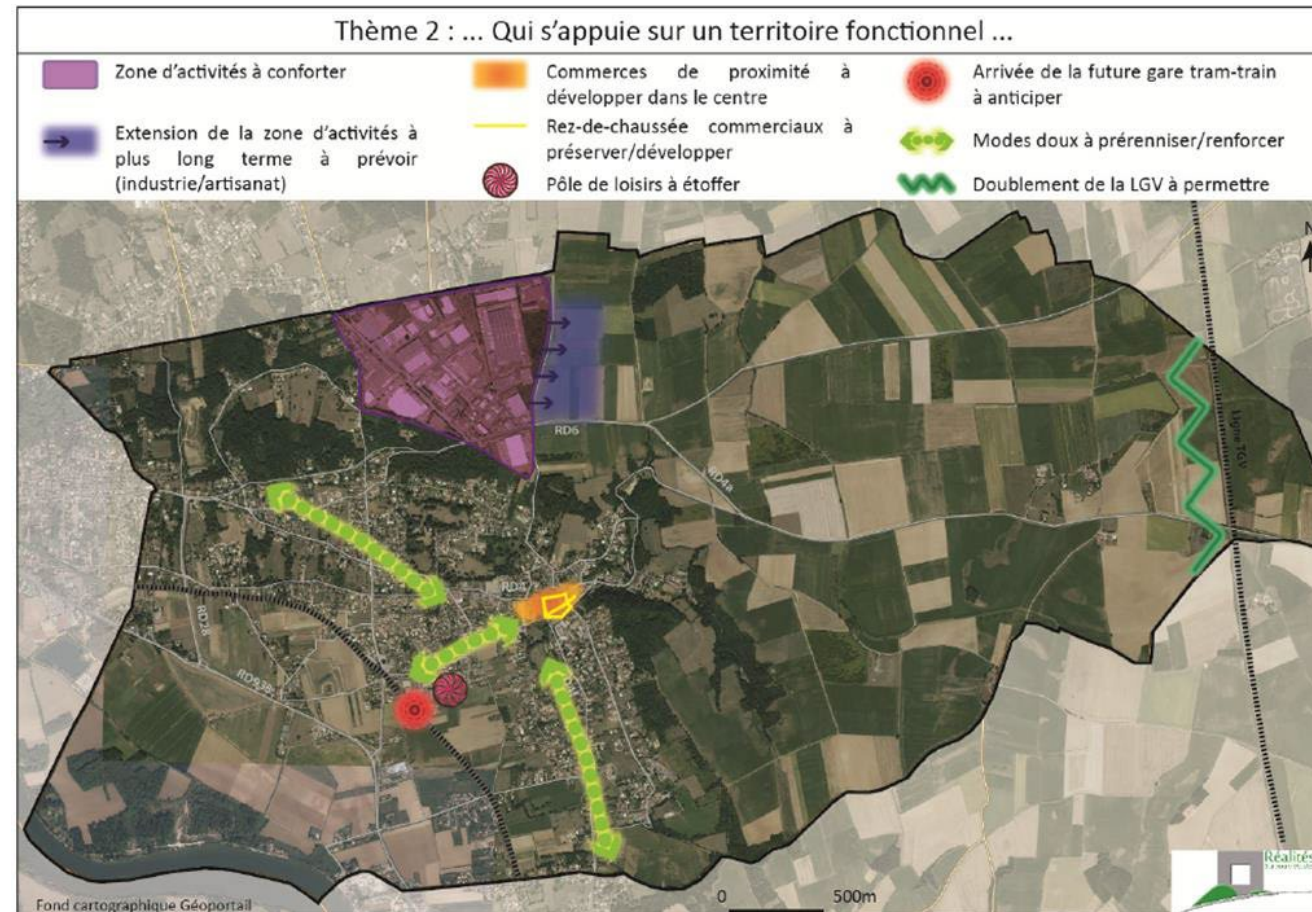
- La ligne de BHNS et ses aménagements annexes (voies pour les modes actifs, noues paysagères et d'assainissement, bassins d'assainissement, aménagements paysagers) ;
- Deux stations « Reyrieux Ouest » et « Reyrieux Centre » et deux parkings-relais au niveau de ces stations ;
- Le dépôt de bus ainsi que les locaux d'exploitation de la ligne sur un site dans la zone industrielle de Reyrieux,.



Le BHNS à Reyrieux

4.2.1 UN PROJET CONFORME AUX PRÉVISIONS D'AMÉNAGEMENT DE LA COMMUNE

Dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Reyrieux prévoit l'arrivée d'une ligne de transport sur l'ancienne voie ferroviaire, et projette une organisation urbaine autour de cet axe.



Extrait du PADD du PLU de Reyrieux

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon rentre dans les objectifs inscrits au PADD du PLU de Reyrieux.

On peut noter que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) prévoit l'implantation de deux stations. Le choix du mode bus à la place du mode tram-train initialement envisagé offre en effet plus de souplesse dans le positionnement des stations. Les réflexions portées par les élus ainsi que les études de faisabilité ont conclu à l'opportunité, pour la communauté de communes, d'implanter une deuxième station : avec son parking de grande capacité, la station Reyrieux Ouest est destinée à permettre l'accès au BHNS en voiture depuis les autres communes de la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée.

4.2.2 UNE MISE EN COMPATIBILITÉ À PRÉVOIR EN ZONE N

Le projet s'inscrit dans les zonages suivants au PLU.

	Zonage PLU	Éléments du projet dans le zonage	Compatibilité règlement
UB	Zone à vocation principale résidentielle dense soumise à l'article L. 151-15 du Code de l'urbanisme	Ligne Parking relais Reyrieux Centre et ses consignes sécurisées pour les vélos	Oui
UC	Zone à vocation principale résidentielle moins dense soumise à l'article L. 151-15 du Code de l'urbanisme	Ligne	Oui
UX	Zone d'activité économique	Centre de dépôt et de maintenance des bus	Oui
N	Zone naturelle	Ligne Parking relais Reyrieux Ouest et ses consignes sécurisées pour les vélos Bassins paysagers pour le recueil des eaux de pluie	Partielle



Dans le secteur au sud du chemin des Sables et de l'ancienne ligne ferroviaire, au nord de la route de Lyon, secteur en zone N, le projet prévoit principalement des éléments paysagers et d'assainissement hydraulique.



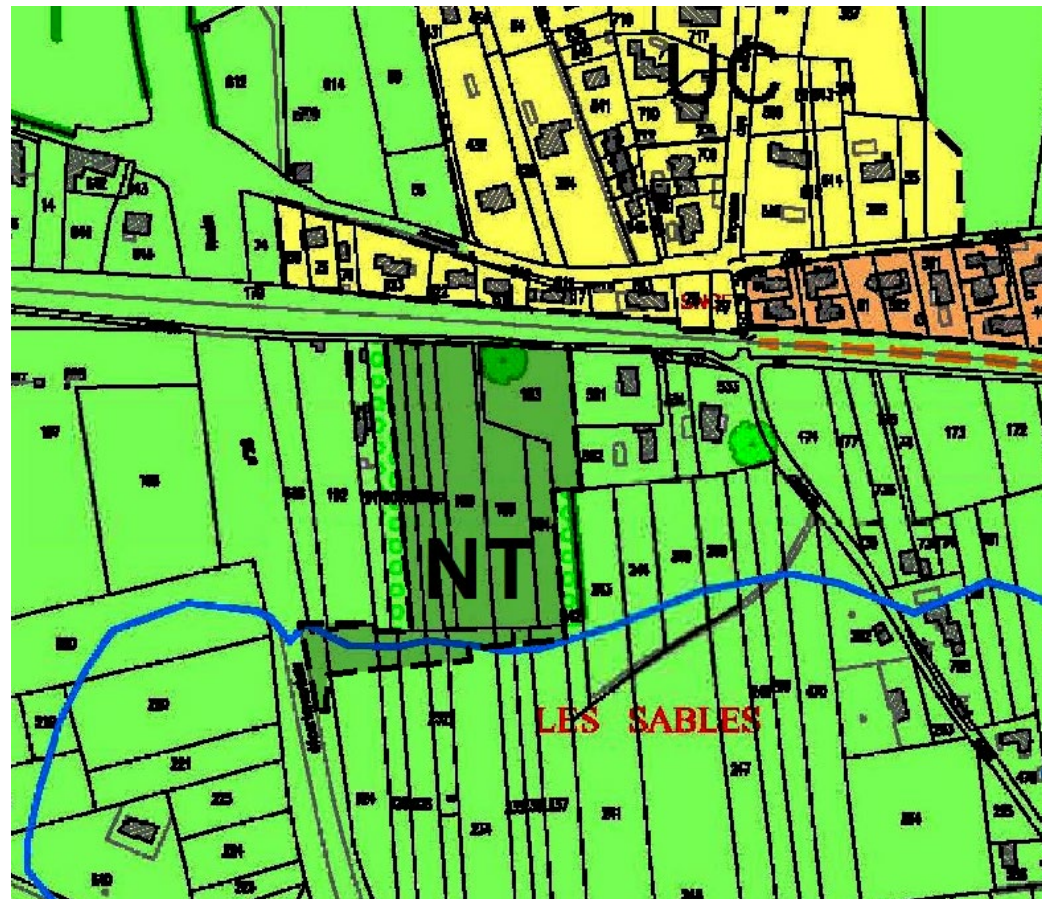
En effet, dans un souci de transparence environnementale et au regard des objectifs fixés par le PPRI de Reyrieux, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a souhaité que l'eau de pluie recueillie par la plateforme soit infiltrée via des noues et des bassins paysagers, autour desquels s'articule la palette végétale du projet (plantations arborées endémiques, etc.).

Est également prévue l'intégration d'un parking relais paysager et des consignes sécurisées pour les vélos.

L'article N2 du PLU autorise « Les constructions, installations, infrastructures et superstructures nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont compatibles avec la vocation de la zone. »

Dans leur principe, ces équipements sont donc autorisés au PLU. Cependant, et si les éléments d'assainissement (bassins, noues) répondent bien à la vocation naturelle de la zone, il est plus délicat de considérer qu'un parking relais, même paysager, soit compatible avec cette vocation, et donc qu'il réponde aux conditions du règlement écrit du PLU.

C'est pourquoi, pour le parking de la station de Reyrieux Ouest (localisé sur la carte « Le BHNS à Reyrieux » p.15), le projet de BHNS nécessite la création d'un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitée (STECAL), « NT », au sein duquel s'insérera le projet BHNS en zone N. ».



STECAL à créer au PLU de Reyrieux pour le parking relais paysager du BHNS



Parking envisagé à Reyrieux Ouest

4.2.3 UN PROJET QUI RESPECTE L'ESPACE BOISÉ CLASSÉ

L'insertion du projet, notamment du parking, évite plusieurs Espaces Boisés Classés (EBC) :

- Un EBC mitoyen ;
- Un EBC isolé sur le parking.

4.3 LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME ET DE L'HABITAT DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Le projet s'inscrit en grande partie sur le territoire de la Métropole de Lyon, régi par un plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H).

4.3.1 LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD) GÉNÉRAL ET LES PADD COMMUNAUX

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) général du PLU-H est structuré en quatre grands « défis » : le défi métropolitain ; le défi économique ; le défi de la solidarité ; le défi environnemental.

Dans son « défi métropolitain », le PADD ambitionne notamment d' « appuyer le développement de l'agglomération sur le Réseau Express Métropolitain. »

Il indique à ce propos :

« Il s'agit aussi de favoriser les rabattements vers les gares, que ce soit en modes doux, en transports collectifs ou en voiture et notamment en réservant les espaces nécessaires (parkings de rabattement, pistes cyclables, aménagements piétons). »

Le projet de création d'une liaison de transports collectifs entre Trévoux et Lyon Part-Dieu par le réemploi de la friche ferroviaire constitue bien un élément structurant du Réseau Express Métropolitain, aujourd'hui appelé "RER lyonnais".

Par ailleurs, les cartes de synthèse des PADD communaux concernés incluent bien la liaison Trévoux-Lyon Part-Dieu dans leur planification.

4.3.2 LES CAHIERS COMMUNAUX : LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) DES COMMUNES

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) est une annonce d'intention de la collectivité qui vise à « définir des actions ou des opérations » d'aménagement sur un site.

À la différence du règlement et de ses documents graphiques, les projets n'ont pas à être conformes, mais seulement compatibles avec les OAP, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas empêcher leur réalisation.

Fleurieu-sur-Saône : une mise en compatibilité sera à prévoir sur une OAP.

Sur la commune de Fleurieu-sur-Saône, le PLU-H prévoit une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) répartie sur deux sites, et visant à urbaniser la zone. Il s'agit de l'OAP n°2, dite « Le Mas. »

Ses objectifs sont les suivants :

« Permettre l'urbanisation, à vocation résidentielle, des deux sites non-construits et enserrés dans un tissu pavillonnaire qui soit respectueuse :

- des tissus pavillonnaires environnants,*
- de la sensibilité paysagère, du relief et du ruissellement du terrain. »*

Cette OAP anticipe l'arrivée du projet de transport sur l'empreinte de l'ancienne friche ferroviaire.

Le projet s'inscrit d'ailleurs dans la philosophie directe des principes qu'elle développe :

- L'urbanisation à penser dans cette hypothèse d'une ligne de transport longeant les sites ;
- Le souhait de développer les modes actifs pour la desserte de ces sites ;
- Le souhait d'un système d'assainissement paysager (noues, bassins).

Le projet de BHNS longe le site du sud de l'OAP, et est compatible avec cette programmation (cf. carte du projet en page suivante).

Le projet longe ensuite le site nord de l'OAP, et prévoit un bassin paysager d'assainissement hydraulique, qui est positionné au sein de ce site.

La surface de ce bassin est calculée, en conformité avec les préconisations des services de l'Eau de la Métropole de Lyon et l'Etat, pour permettre une infiltration des eaux en moins de 72h. Pour permettre ce dimensionnement, une mise en compatibilité de l'OAP est nécessaire.

Le projet longe l'OAP (à l'ouest). Un bassin paysager, nécessaire pour l'infiltration du projet, mais aussi des besoins du territoire, est prévu au sein du site de l'OAP. Le bassin prévu chevauche les trois zonages (habitat collectif, individuel de transition, bassin) et nécessite donc un élargissement du zonage bassin de rétention paysager.

Dans sa finalité, ce bassin répond aux principes d'assainissement paysager de l'OAP.

Le projet longe l'OAP (à l'ouest) et est compatible avec sa réalisation.

Ce qui est prévu par le projet : réaménagement d'un parking existant en tenant compte des besoins de desserte future du site.



Plan de l'OAP n°2 de Fleurieu-sur-Saône



Le projet de BHNS à Fleurieu

L'OAP de Fleurieu-sur-Saône devra donc être mise en compatibilité avec le projet.

Il convient de préciser que, dans le cadre d'un projet d'une future révision du PLU-H, la Métropole de Lyon a anticipé cette évolution en cohérence avec la nouvelle emprise du projet de BHNS. Une nouvelle programmation d'aménagement du site, qui intègre le bassin paysager, est en cours de réflexion.

Les décalages de calendrier entre ces deux réflexions impliquent cependant, pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, de mettre en compatibilité le PLU-H sur ce point sans attendre.

4.3.3 LES ZONAGES RÉGLEMENTAIRES TRAVERSÉS PAR LE PROJET

Le PLU-H comprend un règlement graphique qui définit des zonages réglementaires auxquels se rattache une réglementation spécifique. Le Projet de BHNS Trévoux-Lyon traverse plusieurs de ces zonages sur la Métropole de Lyon, à savoir des zonages :

- Urbains (UCe, UEi, UPP, URi, URc, URm, USP) ;
- À urbaniser (AURi, AURm) ;
- Agricoles (A2) ;
- Naturels (N1, N2).

Le projet est compatible avec la réglementation propre à chacun de ces zonages et ne nécessite donc pas de mise en compatibilité du PLU-H sur ces points.

4.3.4 LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS (EBC)

Les espaces boisés classés par le PLU-H, délimités par les documents graphiques du règlement, peuvent concerner des espaces boisés, les bois, forêts, parcs, des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignement, à conserver, à protéger ou à créer. Dans ces espaces, les dispositions des articles L 113-1 et suivants du Code de l'urbanisme s'appliquent :

« Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »

Dans le Code de l'urbanisme, un espace boisé classé (EBC) est un espace dont la vocation est forestière, que cet espace soit ou non occupé par une forêt. Cela signifie que la collectivité a l'intention de considérer cet espace comme forestier et n'autorise donc pas de projet d'artificialisation des sols dessus.

Dans la pratique, les limites d'emprise réglementaire d'EBC sont souvent plus larges que les limites boisées physiques. Ainsi, lorsque le projet chevauche les limites d'EBC, cela ne signifie pas nécessairement qu'il implique des abattages d'arbres sur le terrain.

Cependant, dans les EBC concernés, la présence du projet empêchera dans tous les cas une plantation future dans ces emprises, et ne sera donc pas compatible avec la vocation future du terrain : une mise en conformité est donc nécessaire pour réajuster les limites du zonage.

Les espaces de part et d'autre de l'ancienne voie ferroviaire ont souvent été classés par la Métropole de Lyon comme "Espaces Boisés Classés" (EBC).

Comme la plateforme de BHNS et les infrastructures cyclistes qui l'accompagnent sont, à elles deux, plus larges que l'actuelle friche ferroviaire, l'emprise de la plateforme se chevauche ponctuellement avec les limites administratives de ces zonages EBC (la plateforme « mord » légèrement sur les limites des EBC).

Un effort particulier a été porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour éviter autant que possible les impacts sur des zones naturelles, agricoles et boisées, ou sur les zones identifiées comme boisements à créer.

Les EBC ont ainsi très majoritairement pu être évités, notamment via une modification d'itinéraire du BHNS à l'étude qui permettra d'éviter l'Espace Naturel Sensible du Ravin entre Fontaines-sur-Saône et Sathonay-Camp.

Trois points subsistent à la marge aujourd'hui, sur les communes de Genay, Rochetaillée-sur-Saône et Fontaines-sur-Saône. Les études se poursuivront pour essayer de réduire encore cet impact ; en l'état actuel de la conception du projet, ils nécessiteront une régularisation administrative.

Le projet impacte des limites d'EBC sur trois communes, car le périmètre de la plateforme et de ses équipements chevauche légèrement celle des EBC, toutefois les emprises résiduelles du projet sur des zonages EBC restent très ponctuelles.

À Genay :

- EBC à la limite de la plateforme, sur le secteur au nord de l'A46 (en limite de Massieux) ;
- Les études se poursuivent pour réduire encore, voire éviter, ces impacts.



EBC à Genay

À Rochetaillée-sur-Saône :

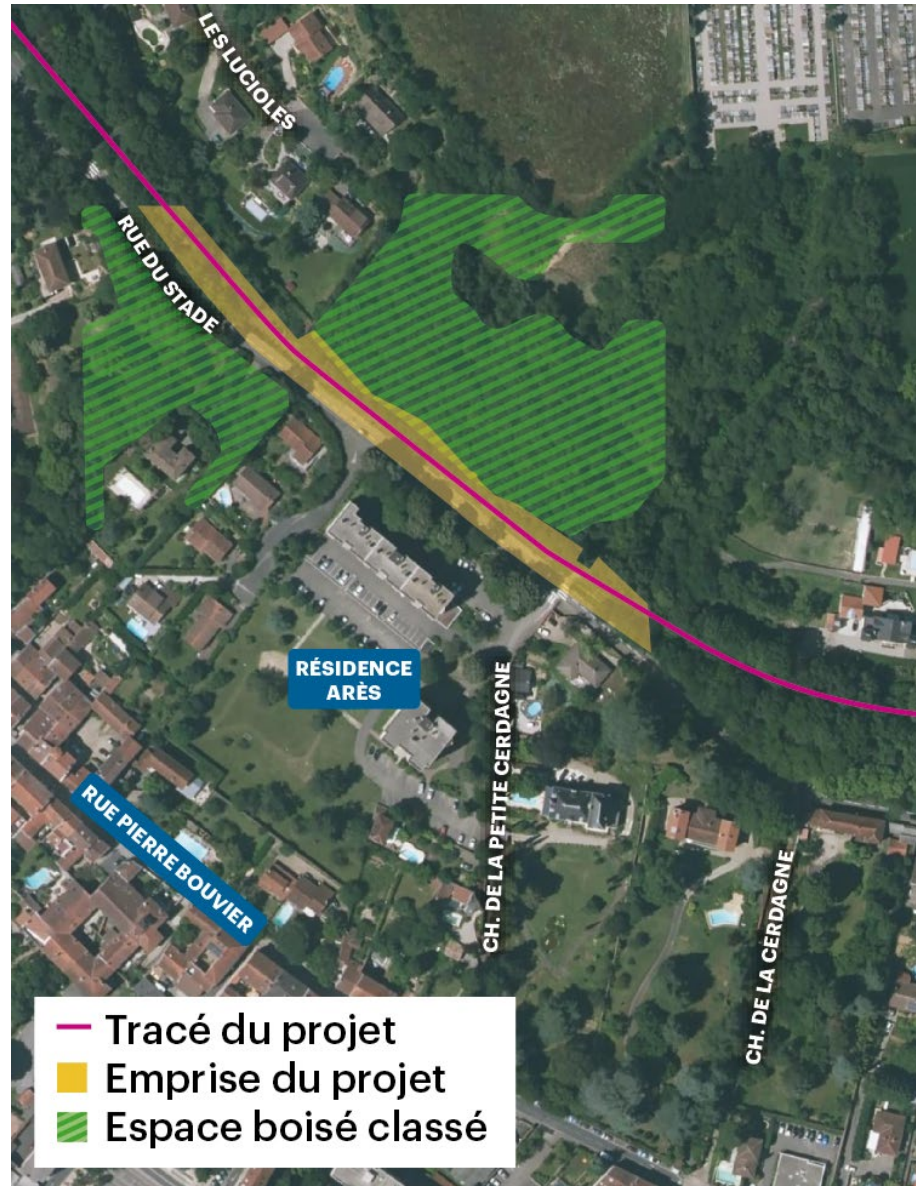
- EBC à la limite de la plateforme, faiblement impacté côté est vers le nord de la commune ;
- Les études se poursuivent pour réduire encore, voire éviter, ces impacts.



EBC à Rochetaillée-sur-Saône

À Fontaines-sur-Saône :

- EBC à la limite de la plateforme, faiblement impacté ;
- Les études se poursuivent pour réduire encore, voire éviter, ces impacts, notamment avec un itinéraire du BHNS hors ancienne plateforme ferroviaire, sur la rue du stade.



EBC à Fontaines-sur-Saône

4.3.5 LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER)

L'emplacement réservé est un outil mobilisable par les plans locaux d'urbanisme (PLU, PLUi). Il permet d'anticiper l'acquisition de foncier et, en attendant, d'en geler l'emprise foncière concernée pour pouvoir y réaliser à terme un projet précis.

Le projet n'impacte aucun emplacement réservé autre que ceux qui sont réservés aux mêmes usages (parkings). La procédure de mise en compatibilité est l'occasion de régulariser des situations et de réajuster les emprises à la surface réellement nécessaire (surfaces réservées plus grandes que les besoins).

NEUVILLE-SUR-SAÔNE, ER 10

Le PLU-H en vigueur prévoit un emplacement réservé (ER) pour un parking à l'emplacement du parking relais prévu par le projet. Il sera procédé à une régularisation de l'entité bénéficiaire (le bénéficiaire désigné dans le PLU-H étant la Métropole de Lyon).

Si les études révèlent que l'emprise de cet emplacement réservé est plus large que les besoins du projet, il sera proposé à l'enquête publique d'ajuster l'ER aux besoins réels d'aménagement. Si les études révèlent que l'emprise de cet emplacement réservé est plus large que les besoins du projet, il sera proposé d'ajuster l'ER aux besoins réels d'aménagement. Ce point fera l'objet de compléments d'étude.





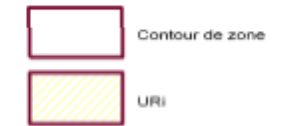
Emplacement réservé au PLU-H

LES ZONES

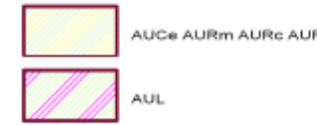
Urbaines



Pour une meilleure lisibilité des plans la couleur du zonage n'est pas appliquée sur les voies et places



A urbaniser



Agricoles

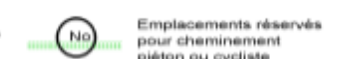


Naturelles

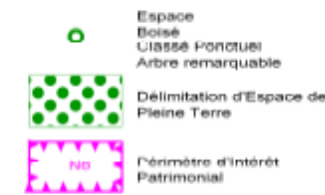


AUTRES PRESCRIPTIONS

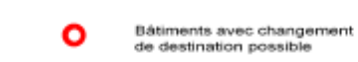
Equipements réseaux et emplacements réservés



Prescriptions relatives à la qualité du cadre de vie



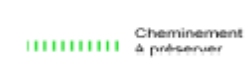
Prescriptions relatives à l'affectation des sols et la destination des constructions



Prescriptions relatives à l'implantation des constructions



Prescriptions relatives aux déplacements



GENAY, ER 12

Le PLU-H en vigueur prévoit un emplacement réservé (ER) pour un parking à l'emplacement du parking relais prévu par le projet. Cet ER est plus large que les besoins du projet. En ce sens, il est proposé d'ajuster l'ER aux besoins réels d'aménagement. Par la même occasion, il sera procédé à une régularisation de l'entité bénéficiaire (le bénéficiaire désigné dans le PLU-H étant la Métropole de Lyon).



Parking envisagé à Genay



Emplacement réservé au PLU-H

4.4 SYNTHÈSE DES MISES EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME PAR COMMUNES :

MECDU PLU Reyrieux

- Créer un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées » (STECAL) NT spécifique au BNHS Trévoux-Lyon dédié à la réalisation du parking relais de Reyrieux Ouest et ses consignes sécurisées pour les vélos, ainsi qu'aux ouvrages nécessaires à son exploitation (bassin d'infiltration) ;
- Modifier le règlement de la zone N en intégrant le STECAL NT.

MECDU PLU-H de l'agglomération lyonnaise

- Genay : déclassement partiel d'un espace boisé classé pour la création de la plateforme BHNS et modes actifs ; modification de l'ER 12 (surface et changement de bénéficiaire) pour l'implantation du parking relais et ses consignes sécurisées pour les vélos ;
- Neuville-sur-Saône : modification de l'ER 10 (surface et changement de bénéficiaire) pour l'implantation du parking relais et ses consignes sécurisées pour les vélos ;
- Rochetaillée-sur-Saône : déclassement partiel d'un espace boisé classé pour la création de la plateforme BHNS et modes actifs ;
- Fleurieu-sur-Saône : modification de l'OAP N°2 « Le Mas » pour l'implantation d'un bassin d'infiltration paysager ;
- Fontaines-sur-Saône : déclassement partiel d'un espace boisé classé pour la création de la plateforme BHNS et modes actifs.

CHAPITRE 5. LES PROCHAINES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

5.1 À L'ISSUE DE LA CONCERTATION

L'ensemble des éléments recueillis lors de la présente concertation fera l'objet d'un bilan. Ce bilan permettra d'alimenter les dossiers MECDU et de tirer des enseignements. Il sera ensuite joint au dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et à l'Autorisation environnementale Unique du projet de BHNS Trévoux-Lyon, qui est planifiée fin 2024.

5.2 DURANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, À L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ET CONJOINTE À L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

C'est lors de cette enquête publique que la Région Auvergne-Rhône-Alpes présentera au public des éléments d'études plus détaillés concernant les différents aménagements et réaménagements de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service.

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme préciseront les évolutions des plans locaux d'urbanisme concernés et pourront faire l'objet de remarques sur le projet. Ces dossiers seront également examinés par les personnes publiques associées.

5.3 À COMPTER DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE BHNS TRÉVOUX-LYON

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet entraînera automatiquement la mise en compatibilité des documents d'urbanisme intégrés dans le dossier d'enquête publique, qui seront alors applicables par chacun des territoires concernés.

Les autorisations administratives nécessaires pour la réalisation du projet pourront alors être sollicitées et délivrées.

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



Rendez-vous sur le site internet du projet :

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



Maître d'ouvrage



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Partenaires

AIN⁰¹
le Département

MÉTROPOLE
GRAND LYON

DOMBES
SAÔNE VALLÉE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat mixte de transport

SYTRAL
MOBILITÉS