



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Ligne Trévoux-Lyon

PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

**Dossier de Concertation de Mise en
Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)
du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Parcieux**

DU 3 AU 20 SEPTEMBRE 2025

CHAPITRE 1. LE PROJET	2
1.1 PRESENTATION GÉNÉRALE DU PROJET.....	2
1.2 LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET	8
CHAPITRE 2. POURQUOI CONCERTEZ-VOUS SUR LES ÉVOLUTIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME ?	10
2.1 POURQUOI UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME DE PARCIEUX ?	10
2.2 QUELS SONT LES OBJECTIFS DE CETTE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?	10
2.3 QUEL EST LE PÉRIMÈTRE DE CETTE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?	11
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 PARCIEUX.....	15
4.3 SYNTHÈSE DE LA MISES EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME SUR LA COMMUNE DE PARCIEUX	21
CHAPITRE 5. LES PROCHAINES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	21
5.1 À L'ISSUE DE LA CONCERTATION	21
5.2 DURANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, À L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ET À L'ENQUÊTE PARCELLAIRE	21
5.3 À COMPTER DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE BHNS TRÉVOUX-LYON.....	21

CHAPITRE 1. LE PROJET

1.1 PRESENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Depuis 2019, la Région Auvergne Rhône-Alpes pilote avec détermination le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Trévoux- Lyon dont elle assure la maîtrise d'ouvrage (MOA).

Elle conduit ce projet en partenariat avec cinq acteurs publics (la Métropole de Lyon, le Département de l'Ain, la Communauté de communes de Dombes Saône Vallée, SYTRAL Mobilités, le Syndicat Mixte de transports de l'aire métropolitaine lyonnaise) et les communes du territoire. Les associations locales sont également consultées afin de garantir l'adéquation des propositions d'aménagements du projet avec les besoins de mobilité du territoire.

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon vise à offrir une liaison de transport public en site propre (TCSP) entre Trévoux et Lyon, sans correspondance, pour compléter l'offre de transport public existante ainsi qu'une liaison pour les modes doux connectée avec les réseaux existants et en développement.

L'objectif est d'offrir un service de transport public de qualité pour créer une alternative réelle à la voiture. C'est ainsi que le projet contribuera à décarboner les mobilités sur un territoire où les axes de circulation routière sont saturés. Cette ligne jouera ainsi un rôle structurant dans l'accompagnement du développement du territoire (résidentiel et économique).



Plus qu'un simple moyen de transport, ce projet vise à offrir un haut niveau de service pour les usagers et les habitants du territoire et repense la mobilité entre Trévoux et Lyon sur 28 km.

Le projet offre :

- Un service de transport en commun efficace et pratique (sur tout le parcours de 28 km) :
 - Un bus toutes les 15 minutes aux heures de pointe ;
 - Une large amplitude horaire de 5h30 à 23h00 ;
 - Un temps de trajet optimisé : environ 65 minutes entre Trévoux et Lyon Part-Dieu, bien plus rapide que les 80 à 90 minutes en voiture aux heures de pointe et les 100 min environ avec les bus et cars actuels ;
 - Des bus zéro émission : silencieux, propres et respectueux de l'environnement ;
 - Des bus de grande capacité avec des places assises pour un haut niveau de confort ;
 - Des bus et stations accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
 - Un système billettique (Oùra) et un bouquet de services aux voyageurs (information dynamique en station et sur l'application) qui facilitent l'utilisation de plusieurs modes de déplacements et les correspondances ;
 - Des stations multimodales proches des centres-villes, faciles d'accès, avec systématiquement des stationnements pour les vélos et un dépose-minute et souvent des parkings-relais (P+R) pour les voitures ;
 - Des liaisons « porte à porte » renforcées entre les communes du Val de Saône et en local entre les équipements publics et les quartiers résidentiels.
- Un espace sécurisé et agréable pour tous les modes de déplacement alternatifs à la voiture (sur la partie de l'ancienne voie ferrée de 15 km, entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône) :
 - Un axe dédié aux bus et aux vélos, garantissant une circulation fluide et sécurisée ;
 - Un trottoir continu pour une meilleure accessibilité aux piétons ;
 - Des services dédiés aux cyclistes dans les stations ;
 - Un axe pouvant servir comme lieu de promenade, avec des abords végétalisés et une vue plongeante sur la Saône ;
 - Des itinéraires locaux pour les modes doux facilités dans un environnement vallonné grâce une plateforme plane ;

- Un cadre de vie amélioré pour tous les habitants :
 - Moins de stress grâce à un trajet fluide et prévisible ;
 - Moins de pollution pour un environnement plus sain dans le Val de Saône ;
 - Une richesse écologique prise en compte dans les aménagements ;
 - Une infrastructure au service du dynamisme économique local ;
 - Un accès facilité aux pôles d'emploi du Val de Saône, renforçant l'attractivité du territoire ;
 - Un levier de croissance pour accompagner et anticiper les futures créations d'emplois.

1.1.1 Les composantes du projet

Le niveau de service

Le BHNS apportera un niveau de service proche d'un transport urbain sur un territoire rural à périurbain : il circulera avec une fréquence au ¼ d'heure pendant les heures de pointes (7h00-9h00 et 16h00-19h00) et à la ½ heure le reste de la journée, avec une large amplitude horaire adaptée aux rythmes urbains actuels (5h30 à 23h00).

Avec ce niveau de service, la fréquentation attendue est de 10 000 voyages/jour.

La ligne desservira 16 communes avec 18 stations situées au plus proche des centre-bourgs. Tous les arrêts seront desservis systématiquement avec des arrêts courts (un temps en station de 20 à 30 secondes) espacés de 1,5 km en moyenne. Le BHNS offrira un maillage fin du territoire permettant de répondre à la fois aux besoins de déplacements de longue distance (Trévoux-Lyon) et aux déplacements plus courts internes au Val de Saône (ex : Trévoux-Neuville).

Le temps de parcours total visé entre Trévoux et Lyon en heures de pointe est de 65 minutes avec des temps de parcours intéressants sur les trajets intermédiaires : Trévoux-Neuville en 15 minutes, Neuville-gare de Sathonay-Rillieux en 20 minutes, gare de Sathonay-Rillieux-Lyon Part Dieu en 30 minutes.

La tarification n'est pas encore définie mais elle proposera des tarifs combinés (multi-réseaux) permettant des correspondances avec les réseaux TCL et Saônibus notamment. Le titre de transport sera porté par la carte Oûra.

Pour les cycles, le projet offrira un nouvel itinéraire structurant articulé avec la « Voie Bleue » à Trévoux et les réseaux cyclables dans la Métropole (réseau structurant, Voies Lyonnaises).

L'infrastructure

L'itinéraire du BHNS long de 28 km se divise en 3 sections, avec au global 80 % de voie dédiée :

- Entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône (15 km, 10 stations) : le BHNS circulera sur une nouvelle plateforme de bus dédiée au BHNS et aux modes doux, créée par la reconversion d'une ancienne voie ferrée.
- Entre Fontaines-sur-Saône et la station ZI Perica à Rillieux-la-Pape, via la gare de Sathonay-Rillieux (5 km, 3 stations) : le BHNS circulera sur des voiries à circulation modérée existantes qui seront adaptées ponctuellement pour garantir la performance du bus (approche aux carrefours notamment).
- Entre la station Rillieux ZI Perica et le quartier Part Dieu (8 km, 5 stations) : le BHNS circulera majoritairement sur des aménagements en voie dédiée existants, en cohabitation avec des lignes d'autres réseaux de transport, notamment la ligne C2 du réseau TCL.

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

Les bus

La ligne sera exploitée avec une flotte décarbonée de 13 véhicules électriques articulés de 18 m (dont deux bus de réserve), d'une capacité de 110 voyageurs, et dont la Région sera propriétaire.

Le choix des bus électriques, en plus de décarboner les mobilités, permet de limiter les nuisances pour les riverains : pollution et bruit.



Figure 1 : le projet de BHNS Trévoux-Lyon

Le dépôt de bus : site de remisage et de maintenance (SMR)

Le SMR de la ligne sera créé sur un site industriel acheté par la Région à cet effet, et situé sur la commune de Reyrieux. Ce site offre une grande proximité de la plateforme (moins de 2 km de la station Reyrieux Ouest, ce qui permet de limiter fortement les coûts d'exploitation liés aux kilomètres de retour à vide des bus, dits « haut-le-pied ») dans un environnement déjà artificialisé. Sa surface permettra d'accueillir la flotte de BHNS et d'intégrer toutes les installations nécessaires à sa maintenance et à la recharge des bus.

Le SMR sera créé principalement par le réaménagement des bâtiments existants (halles, bureaux).

À noter que le projet est conçu dans une optique d'évolutivité. Une montée en puissance de la ligne dans les années suivant la mise en service a déjà été anticipée avec la possibilité :

- De passer à une fréquence d'un bus toutes les 12 min ;
- D'utiliser des bus de plus grande capacité (bus de 24m) sur la section d'infrastructure neuve ;
- D'agrandir les P+R (voiture et vélo) : les réserves foncières sont déjà prévues.

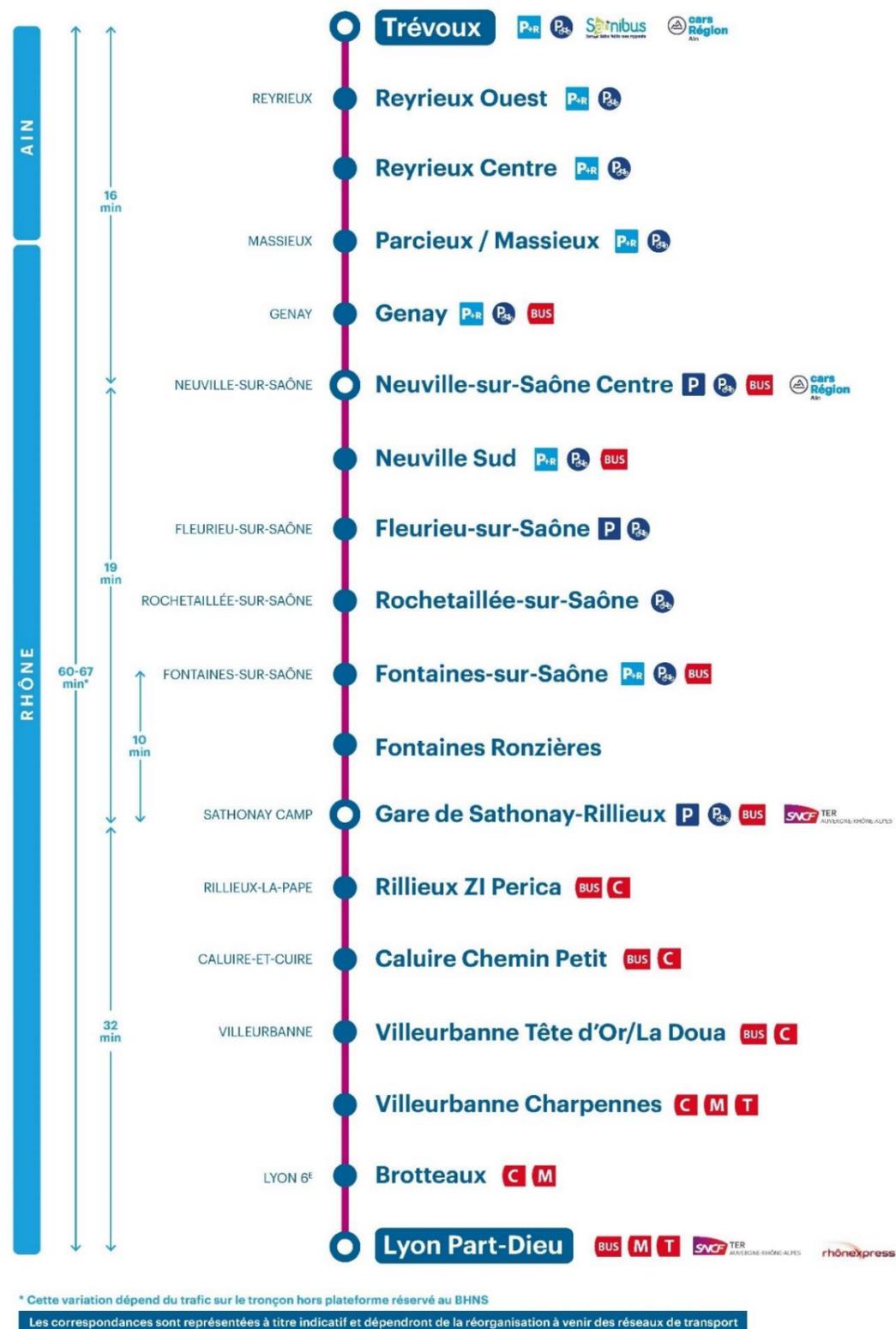


Figure 2 : Thermomètre de ligne

Le projet de ligne de BHNS Trévoux-Lyon est composé :

- De la plateforme mixte bus et vélo avec un trottoir continu, entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône, résultant de la reconversion d'une ancienne voie ferrée, sur laquelle circuleront les bus et les modes doux, y compris tous les aménagements et ouvrages nécessaires à son insertion (carrefours aux intersections avec les routes, ouvrages d'assainissement de la plateforme...),
- De 18 stations multimodales (16 stations et 2 terminus) offrant des services pour les voyageurs et les modes doux :
 - 10 stations à créer sur la section de l'ancienne voie ferrée, comprise entre la commune de Trévoux et le stade de Fontaines-sur-Saône, aux endroits les plus pertinents par rapport au tissu urbain et aux correspondances avec les autres transports : Trévoux, Reyrieux Ouest, Reyrieux Centre, Parcieux/Massieux, Genay, Neuville-sur-Saône Centre, Neuville-sur-Saône Sud, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône,
 - 1 station à proximité du stade de Fontaines-sur-Saône,
 - 2 stations existantes partagées avec des lignes de bus du réseau TCL au niveau de la gare de Sathonay-Rillieux et de la ZI Périca
 - 5 stations existantes du réseau de Transport en Commun Lyonnais (TCL) prévus en mutualisation avec l'actuelle ligne C2, sur la section comprise entre Sathonay-Camp et Lyon Part-Dieu (allongement des quais de station et implantation d'un abri complémentaire) : Caluire Chemin Petit, Parc de la tête d'Or / Stalingrad, Charpenne, Brotteaux (arrêt de descente uniquement) Part-Dieu Nord (arrêt Jules Favre) ;
- De 7 parcs relais (P+R) à créer : Trévoux, Reyrieux centre, Reyrieux ouest, Parcieux-Massieux, Genay, Neuville-Sud, Fontaine-sur-Saône. Ils seront équipés de stationnements pour les voitures et les vélos, de zones de dépose-minute, d'emplacements de recharge pour véhicules électriques, de correspondance bus dès que possible,
- D'un site de maintenance et de remisage (SMR) implanté dans la zone d'activités de Reyrieux accueillant également les fonctions d'avitaillement en énergie (bornes électriques de recharge) et de pilotage de l'exploitation de la ligne (poste central de circulation).

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

Le projet inclut également des opérations induites :

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

1.1.2 POURQUOI LE PROJET BHNS ?

Face au besoin d'action pour la desserte du territoire en transport en commun, les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- **Compléter l'offre de transport en commun du territoire pour inciter à l'usage d'un mode alternatif à la voiture :**

Ce service de transport routier efficace en rive gauche de la Saône complète l'offre TER en rive droite à plusieurs égards :

- le BHNS est à destination de la Part Dieu alors que le TER en rive droite est majoritairement orienté vers Perrache (3 trains sur 4 en heure de pointe en gare de Saint-Germain au Mont D'or sont à destination de Perrache) ;
- le BHNS est accessible directement en rive gauche : il n'impose pas un franchissement de la Saône qui peut être contraint par la localisation des ponts ;
- le BHNS offre une capacité de transport supplémentaire dans un contexte où les TER sont parfois sur-occupés aux heures de pointe (c'est le cas en gare de Sathonay-Rillieux notamment) et où la marge d'évolution du TER est contrainte par la répartition des sillons ferroviaires et les investissements très lourds pour l'achat de nouveaux trains qui nécessitent des délais très longs ;
- le BHNS est conçu pour être complètement accessible aux personnes à mobilité réduite alors que les gares de la rive de la Saône ne sont pas fléchées comme prioritaires dans le Schéma national de mise en accessibilité des gares (SNCF Réseau) ;

Le BHNS complète aussi l'offre de transport urbain vers le centre de l'agglomération lyonnaise. Il accompagne les politiques visant à limiter les voitures en centre-ville (ZFE de la Métropole de Lyon, limitation du stationnement, ...) en offrant aux habitants des secteurs périurbains une solution supplémentaire pour rejoindre Lyon.

La ligne permettra une liaison directe et fiable vers le cœur de la métropole pour les besoins de déplacements quotidiens. Pour les acteurs du monde économique, l'enjeu est de se rapprocher des centres de décision du centre de la métropole et de sa gare principale.

L'offre du BHNS est adaptée au Val de Saône au regard des estimations de fréquentation attendues sur la ligne (10 000 voyages/ jour) et à la localisation de ses stations. Elle répondra aux besoins de déplacements, à la fois en longue et courte distance, et aux rythmes de vie actuels

(fréquence d'un bus toutes les 15 min aux heures de pointe, et fonctionnement pendant une grande amplitude horaire).

- **Développer un maillage des modes doux sur le territoire** à la fois **pour les déplacements de proximité** (desserte de collèges, des équipements de loisirs, etc.) **et la moyenne ou la longue distance** : la ligne constituera un axe fort qui encourage le « vélotaf », ainsi qu'une connexion avec la Voie Bleue « Macon – Lyon » et le réseau de voies lyonnaises de la Métropole de Lyon.

- **Plus généralement, contribuer à un maillage équilibré des offres de mobilité sur le territoire :**

L'intermodalité proposée par le projet (création de P+R pour voitures et pour cycles, connexions avec les autres lignes de transport public et de modes doux) va permettre une incitation plus importante à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture dans le Val de Saône et vers le centre de Lyon. En s'inscrivant sur une friche ferroviaire et non sur une voirie existante, le projet ne se développe pas au détriment à la voiture mais offre une alternative crédible.

- **Contribuer à décongestionner le Val de Saône :**

En lien avec l'intermodalité, le projet pourra permettre une décongestion des voiries existantes aux heures de pointe.

- **Accompagner les évolutions du territoire :**

Pour répondre à la demande croissante de logements, de services et d'emplois, les collectivités du Val de Saône accompagnent des projets de construction et de mutations du tissu urbain et économique, tout en plaçant la mobilité au cœur de leurs réflexions : écoquartiers, ZAC d'aménagement urbains, développement des zones d'activités notamment

Ce projet réalisé dans un territoire en plein essor permet d'impulser un développement autour du tracé du BHNS tout en évitant un mitage urbain : écoquartiers, ZAC d'aménagement urbains, développement des zones d'activités notamment.

- **Contribuer à la réalisation du Service Express Régional Métropolitain (SERM)** (réseau principal de transport en commun) Lyonnais, la liaison TC Trévoux / Lyon étant un maillon du RER lyonnais légitimé par la loi SERM du 27/12/2023 et clairement identifié dans les grands documents de planification de l'aménagement du territoire.

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 bus reliant Trévoux à Lyon relève donc de sa compétence car il s'agit d'une ligne interurbaine à cheval sur les territoires de l'Ain et de la Métropole de Lyon. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a choisi d'assurer la maîtrise d'ouvrage de plusieurs projets d'infrastructure de mobilité sur son territoire (voies vertes, infrastructures routières, infrastructures de transports en commun en site propre) en renfort des autres collectivités locales pour dynamiser concrètement les changements de comportements de mobilité. C'est un objectif fort de sa « feuille de route mobilités 2035 ». Le BHNS constituant un maillon du Service Express Régional Métropolitain lyonnais (SERM), il était logiquement de son rôle de piloter ce projet.

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



La Région Auvergne-Rhône-Alpes conduit ce projet en partenariat avec 5 acteurs publics :

- le Département de l'Ain : cette collectivité est en charge de la gestion des voiries départementales sur son territoire. Il est associé aux projets d'aménagement du territoire qu'il cofinance ponctuellement via des dispositifs partenariaux tels que les contrats locaux du CPER.

- la Communauté de communes de Dombes Saône Vallée (CCDSV) : autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre géographique, elle organise, finance et gère le réseau urbain Saônibus. Elle coordonne le schéma vélos intercommunal. Elle est également compétente en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace et d'environnement.
- la Métropole de Lyon : autorité compétente dans les domaines de l'urbanisme, des grands axes et des modes doux sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, elle est en charge des voiries, des espaces publics et des mobilités actives.
- SYTRAL Mobilités : autorité organisatrice des transports, organise, finance et gère notamment le réseau TCL (transports urbains de Lyon) et cars du Rhône.
- Le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) : structure de coopération entre acteurs institutionnels des mobilités en charge de l'amélioration de l'intermodalité. Les 6 acteurs sont représentés au sein d'un comité de pilotage (COFIL) qui se réunit en moyenne 2 fois par an. Une instance de pilotage technique suit l'avancement du projet et prépare les réunions du comité de pilotage.

SNCF Réseau a accompagné le projet jusqu'à la cession de la voie ferrée à la Région (déc. 2022) puis s'est retiré du comité de pilotage.

Les études pré-opérationnelles ont été financées dans le cadre d'une convention partenariale entre la Région, la Métropole de Lyon, le Département de l'Ain et la Communauté de communes Dombes Saône Vallée.

La Région associe également les communes concernées via des échanges réguliers et en invitant aux réunions du COFIL des représentants de la Conférence territoriale des Maires du Val de Saône, (instance rassemblant les 17 communes du Val de Saône situées sur le territoire de la Métropole de Lyon) et de la conférence territoriale des Maires du Plateau Nord (Caluire, Rillieux-la-Pape, Sathonay-Camp).

Des conventions de maîtrise d'ouvrage et de gestion avec la CCDSV, la Métropole de Lyon et les communes sont en cours d'élaboration pour les phases de réalisation du projet.

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 qui s'est tenue en 2019

Les modalités :

- Concertation publique préalable réglementaire au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme ;
- Du 1er 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

Une concertation publique dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux et du PLU-H de la Métropole de Lyon

Les modalités :

- Concertation publique préalable réglementaire au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme ;
- Du 10 janvier au 7 février 2024 ;
- 18 contributions portant sur la compatibilité du projet ;
- Vote du bilan en mars 2024 par la commission permanente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

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 (tournée 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 soumis aux dispositions de 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 les modifications à la marge qui devront être apportées au document d'urbanisme de la commune de Parcieux 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 Parcieux (chapitre 4).

2.1 POURQUOI UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME DE PARCIEUX ?

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme soumis à évaluation environnementale fait l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. (L103-2-1c du Code de l'Urbanisme).

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 d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation (L.153-31-4° du Code de l'urbanisme)

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon prévoit la création d'un parking-relais sur une zone destinée à être ouverte à l'urbanisation. Toutefois cette zone n'a pas été ouverte à l'urbanisation dans les 6 ans suivant sa création. À ce titre, la mise en compatibilité du PLU de Parcieux emporte les mêmes effets qu'une révision, elle est donc ainsi soumise à évaluation environnementale.

En accord avec l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme, la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Parcieux étant soumise à évaluation environnementale, elle doit également faire l'objet d'une concertation.

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 objectif de :

- Présenter le projet de BHNS Trévoux-Lyon et l'analyse des modifications nécessaires pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme actuel ;
- 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 la mise en compatibilité du document 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 du document d'urbanisme de Parcieux nécessaires pour la réalisation du projet de BHNS Trévoux-Lyon ;
- Elle a pour vocation de permettre au public de s'exprimer sur l'évolution du document 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 fin 2025, 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 (<https://expression.auvergnerhonealpes.fr/>) ;
- **En version papier**, dans les locaux de la mairie concernée : Parcieux.

En accédant aux informations sur le projet par le biais des canaux de communication institutionnels de la commune de Parcieux.

2.5 COMMENT DONNER SON AVIS ?

La concertation est organisée sur le territoire de la commune de Parcieux.

Elle se déroulera du **03/09/2025 au 20/09/2025 inclus.**

Vous pouvez donner votre avis :

- Sur le registre papier disponible en mairie de la commune concernée : Parcieux
- Sur l'espace numérique dédié au projet (<https://expression.auvergnerhonealpes.fr/>).

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 (PLU) de Parcieux.

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 le document d'urbanisme de Parcieux pour permettre la réalisation du projet : il s'agit du PLU de la commune de Parcieux.

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 Territorial (SCoT) Val de Saône Dombes et de l'Agglomération Lyonnaise.

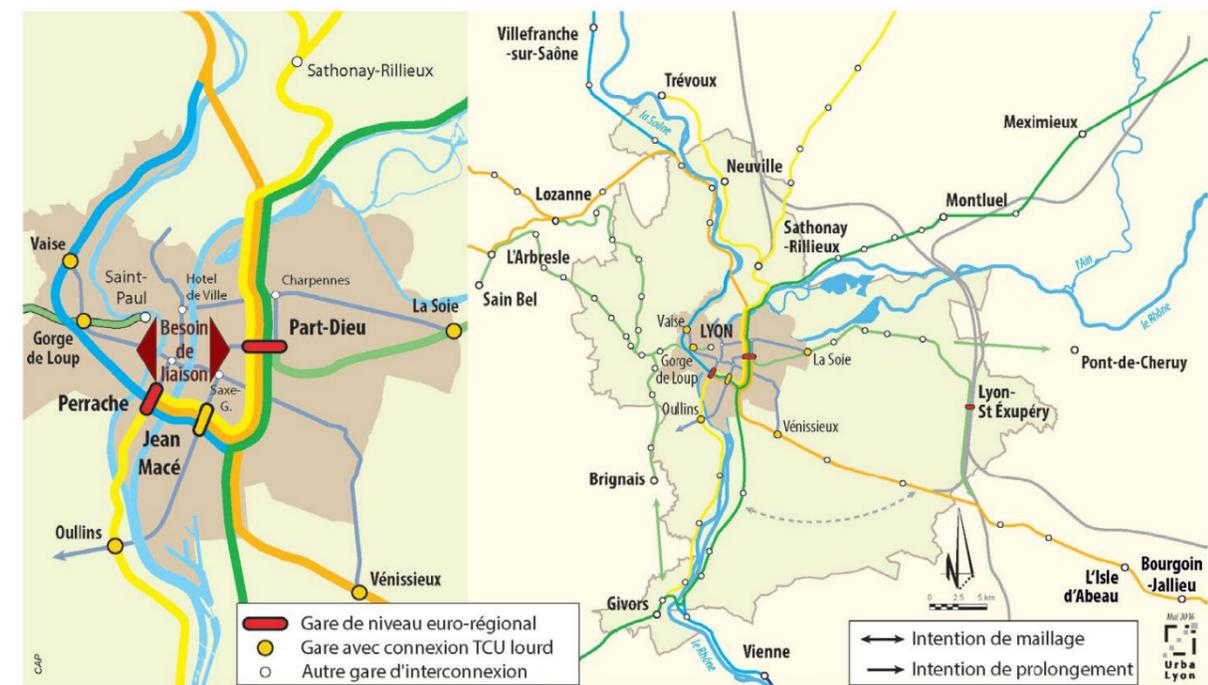
Dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), le SCoT Val de Saône Dombes précise :

« 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 » ».

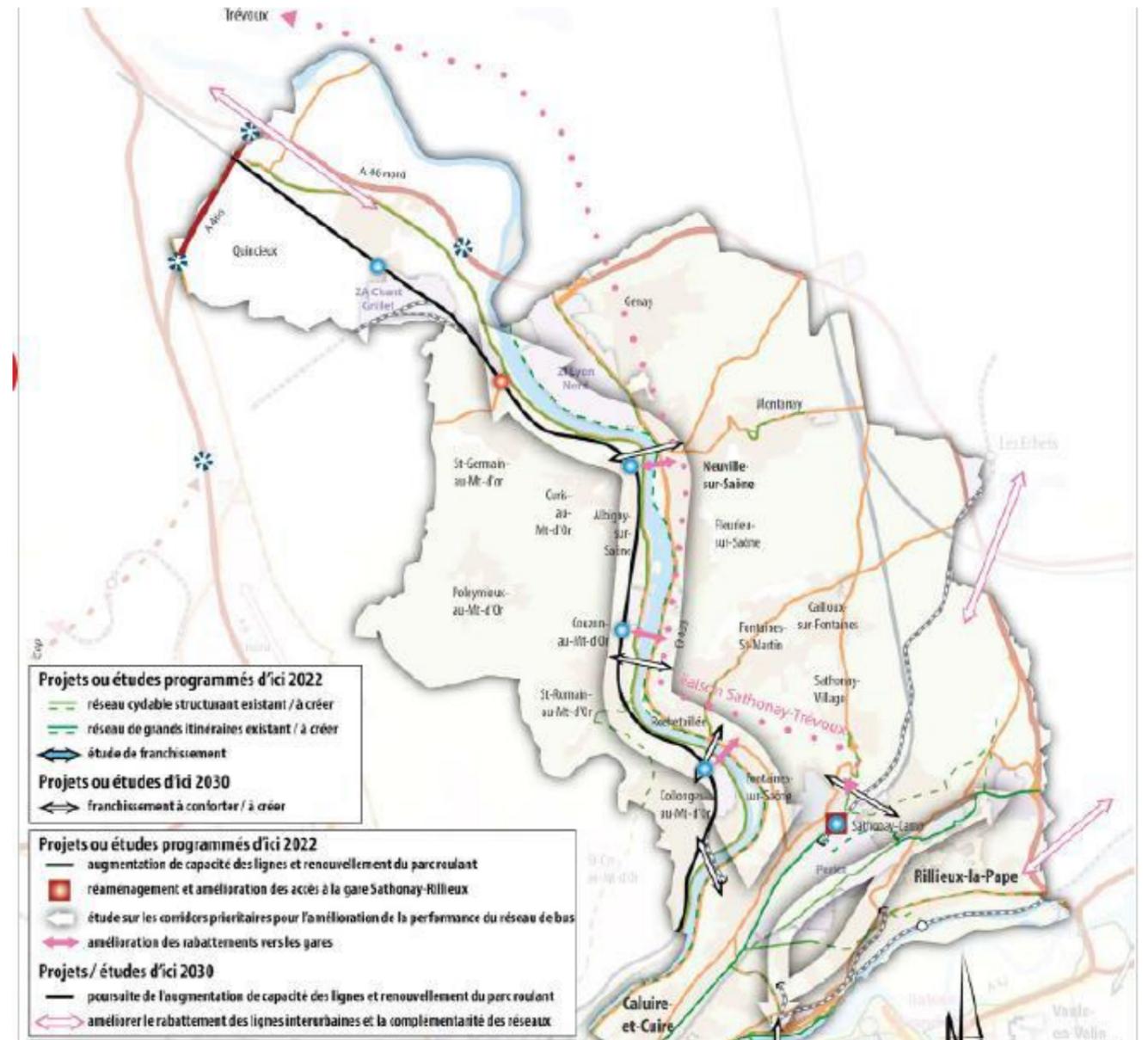
Le SRADDET indique également :

« 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. »



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.

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.

Le document d'urbanisme qui réglemente 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 ?

Trois 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.

- Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Parcieux ([Plan local d'urbanisme - Mairie de Parcieux](#)).

Les mises en compatibilité nécessaires pour le PLU de Reyrieux ainsi que pour le PLU-H de la Métropole de Lyon ont déjà fait l'objet d'une concertation en janvier 2024. **Le présent dossier de concertation porte uniquement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Parcieux.**

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

La commune de Parcieux accueillera plusieurs équipements structurants du projet de BHNS.

Elle intégrera en effet :

- La création de la voie de BHNS et de ses aménagements annexes (modes doux, noues paysagères et d'assainissement, bassins d'assainissement, aménagements paysagers...),
- La création d'une station « Parcieux / Massieux » sur la commune de Massieux mais en limite de commune de Parcieux et d'un parking relais (P+R) voitures + vélos à proximité de cette station à cheval sur les communes de Parcieux et Massieux.

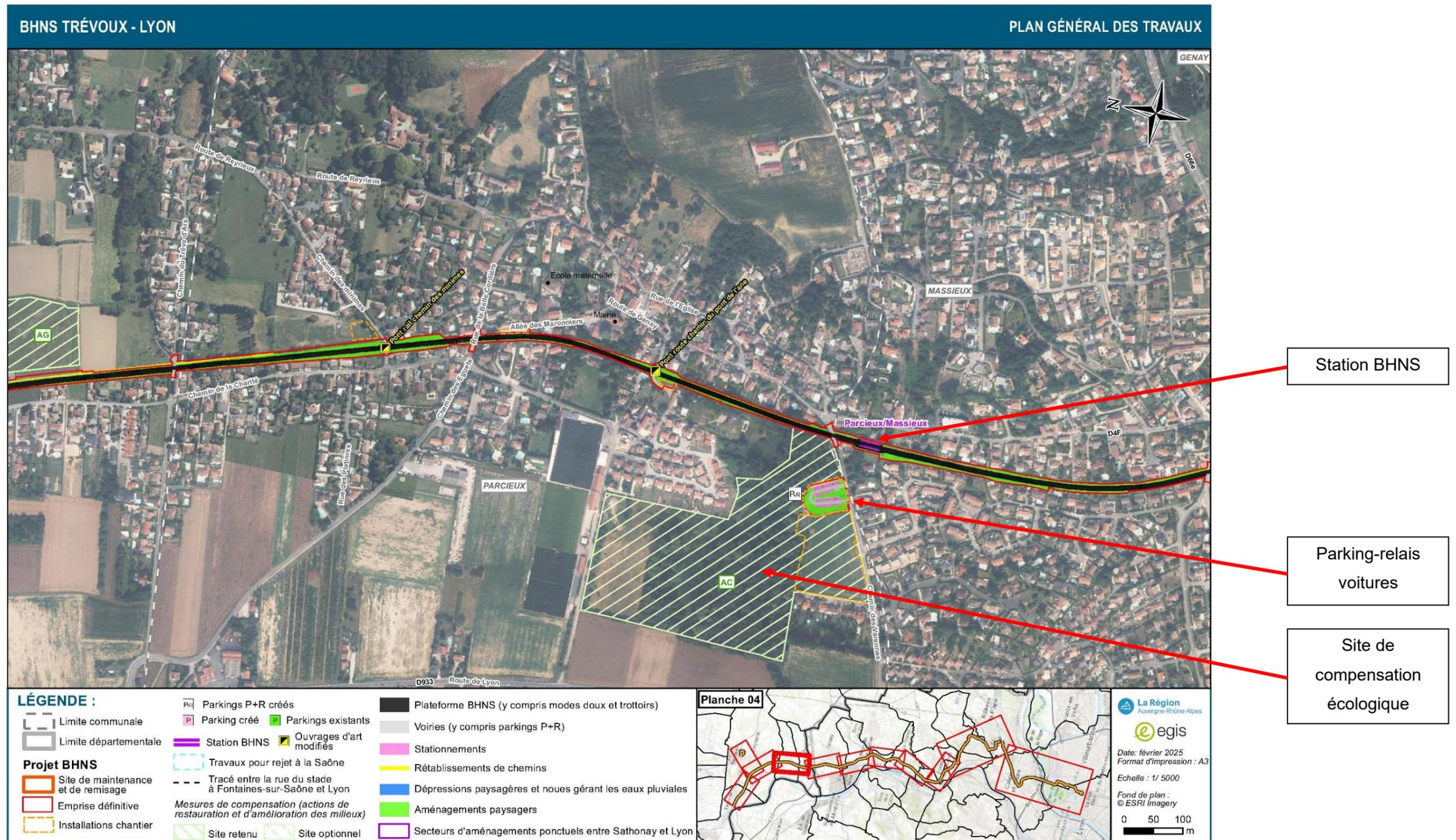


Figure 3 : Extrait du plan général des travaux sur la commune de Parcieux

La carte ci-dessous zoome sur les aménagements au droit de la station et du parking relais.



Figure 4 : Le BHNS à Parcieux

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

À proximité du P+R voitures sur la commune de Parcieux, il est prévu la réalisation d'une mesure de compensation écologique.

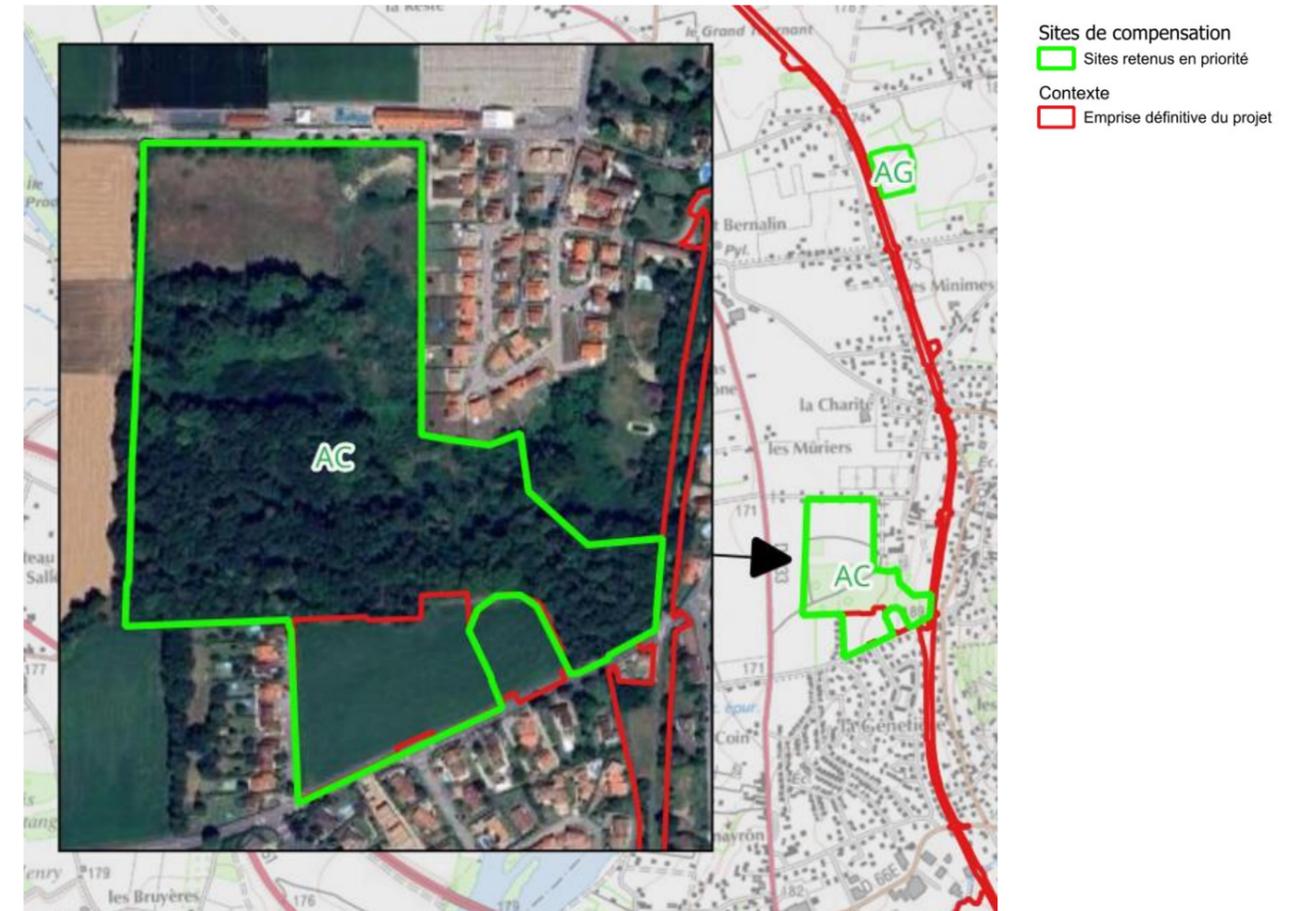


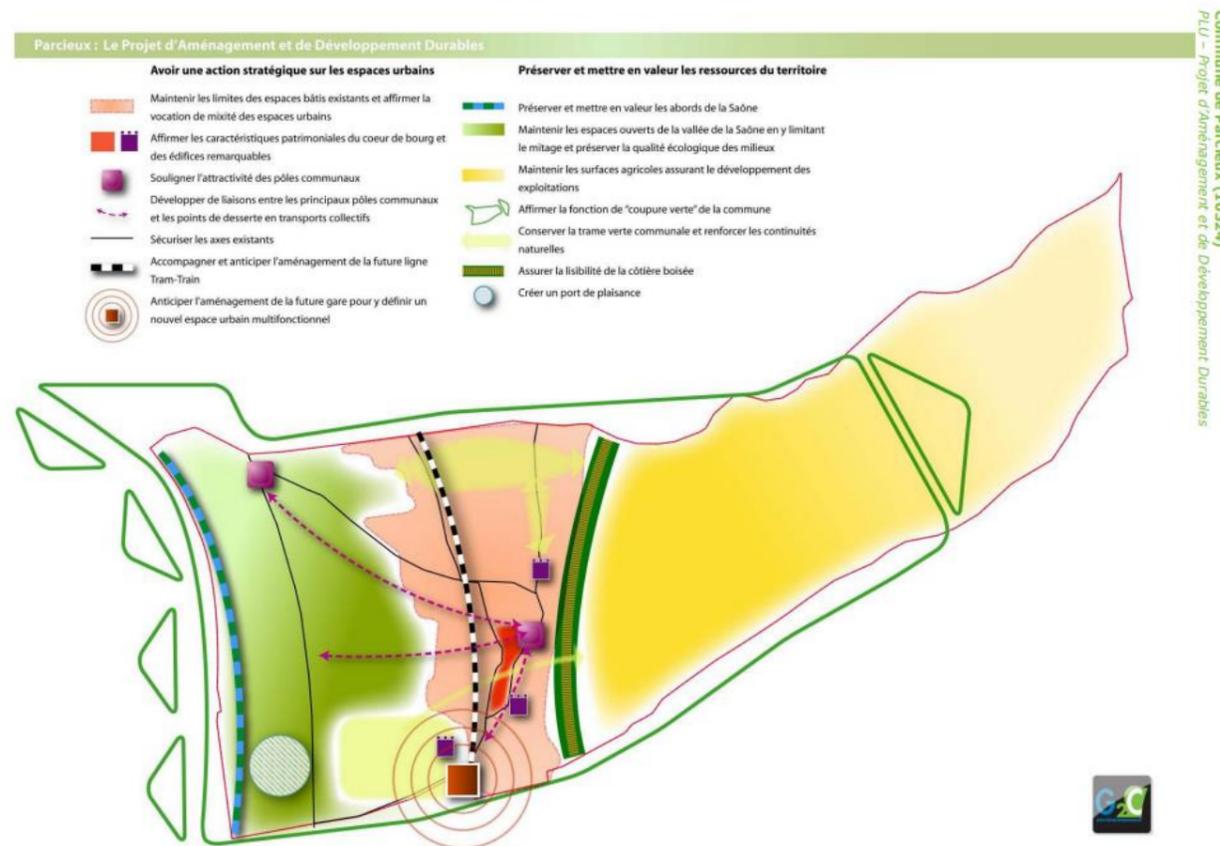
Figure 5 : Site de compensation à proximité du P+R voitures sur la commune de Parcieux

Les objectifs généraux de cette mesure de compensation sont :

- Maintenir une diversité de milieux ouverts, semi-ouverts et boisés,
- Rouvrir des milieux en cours de fermeture,
- Préserver les boisements et les laisser vieillir,
- Convertir des cultures monospécifiques en prairies permanentes,
- Lutter contre les espèces exotiques envahissantes,
- Gérer écologiquement les milieux pour favoriser la biodiversité.

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 Parcieux 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 Parcieux

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon utilise l'emprise de la voie ferrée pour la création d'un bus à haut niveau de service. Il prévoit également la création d'une station et d'un parking relais au droit de la gare prévue au PADD du PLU de Parcieux.

Le PADD de Parcieux prévoit une liaison en transport en commun directe vers Lyon, avec une station de desserte sur la commune.

Le projet de BHNS et sa station s'inscrivent sur l'axe identifié au PADD et permettent de concrétiser cette desserte vers Lyon.

Le projet de BHNS est conforme au PADD de Parcieux.

4.2.2 UNE MISE EN COMPATIBILITÉ À PRÉVOIR EN ZONE 2AUE

Le projet de BHNS sur la commune de Parcieux s'inscrit sur une zone naturelle (zone N) pour la plateforme du BHNS et sur une zone 2AUE, zone à urbaniser pour le parking relais.

Zone N

Le règlement de la zone N autorise « *Les constructions, installations et aménagements à condition d'être nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif* ». **La plateforme du BHNS est donc compatible avec le règlement de la zone N.**

Zone 2AU

Les zones à urbaniser (AU) regroupent les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation. Les zones 2AU et 2AUe ne pourront être ouvertes à l'urbanisation qu'après une modification du PLU.

La zone 2AUE est destinée aux constructions à usage d'équipements publics ou d'intérêt collectif comprenant notamment des maisons de retraite et résidences médicalisées.

- L'article 1 de la zone 2AUE « Occupations et utilisations du sol interdites » précise que : « Toutes les constructions non mentionnées à l'article 2 sont interdites ».
- L'article 2 de la zone 2AUE 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » précise que « Seules les constructions à usage d'équipement public sont autorisées. »

Le projet de parking relais est ainsi compatible avec les dispositions applicables aux zones de 2AUE du règlement du PLU.

Néanmoins, les dispositions générales du règlement du PLU précise que la zone 2AUE ne pourra être ouverte à l'urbanisation qu'après une modification du PLU. De plus, la zone n'ayant pas été ouverte à l'urbanisation dans un délai de 6 ans, elle ne peut être ouverte qu'après la révision du PLU de Parcieux, conformément à l'article L. 153-31 – 4° du Code de l'urbanisme.

Ainsi, le projet de P+R n'est pas compatible avec les dispositions générales applicables du règlement du PLU de Parcieux.

4.2.3 LES EVOLUTIONS ENVISAGEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Afin de rendre compatible le PLU de Parcieux avec les aménagements projetés au droit du P+R, il est proposé les évolutions suivantes :

Les évolutions apportées au règlement graphique

Sont présentés ci-après les évolutions apportées au droit du futur P+R. Les évolutions du règlement graphique sur ce secteur concernent :

- La suppression de la zone 2AUE ;
- La suppression de l'emplacement réservé n°8 au bénéfice de la commune pour un espace de stationnement. En effet, au regard de l'aménagement proposé dans le cadre du projet (création d'un parking relais), il est proposé de supprimer cet emplacement réservé ;
- La création d'une nouvelle zone à urbaniser 1AUE, dédiée au projet ;
- L'extension de la zone N, dans la continuité de la zone N existante, en lien avec la mesure de compensation

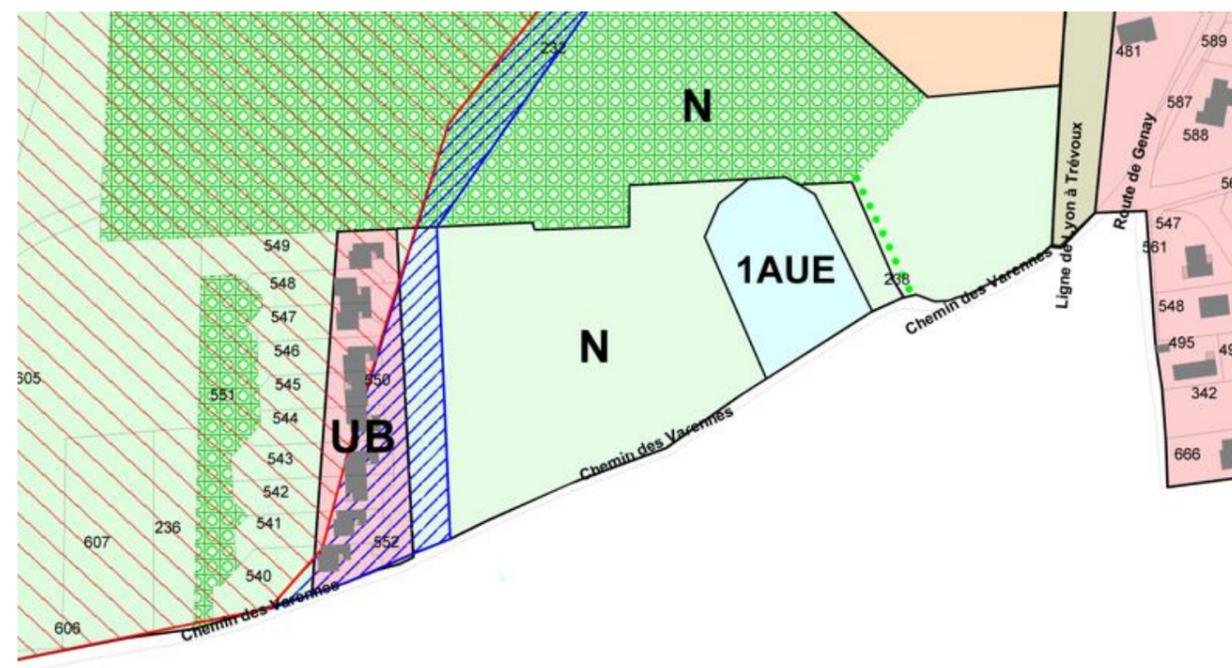
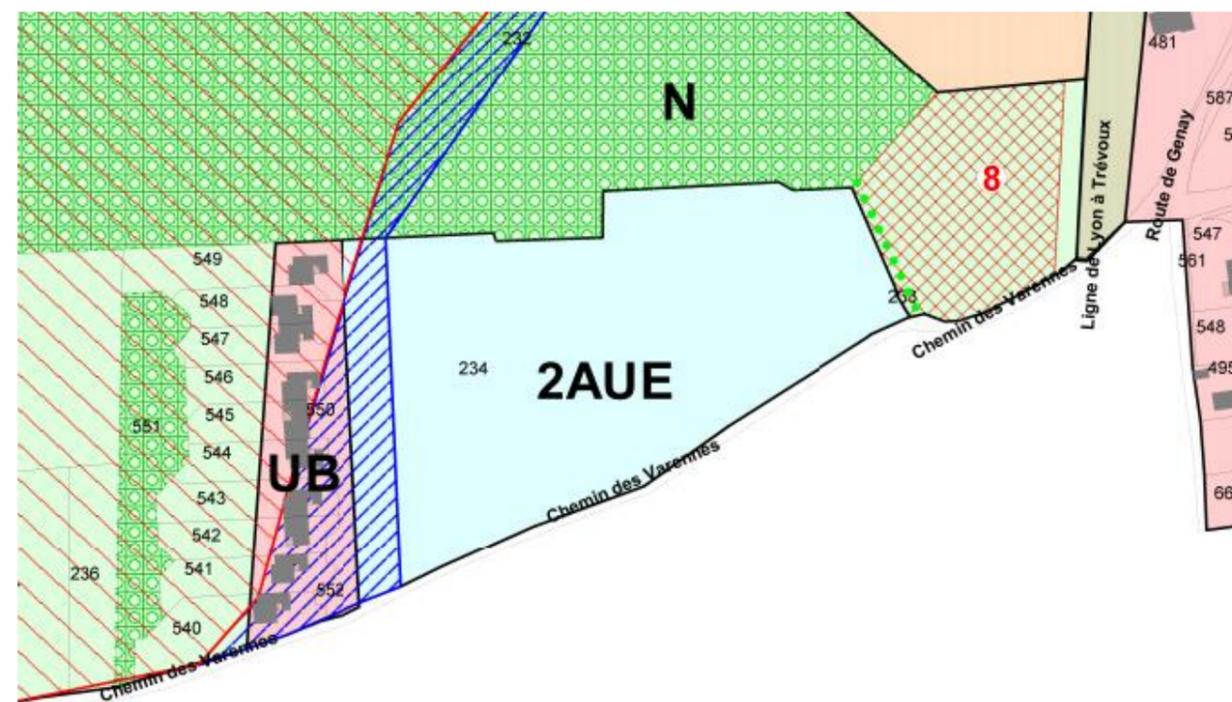


Figure 6 : Evolutions apportées au règlement graphique du PLU de Parcieux (en haut - version avant modifications et en bas - version après modifications)

Par ailleurs, le projet intercepte un secteur avec des clôtures végétalisées inscrites en zone UB (intersection de la plateforme de BHNS et de la rue de la Belle Cordière). Ces clôtures végétalisées sont des éléments remarquables du paysage reconnus au titre de l'article L.123-1-5-7 du Code de l'urbanisme.

Au regard du règlement, cette clôture végétalisée pourrait être supprimée car des aménagements paysagers du projet viennent la compenser. Le projet serait ainsi compatible avec le règlement en ce qui concerne les clôtures végétalisées. Cependant, dans le cadre de la mise en compatibilité, il est proposé de modifier le plan de zonage en supprimant cette clôture végétalisée traversant le carrefour.

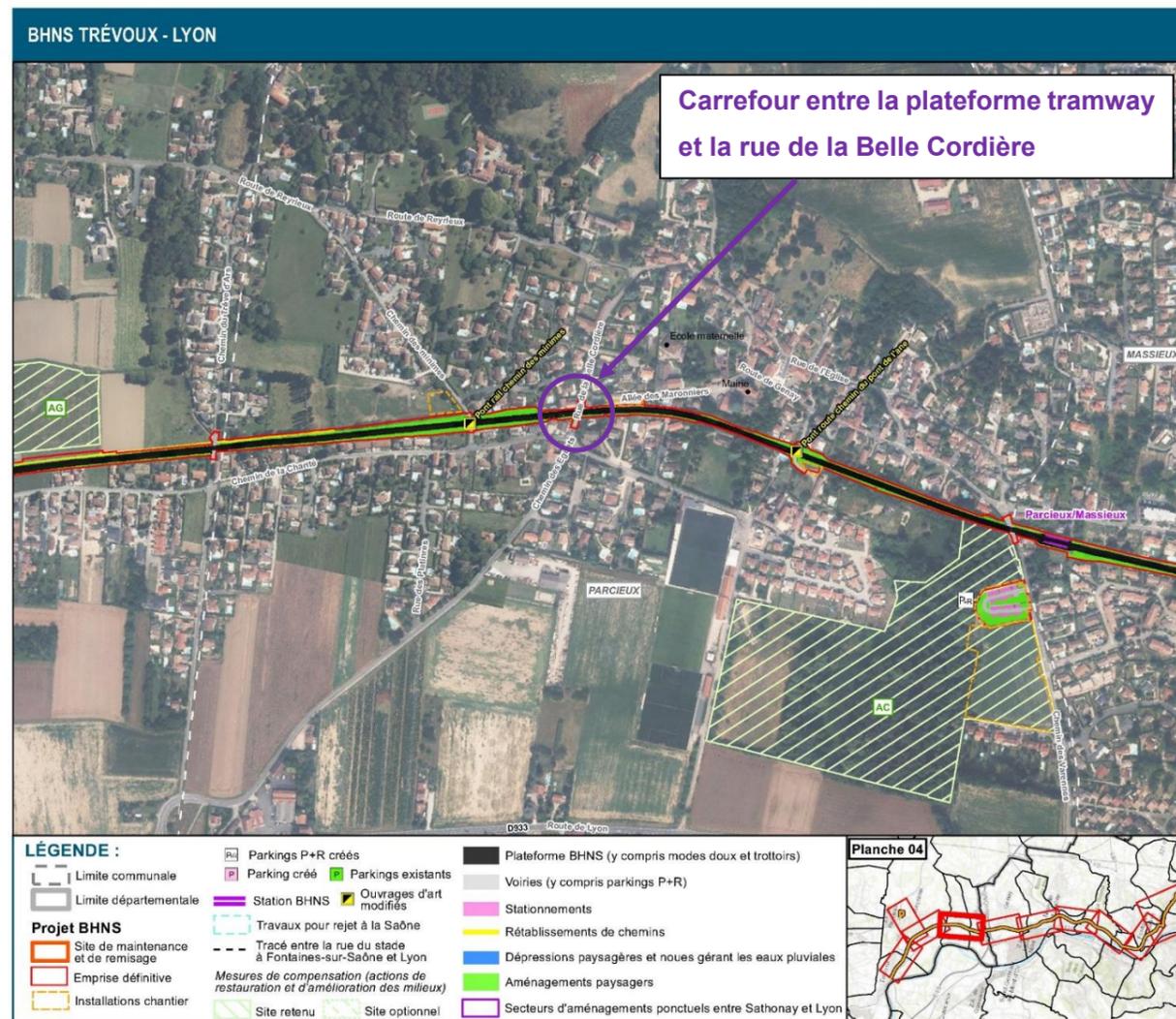


Figure 7 : Localisation de l'intersection présentant les clôtures végétalisées

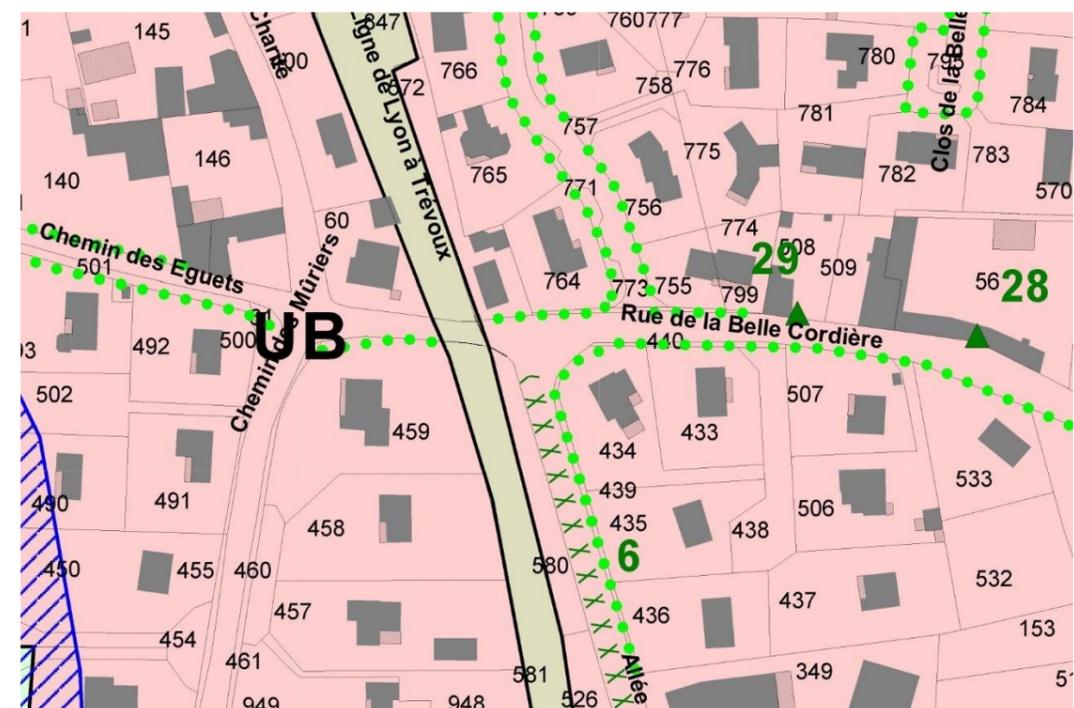
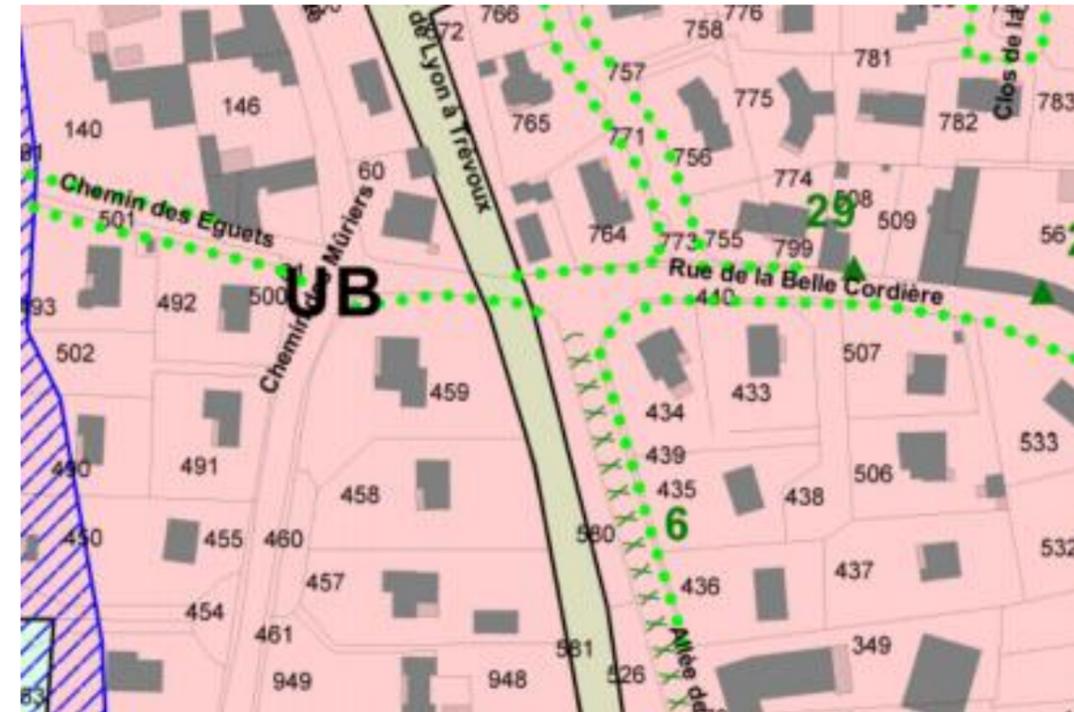


Figure 8 : Evolutions apportées au règlement graphique du PLU de Parcieu (en haut - version avant modifications et en bas - version après modifications)

Les évolutions apportées au règlement écrit

Le règlement écrit est mis en cohérence avec les évolutions apportées au règlement graphique. Ces évolutions portent notamment sur :

- La suppression des références à la zone 2AUE et notamment du règlement de la zone ;
- La création d'un règlement spécifique pour la nouvelle zone 1AUE.

Le rapport de présentation est également mis en cohérence avec ces évolutions (suppression de la zone 2AUE et extension de la zone N existante).

La création d'une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) font partie des conditions nécessaires pour ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser (zone AU). Ainsi la création d'une nouvelle zone à urbaniser 1AUE impose la création d'une OAP sur ce secteur.

Cette nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation permet de définir les conditions d'aménagement de la nouvelle zone 1AUE notamment en précisant les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Cette OAP visant la création du futur P+R, le schéma de principe d'aménagement de cette zone reprend le plan d'aménagements développé dans le cadre du projet de BHNS Trévoux-Lyon.



Figure 9 : Schéma de principe de l'OAP « Parking relais du BHNS Trévoux – Lyon »

4.3 SYNTHÈSE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME SUR LA COMMUNE DE PARCIEUX

Les évolutions envisagées dans le cadre de la Mise En Compatibilité du Document d'Urbanisme (MECDU) de la commune de Parcieux portent sur :

- La suppression de la zone 2AUE (règlement graphique et écrit),
- La suppression de la prescription graphique indiquant la clôture végétalisée traversant le carrefour Chemin des Eguets / plateforme BHNS,
- La modification du règlement graphique en créant à la place de la zone 2AUE :
 - un secteur à urbaniser 1AUE, spécifique au projet de P+R au droit du parking relais voitures,
 - une zone N, dans la continuité de la zone N existante en lien avec le site de compensation décrit au chapitre 4.2
- La modification de l'article 2 des dispositions générales du règlement écrit et la création du règlement écrit de la zone 1AUE,
- la création d'une orientation d'aménagement et de programmation sectorielle au droit de la zone à urbaniser 1AUE.
- La suppression de l'Emplacement Réservé n°8 au bénéfice de la commune pour un espace de stationnement.

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 2025.

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

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

Le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme précisera les évolutions du plan local d'urbanisme concerné et pourra faire l'objet de remarques sur le projet. Ce dossier sera également examiné 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 du document d'urbanisme intégrée dans le dossier d'enquête publique, qui sera alors applicable par chacun sur le territoire concerné.

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://expression.auvergnerrhonealpes.fr/>

Maître d'ouvrage



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Partenaires

