

ANNEXES

AU PORTER A CONNAISSANCE

DU SCOT DE L'OUEST LYONNAIS

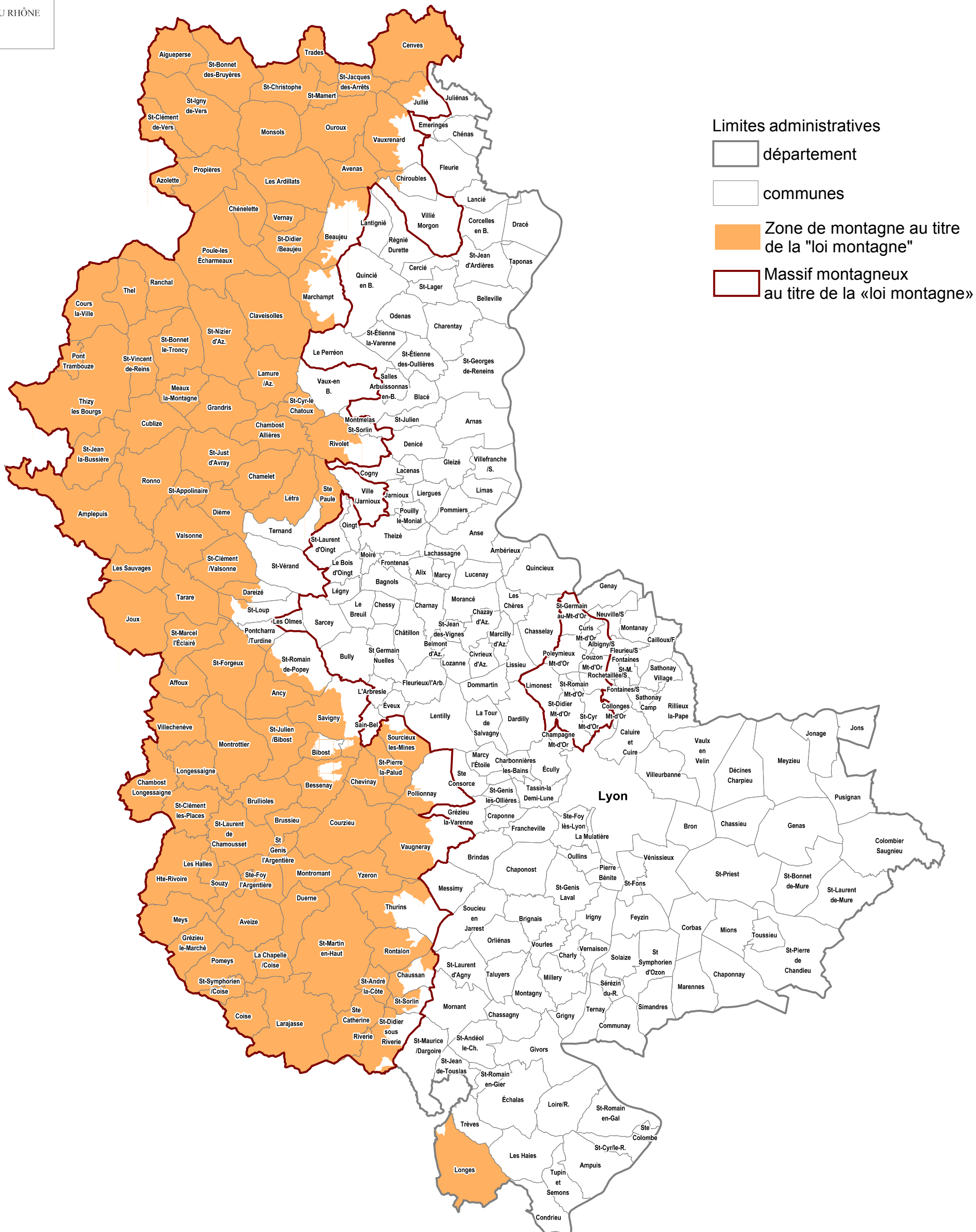






ANNEXES à la PARTIE 2 : Dispositions particulières applicables au territoire

ANNEXES AU POINT 1 : LOI MONTAGNE

- Carte des zones de montagne

Zones de montagne et massifs du Rhône au titre de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire



- Limites administratives
-  département
 -  communes
 -  Zone de montagne au titre de la "loi montagne"
 -  Massif montagneux au titre de la «loi montagne»

La zone de montagne est définie, comme se caractérisant par des handicaps liés à l'altitude, à la pente, et/ou au climat, qui ont pour effet de restreindre de façon conséquente les possibilités d'utilisation des terres et d'augmenter de manière générale le coût de tous travaux.

Cette liste de communes zones de montagne sert notamment au calcul de la dotation globale de fonctionnement des communes par la DGCL.

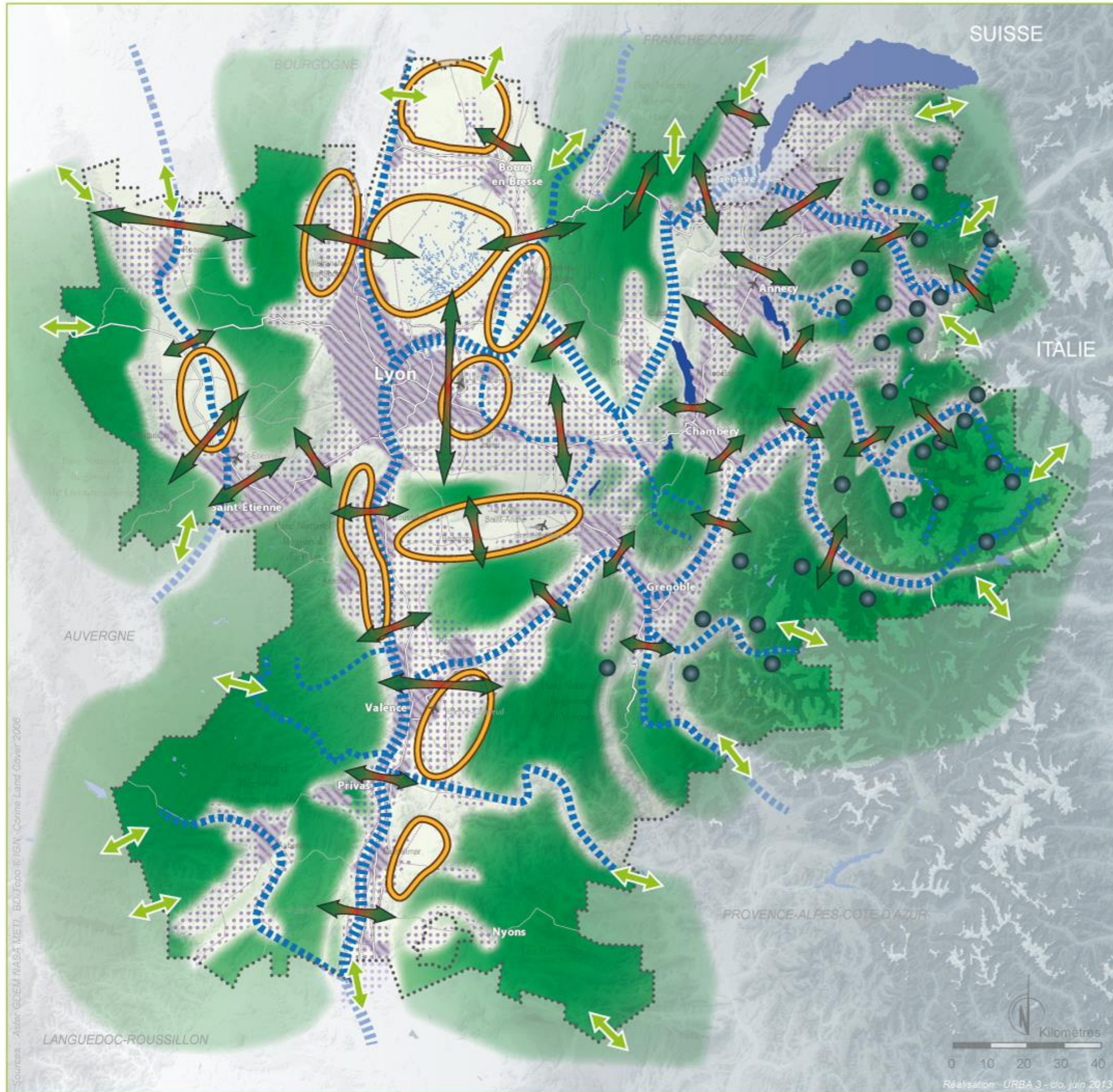
En France deux délimitations officielles et administratives des montagnes se superposent. Les zones dites de montagne d'une part (zones agricoles défavorisées: voir carte zones agricoles défavorisées du Rhône au titre des fonds européens) et d'autre part des massifs construits pour promouvoir l'auto-développement des territoires de montagne qui figurent sur la présent carte.

Le massif engloble, non seulement les zones de montagne, mais aussi les zones qui leur sont immédiatement contigües (piemonts, plaines si ces dernières assurent la continuité du massif)

ANNEXES AU POINT 6 : LA TRAME VERTE ET BLEUE ET LE SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE (SRCE)









- Cartes du SRCE :


- Cartes de synthèses
- Cartes relatives au territoire du SCOT








Spatialisation des enjeux relatifs aux continuités écologiques

Enjeux de maintien et/ou de restauration des composantes de la Trame verte et bleue

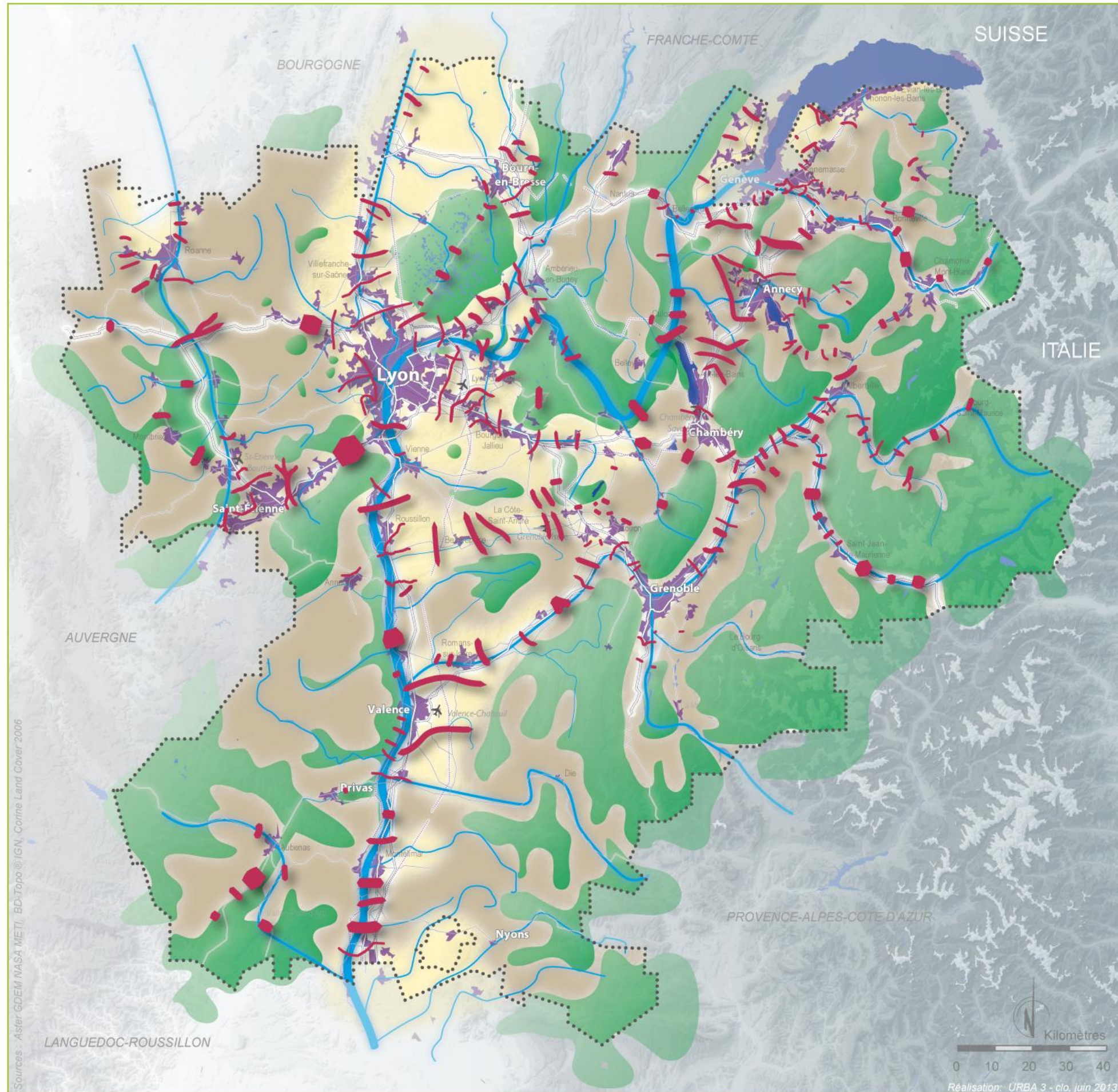
-  Enjeux relevant du maintien et/ou de la restauration de la continuité tant longitudinale que latérale des cours d'eau
-  Enjeux de maintien et/ou de restauration des liaisons entre grands ensembles naturels et agricoles
-  Enjeux de maintien des continuités écologiques inter-régionales et transfrontalières
-  Enjeux de restauration des continuités écologiques en secteurs d'urbanisation dense présentant des dynamiques de conurbation
-  Enjeux de maintien des continuités écologiques en secteurs d'urbanisation diffuse présentant des phénomènes d'étalement urbain et de mitage du territoire
-  Enjeux de maintien et/ou de restauration d'une Trame verte et bleue fonctionnelle en secteurs à dominante agricole
-  Enjeux de maintien de la fonctionnalité écologique en secteurs à dominante naturelle et agricole
-  Enjeux de maintien et/ou de restauration des continuités écologiques d'altitude au sein des grands domaines skiables des Alpes

 Avertissement: ces enjeux ne sont pas exclusifs les uns des autres. Ils peuvent se superposer en un endroit du territoire.

Fond cartographique

-  Lacs et plan d'eau
-  Autoroutes
-  Routes principales
-  Voies ferrées principales
-  Périmètre de la région Rhône-Alpes

Sources : Aster GDEM NASA METI, BDTopo/IGN, Copernic Lanté Géoair 2006



Carte de synthèse régionale de la Trame verte et bleue

La Trame verte et bleue

Réservoirs de biodiversité

Corridors d'importance régionale

Fuseaux

Axes

Trame bleue

Principaux cours d'eau et tronçons de cours d'eau d'intérêt écologique reconnus pour la Trame bleue

Grands lacs naturels

Espaces supports de la fonctionnalité écologique du territoire

Espaces perméables : continuités écologiques fonctionnelles assurant un rôle de corridor entre les réservoirs de biodiversité

Grands espaces agricoles participant de la fonctionnalité du territoire

Principaux éléments fragmentants

Zones urbanisées

Autoroutes

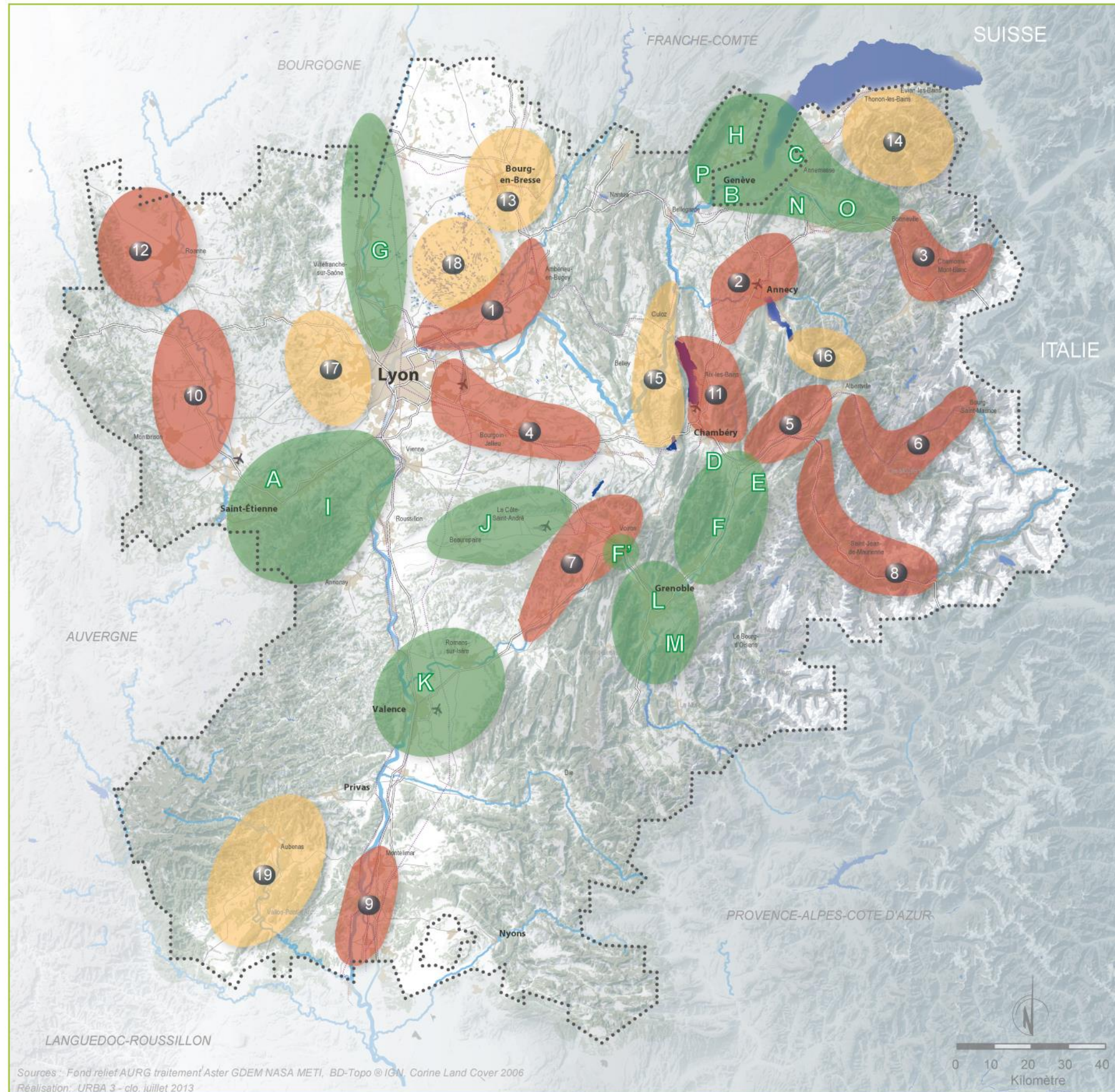
Routes principales

Voies ferrées principales

Les espaces de mobilité, les espaces de bon fonctionnement et les zones humides ne sont pas représentés à cette échelle de synthèse

Fond cartographique

Périmètre de la région Rhône-Alpes



Secteurs prioritaires d'intervention du SRCE de Rhône-Alpes

En cohérence avec l'identification et la spatialisation des enjeux régionaux relatifs aux continuités écologiques, des secteurs prioritaires d'intervention ont été identifiés et inscrits au plan d'actions du SRCE. Ces secteurs sont reconnus au regard du cumul d'enjeux qui leur est associé : étalement urbain et artificialisation des sols, impact des infrastructures sur la fragmentation de la TVB, impact sur la trame bleue, accompagnement des pratiques agricoles et forestières.

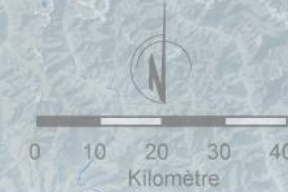
L'objectif est alors de renforcer ou de faire émerger des territoires de projets (démarches opérationnelles) selon 3 types de priorités :

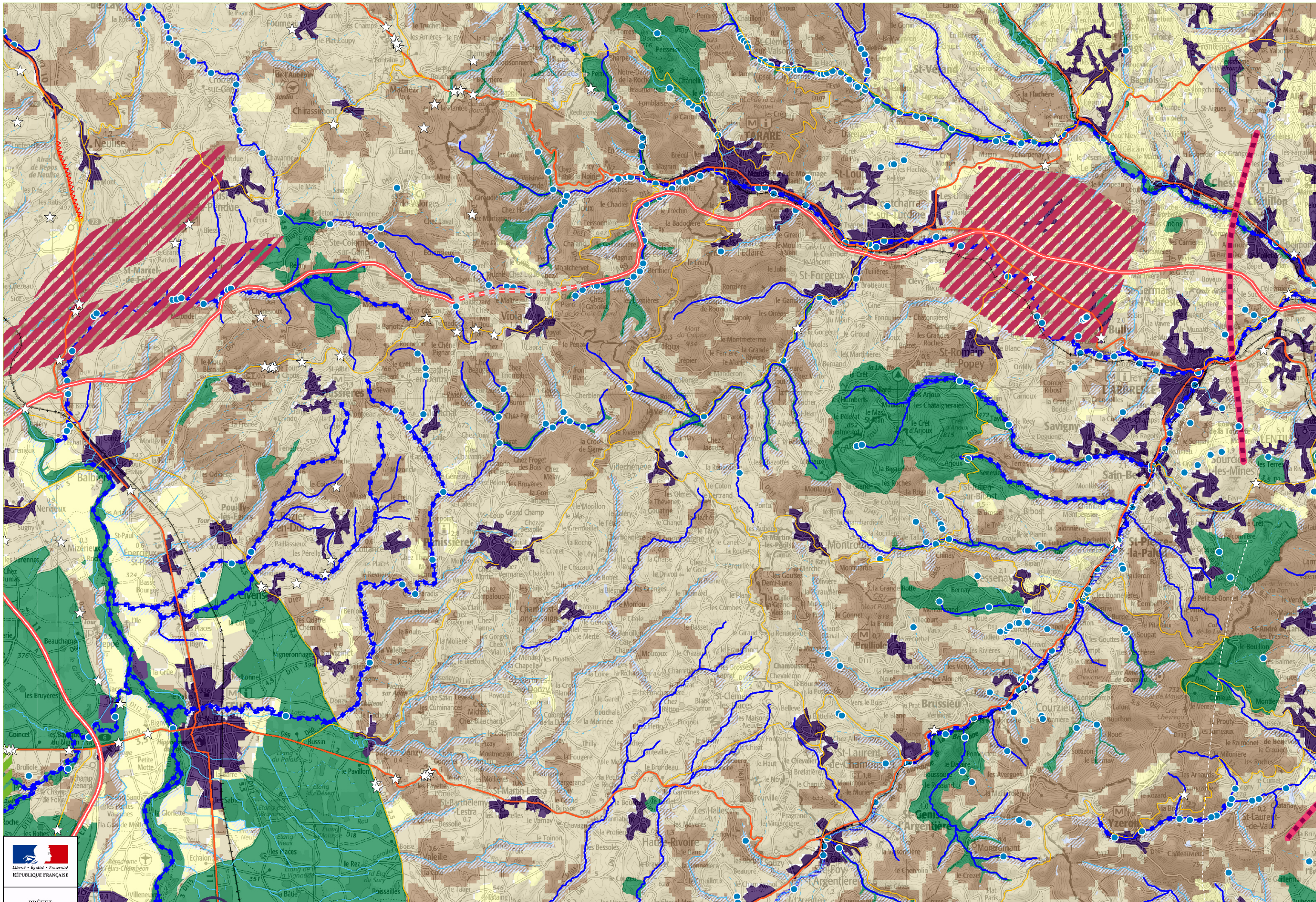
- Objectif 7.1. Soutenir et renforcer les démarches opérationnelles existantes**
 - A - Saint-Etienne Métropole
 - B - Champagne-Genevois
 - C - Arve- Lac
 - D - Bauges-Chartreuse
 - E - Chartreuse - Belledonne
 - F - Grésivaudan - F' Cluse de Voreppe
 - G - Val de Saône
 - H - Vesancy-Versoix
 - I - Grand Pilat
 - J - Bièvre-Valloire
 - K - Rovaltain
 - L - Grenoble Alpes Métropole
 - M - Sud-Grenoblois
 - N - Salève-Voirons
 - O - Barge-Glières-Môle
 - P - Mandement-Pays de Gex

 - Objectif 7.2. Faire émerger de nouveaux secteurs de démarches opérationnelles**
 - 1 - Basse vallée de l'Ain et plaine du Rhône en amont de Lyon
 - 2 - Bassin Annecien - Vallées du Fier et du Chéran - Collines de l'Albanais
 - 3 - Vallée de l'Arve de Bonneville à Argentière
 - 4 - Vallée de la Bourbre de la plaine de l'Est Lyonnais aux terres froides
 - 5 - Vallée de l'Isère d'Albertville à Montmelian
 - 6 - Vallée de la Tarentaise
 - 7 - Virois et basse vallée de l'Isère de Voreppe à Saint-Marcellin
 - 8 - Vallée de la Maurienne jusqu'à Modane
 - 9 - Vallée du Rhône de Montélimar à Donzère-Mondragon
 - 10 - Vallée de la Loire Forézienne
 - 11 - Bassin du Lac du Bourget entre Aix-les-Bains et Chambéry
 - 12 - Plaine et collines Roannaises, piémont des Monts de la Madeleine

 - Objectif 7.3. Définir des territoires de vigilance vis à vis du maintien et/ou de la remise en bon état des continuités écologiques**
 - 13 - Bresse-Revermont-Dombes
 - 14 - Chablais
 - 15 - Val de Chautagne et Pays de Seyssel - Val de Yenne/Novalaise
 - 16 - Bassin d'Ugine - Plaine et haut-pays de Faverges
 - 17 - Ouest-Lyonnais / Monts du Lyonnais
 - 18 - La Dombes
 - 19 - Vallée de l'Ardèche d'Aubenas à Vallon Pont-D'Arc
-
- Fond cartographique**
- Zones urbanisées
 - Lacs et plan d'eau
 - Autoroutes
 - Routes principales
 - Voies ferrées principales
 - Cours d'eau principaux
 - Périmètre de la région Rhône-Alpes

Sources : Fond relief AURG traitement Aster GDEM NASA METI, BD-Topo © IGN, Corine Land Cover 2006
Réalisation : URBA 3 - clo, juillet 2013





Les cartes sont exploitables au 1/100 000 et ne doivent pas faire l'objet de zooms pour leur interprétation



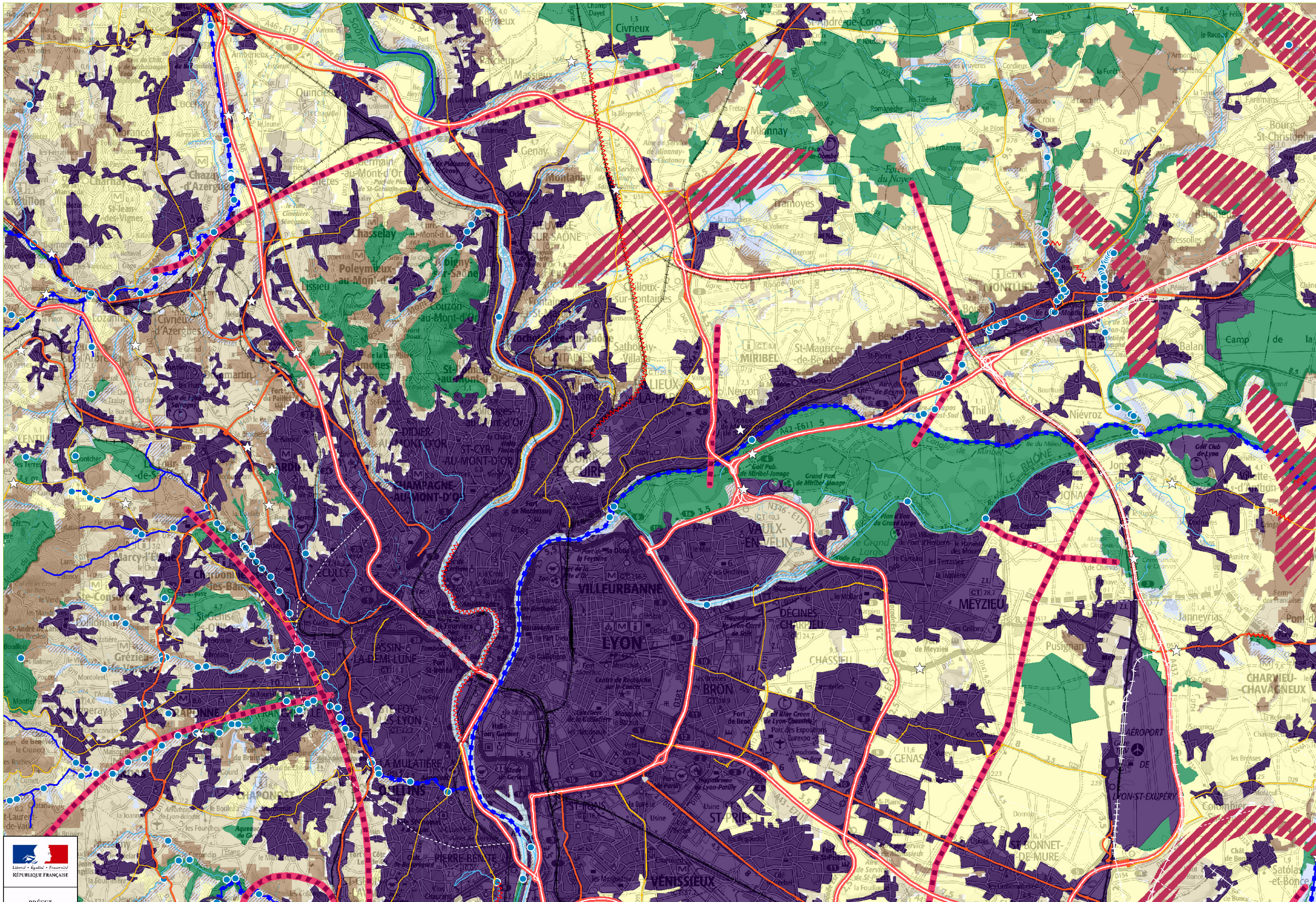
PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES



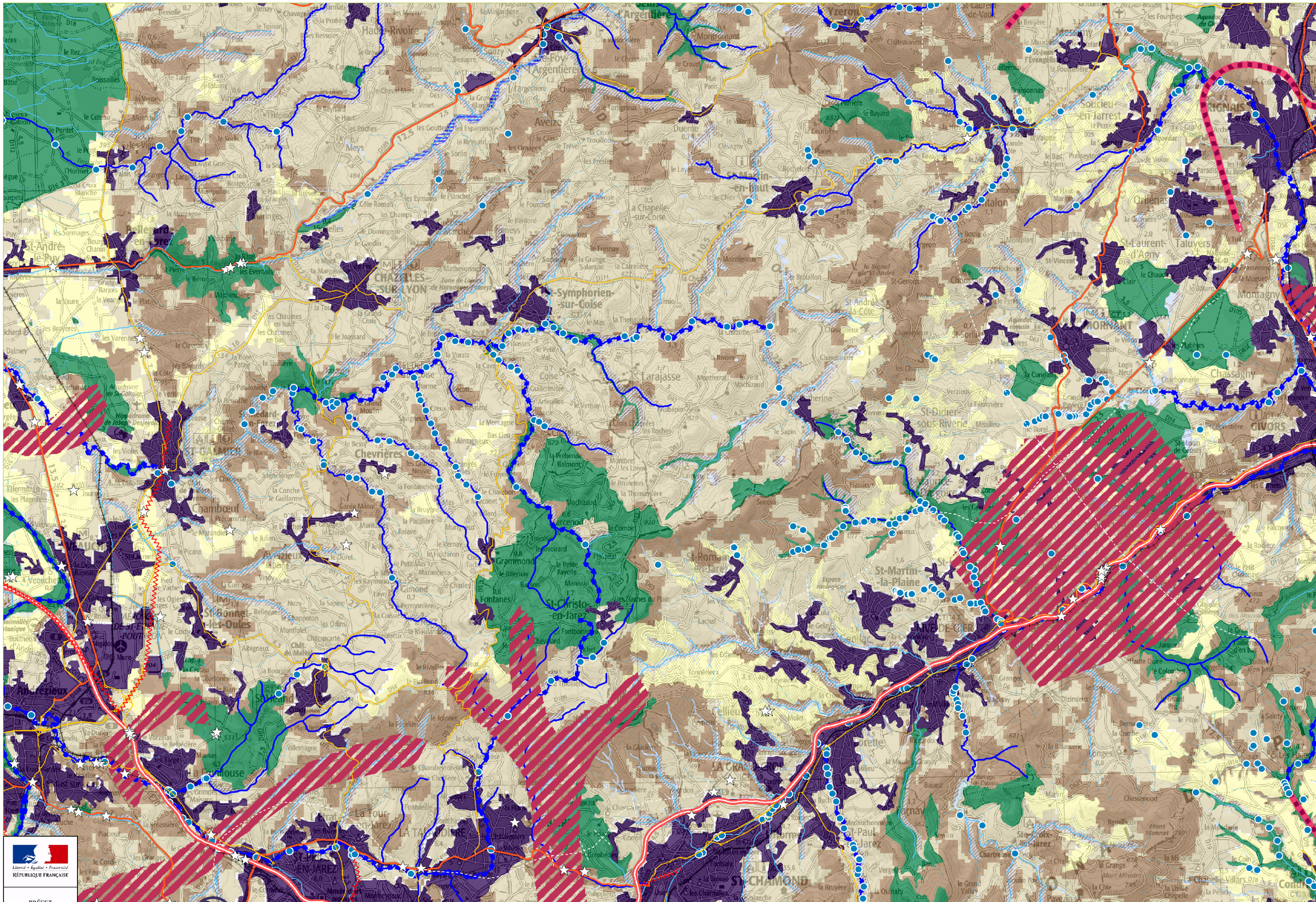
SRCE de Rhône-Alpes - Cartographie des composantes de la TVB

Échelle 1/100 000 - Format A3

D02



Les cartes sont exploitables au 1/100 000 et ne doivent pas faire l'objet de zooms pour leur interprétation



Les cartes sont exploitables au 1/100 000 et ne doivent pas faire l'objet de zooms pour leur interprétation



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Rhône-Alpes SRCE de Rhône-Alpes - Cartographie des composantes de la TVB

Échelle 1/100 000 - Format A3

E02

ANNEXES à la PARTIE 3 : **Dispositions sectorielles applicables au territoire**

ANNEXES AU POINT 1 : PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

- Liste des ICPE fournie par la DDPP
- Contribution DREAL :
 - Cas de Boiron
 - Carte sur Pollionnay
 - Canalisations
 - ...

ETABLISSEMENT	ADRESSE_	COMMUNE	PROCEDURE	OBJET	RUBRIQUE	DISTANCE
M. ALAIN BRULARS	lieu-dit "Jussieu"	BESSEY	Révisé de Déclaration	élevage de volailles	0058.6°.b	100 mètres
EARL ELEVEGE DES QUATRE VENTS	Lieu-dit "Moulin à Vent"	BESSEY	Autorisation avec enquête	poursuivre l'exploitation d'un élevage de poules pondeuses	2111.1°	100 mètres
SOCIETE PROTECTRICE DES ANIMAUX DE LYON ET DU SU	Rue de l'Industrie	BRIGNAIS	Arrêté de prescriptions complémentaires	actualiser les prescriptions	2120.1°	100 mètres
Mme LAN Séverine	Chemin des Brosses Domaine de la Roselière	BULLY	Révisé de Déclaration	Elevage carin (bouledogues français)	2120.2°	100 mètres
M. PAUL MANCEAU	lieu-dit "Le Devay"	CHAPONOST	Révisé de Déclaration	élevage de chiens	0058.4°.b	100 mètres
Société ENRJ VERTE	41, avenue de Verdun	CHAPONOST	Bénéfice de l'antériorité	plateforme de recyclage de déchets verts - décret du 20/03/12	2780.1°.c	200 mètres
M. THIERRY BAUDRAND	lieu-dit "Les Merluches"	CHASSAGNY	Révisé de Déclaration	élevage de volailles	0058.6°.b	100 mètres
GAEC DU BOULARD	lieu-dit "Le Boulard"	CHAUSSAN	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches laitières	0058.1°.b	100 mètres
M. CLAUDE MOLLIERE	lieu-dit "Au Barange"	COURZIEU	Autorisation avec enquête	élevage de porcs	0058.B.3°.b	100 mètres
M. AIME CHANA	lieu-dit "La Maronnaire"	COURZIEU	Révisé de Déclaration	élevage de vaches laitières et/ou mixtes	2101.2°.b	100 mètres
M. RAYMOND LATTE	lieu-dit "La Roche"	COURZIEU	Autorisation avec enquête	élevage de porcs	0058.B.3°.b	100 mètres
BERTHET	1074, route de France	FLEURIEUX-SUR-L'ARBRESLE	Révisé de Déclaration	établissement de transit de veaux	2101.1°.b	100 mètres
M. CHRISTIAN BERTHET	lieu-dit "Les Landes"	LENTILLY	Révisé de Déclaration	élevage de bovins	0058.1°.b	100 mètres
EUROFRANCE	lieu-dit "La Ferrière"	LENTILLY	Autorisation avec enquête	centre de transit de bovins (régularisation)	2101.1°.a	100 mètres
M. PHILIPPE GROS	85, chemin du Bricollet	LENTILLY	Révisé de Déclaration	un élevage de bovins	2101.1°.b	100 mètres
M. Olivier PEYROT	Chemin du Bois Seigneur Impasse du Bois Setigneur	LENTILLY	Autorisation avec enquête	exploiter un chenil	2120.1°	100 mètres
MM. GUY ET CHRISTIAN JOURNOUD	lieu-dit "Le Pont Pilon"	MESSIMY	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches mixtes	0058.1°.b.2	100 mètres
M. MARC BROSSARD	lieu-dit "Le Guillermin" chemin des Tilleuls	MESSIMY	Révisé de Déclaration	un élevage de vaches laitières	2101.2°.b	100 mètres
EURL RAFFIN	PENSION DE LA COTE RD 42 Les Treynassières	MORNANT	Autorisation avec enquête	élevage de chiens	0058.C.3°.b	100 mètres
GAEC PETITJEAN	lieu-dit "Les Bresles"	POLLIGNAY	Révisé de Déclaration	élevage de vaches laitières	2101.2°.b	100 mètres
GAEC DE MAISON DES BONS OEUFS	lieu-dit "Les Gouttes"	RONTALON	Autorisation avec enquête	élevage avicole	0058.6°.a	100 mètres
Mme MIRAILLET Frédérique et M. BADIOU Cyrille	lieu-dit "Les Assiers"	RONTALON	Révisé de Déclaration	élevage de chiens	0058.4°.b	100 mètres

ETABLISSEMENT	ADRESSE	COMMUNE	PROCEDURE	OBJET	RUBRIQUE	DISTANCE
GAEC DE LA VILLARDIERE	La Villardière	SAINT-ANDRE-LA-COTE	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches laitières	2101.2°.d	100 mètres
GAEC DES CHAVANNES	lieu-dit "Les Chavannes"	SAINT-ANDRE-LA-COTE	Bénéfices de l'antériorité	élevage de vaches laitières	0058.1°.b.2	100 mètres
M. JEAN-PIERRE BERTRAND	lieu-dit "La Villardière"	SAINT-ANDRE-LA-COTE	Bénéfices de l'antériorité	élevage de vaches laitières et nourrices	0058.1°.b.2	100 mètres
GAEC FILLON Freres	"La Fillonnrière"	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	Arrêté de prescriptions spéciales	Dérégation aux distances d'implantation	2101.2°.b	71 mètres
GAEC FERRET THIZY	Flassieux	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	Changement d'exploitant	le GAEC FLASSIEUX.BG THIZY devient le GAEC FERRET THIZY en date du 01/05/2015	2101.2°.b	100 mètres
Monsieur Yves PERROT	lieu dit "SAVERNAS"	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	Récépissé de Déclaration	élevage de veaux de boucheries	2101.1°.b	100 mètres
GAEC du Petit Bozançon	Savernas	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches laitières et/ou mixtes	2101.2°.b	100 mètres
GAEC FILLON Frères	"La Fillonnrière"	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches laitières (55)	2101.2°.b	100 mètres
GAEC FERRET THIZY	Flassieux	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches laitières et/ou mixtes	2101.2°.b	100 mètres
WIL RESEARCH EUROPE-LYON	lieu-dit "Les Oncins" 329, Impasse du Domaine Rozier	SAINT-GERMAIN-NUELLES	Autorisation avec enquête	poursuivre l'exploitation d'un laboratoire d'essais et de tests de toxicologie	2120.1°	100 mètres
ENTREPRISE AGRICOLE MAZALLON	lieu-dit "Le Bajolais"	SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST	Récépissé de Déclaration	élevage de chiens	0058.4°.b	100 mètres
EARL MAZALLON	Grandval	SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST	Récépissé de Déclaration	élevage de chiens	2120.2°	100 mètres
GAEC DU FRAISSONNET	"Le Fraissonnet"	SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches laitières et/ou mixtes	2101.2°.b	100 mètres
GAEC DE GRANDVAL	Lieu-dit "Grandval"	SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches laitières et/ou mixtes	2101.2°.b	100 mètres

ETABLISSEMENT	ADRESSE_	COMMUNE	PROCEDURE	OBJET	RUBRIQUE	DISTANCE
ELEVAGE AVICOLE DU GRAND BUISSON	4 sites : 1 à SAINT-ANDEOL-LE-CHATEAU 1 à SAINT-JEAN-DE-TOUSLAS et 2 à	SAINTE-MARIE-SUR-DARGOIRE	Autorisation avec enquête	poursuivre l'exploitation d'un élevage de volailles et d'épandre les effluents produits sur des terrains situés sur les communes de Sainte-Marie-sur-Dargoire, Saint-Andéol le Château, Saint Laurent d'Agny, Saint Jean de Touslas, Mormant, Saint Didier sous Riverie, Taluyers, Saint Sorlin et Givors (Rhône) et Charnoz sur Ain, Meximieux, Balan, Villieu-Loyes-Mollon et Sainte-Maurice de Gourdans (Ain)	2112	100 mètres
EARL MICHEL MURIGNEUX	lieux-dits "La Quintillière" et "Combe Boiron"	SAINTE-MARIE-SUR-DARGOIRE	Récépissé de Déclaration	élevage de poulets	0058.6°.b	100 mètres
M. CLARARD	lieu dit "La Condamine"	SAINTE-MARIE-SUR-DARGOIRE	Autorisation avec enquête	élevage de chiens	0058.C.3°.b	100 mètres
ELEVAGE AVICOLE DU GRAND BUISSON	4 sites : 1 à SAINT-ANDEOL-LE-CHATEAU 1 à SAINT-JEAN-DE-TOUSLAS et 2 à	SAINTE-MARIE-SUR-DARGOIRE	Récépissé de Déclaration	élevage avicole	0058.7°.b	100 mètres
EARL MICHEL MURIGNEUX	lieux-dits "La Quintillière" et "Combe Boiron"	SAINTE-MARIE-SUR-DARGOIRE	Bénéfice de l'antériorité	élevage de dindes	2111.1°	100 mètres
ELEVAGE AVICOLE DU GRAND BUISSON	4 sites : 1 à SAINT-ANDEOL-LE-CHATEAU 1 à SAINT-JEAN-DE-TOUSLAS et 2 à	SAINTE-MARIE-SUR-DARGOIRE	Autorisation avec enquête	poursuivre l'exploitation d'un élevage de volailles et d'épandre les effluents produits sur des terrains situés sur les communes de Sainte-Maurice-sur-Dargoire, Saint-Andéol le Château, Saint Laurent d'Agny, Saint Jean de Touslas, Mormant, Saint Didier sous Riverie, Taluyers, Saint Sorlin et Givors (Rhône) et Charnoz sur Ain, Meximieux, Balan, Villieu-Loyes-Mollon et Sainte-Maurice de Gourdans (Ain)	2111.1°	100 mètres

ETABLISSEMENT	ADRESSE_	COMMUNE	PROCEDURE	OBJET	RUBRIQUE	DISTANCE
M. GABERT David	lieu-dit "Le Burel"	SAIN-TMAURICE-SUR-DARGOIRE	Récépissé de Déclaration	élevage des veaux de boucherie	2101.1°.b	100 mètres
EARL CHANTEGRILLET (BROSSARD)	lieu dit "Chantegrillet"	SAIN-T-PIERRE-LA-PALUD	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches	0058.1°.b.2	100 mètres
M. DOMINIQUE BERTHET	lieu dit "La Jouanas"	SAIN-T-PIERRE-LA-PALUD	Récépissé de Déclaration	élevage de volailles	0058.6°.b	100 mètres
GAEC DES JONQUILLES	lieu-dit "Le Chateiard"	SAINTE-CATHERINE	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches laitières et nourrices	2101.2°.b	100 mètres
EARL DE LA VILLONNIERE	lieu-dit "La Villonnière"	SAINTE-CATHERINE	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches laitières	0058.1°.b.2	100 mètres
GAEC BRUN	lieu-dit "Le Massenot"	SAINTE-CONSORCE	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches laitières	0058.1°.b.2	100 mètres
M. EMMANUEL MULATON	lieu-dit "Le Perrin"	SARCEY	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches nourrices	0058.1°.c	100 mètres
M. SERINDAT Jérémy	Lieu-dit "Bas de Taylan" DU DOMAINE DES DANUBES	SAVIGNY	Récépissé de Déclaration	Elevage de chiens	2120.2°	100 mètres
MME ELIANE BRESSAND	lieu-dit "Les Quatre Pierres"	SAVIGNY	Récépissé de Déclaration	élevage de chiens	2120.2°	100 mètres
Madame Laurence PERRIER	Lieu-dit Nervieux	SAVIGNY	Récépissé de Déclaration	élevage de chiens (parcelle n° 1046)	2120.2°	100 mètres
Mme Laurence PERRIER	Lieudit "Nervieux"	SAVIGNY	Récépissé de Déclaration	élevage canin (parcelles nos 1042 et 1043)	2120.2°	100 mètres
GAEC DU MARJON	lieu dit "Le Bas Marjon"	SOUICIEU-EN-JARREST	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches	0058.1°.b.2	100 mètres
Monsieur JOUSSELME Christophe	795 route du Bourg	SOURCIEUX-LES-MINES	Récépissé de Déclaration	établissement hébergement de chiens	2120.2°	100 mètres
MME ANNE VALÉRIE PASQUIER	lieu-dit "La Garenne"	SOURCIEUX-LES-MINES	Récépissé de Déclaration	élevage de chiens	2120.2°	100 mètres
GAEC DE LA SELLE	lieu-dit "La Selle"	TALUYERS	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches laitières	2101.2°.b	100 mètres
GAEC DU VAL NOIR	lieu dit "La Girardière"	VAUGNERAY	Récépissé de Déclaration	élevage de vaches	2101.2°.b	100 mètres
GAEC DE CHATANAY	lieu dit "Chatanay"	VAUGNERAY	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches	0058.1°.b.2	100 mètres
GAEC DES LUZULES	lieu-dit "Le Bois" St Laurent-de Vaux	VAUGNERAY	Récépissé de Déclaration	un élevage de vaches laitières et/ou mixtes	2101.2°.b	100 mètres
EARL P'TIT GONE	chemin des Aumônes	VAUGNERAY	Arrêté de prescriptions complémentaires	augmentation du cheptel	2111.1°	100 mètres
GAEC DU BIOJOLAIS	Hameau du Biojolaïs	VAUGNERAY	Récépissé de Déclaration	Elevage de vaches laitières	2101.2°.d	100 mètres
GAEC DES LUZULES	lieu-dit "Le Bois" St Laurent-de Vaux	VAUGNERAY	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches laitières	0058.1°.b.2	100 mètres
GAEC DES CRETES	lieu-dit "La Roche"	YZERON	Bénéfice de l'antériorité	élevage de vaches laitières	0058.1°.b.2	100 mètres

CONTRIBUTION DREAL

Installations classées

Établissements SEVESO :

- Arrêté préfectoral n° 2014261-0001 du 12 décembre 2014 portant approbation du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour de la société APPLICATION DES GAZ à SAINT-GENIS LAVAL (annexe 1-1). Ce PPRT vaut servitude d'utilité publique au sens de l'article L 123-1 du code de l'urbanisme et doit être annexé au Plan Local d'Urbanisme de la Commune de CHAPONOST.

Mines

– Concessions valides :

Des servitudes I6 découlant des concessions de SAIN-BEL et LA RONZE ont été instituées sur le territoire de ces concessions.

– Concessions renoncées, retirées ou annulées :

Les servitudes I6 découlant des concessions renoncées sont supprimées.

Canalisations de transport

La connaissance détaillée des servitudes résultant de l'existence des canalisations de transport de matières dangereuses sur le territoire de la commune doit être sollicitée auprès du transporteur pour chacune des canalisations indiquées dans les fiches en annexe 1-3.

D'une manière générale et synthétique, il convient toutefois de noter que la nature et l'étendue des servitudes respectent généralement les dispositions suivantes :

1 – Dispositions en vigueur avant le 1^{er} janvier 2012

Les textes cités ci-après ont été abrogés, notamment par les ordonnances du 27 avril 2010. Toutefois, en application de l'article L.555-29 du code de l'environnement, **l'exploitant d'une canalisation conserve les droits attachés aux servitudes existantes prises en application des dispositions législatives antérieures abrogées.**

Canalisations de transport de gaz

Dans la plupart des cas, il a été passé entre GRTgaz et les propriétaires intéressés des conventions de servitudes amiables. Dans le cas contraire (désaccord avec certains propriétaires) une servitude légale a pu être établie. Le contenu de la servitude légale s'appuie sur les dispositions de l'article 12 de la Loi du 15 juin 1906 modifiée sur les distributions d'énergie qui stipulent :

« La déclaration d'utilité publique d'une distribution d'énergie confère, en outre, au concessionnaire le droit :

- d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité...
- de faire passer des conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés privées...
- d'établir à demeure des canalisations souterraines, ou des supports pour conducteur aériens, sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures

équivalentes.

- de couper les arbres et branches d'arbre qui, se trouvant à proximité de l'emplacement des conducteurs aériens... ».

Il est à noter que même lorsqu'elles résultent de conventions amiables, sur tout ou partie de leur tracé, les servitudes d'appui, de passage, d'ébranchage ou d'abattage prévues au troisième alinéa de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 sont considérées comme étant d'utilité publique si la canalisation a été déclarée d'intérêt général ou d'utilité publique (cf. décret n° 67-886 du 7 octobre 1967, et la jurisprudence).

L'interdiction de construire et de planter généralement instaurée lors de l'établissement de telles conventions dans une largeur de bande concernée qui varie entre 4 m et 10 m selon le diamètre de la canalisation ou la nature du terrain n'est pas transformée en servitude d'utilité publique non *ædificandi*. La servitude légale d'utilité publique ne constitue pas non plus, en application des textes correspondants, une servitude non *ædificandi*. Le dernier alinéa du 4° de l'article 12 de la loi précitée dispose en effet que « la pose des canalisations ou supports dans un terrain ouvert et non bâti ne fait pas non plus obstacle au droit du propriétaire de se clore ou de se bâtir ».

Canalisations d'hydrocarbures et de produits chimiques

En l'absence de convention amiable entre le transporteur et les propriétaires, les servitudes résultant de la déclaration d'utilité publique (DUP) ou de la déclaration d'intérêt générale (DIG) nécessitées par les pipelines d'hydrocarbures et les canalisations de produits chimiques ont le caractère de « servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol ».

Ces servitudes résultent des dispositions de l'article 11 de la Loi de finance pour 1958 du 29 mars 1958 et des articles 15 et 16 du décret n° 59-645 du 16 mai 1959 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article précité de la Loi, en ce qui concerne les canalisations d'intérêt général destinées au transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression ainsi que des dispositions des articles 2 et 3 de la Loi n° 65-498 du 29 juin 1965 et de l'article 17 du décret n° 65-881 du 18 octobre 1965, en ce qui concerne les canalisations de transport de produits chimiques.

À l'intérieur d'une bande de terrain de 5 mètres dite servitude forte, sont interdites les constructions durables, les façons culturales à plus de 60 centimètres de profondeur ainsi que tout acte de nature à nuire à l'ouvrage, et notamment toute plantation d'arbres et d'arbustes. En outre, les arbres et arbustes existants doivent y être essartés.

Dans une bande plus large de 20 mètres au maximum incluant la bande de 5 mètres précitée, est établie une servitude de passage nécessaire pour la surveillance et éventuellement la réparation de la conduite. En zone forestière, l'interdiction de plantation d'arbres et d'arbustes et l'obligation d'essartage sont étendues à cette bande large.

2 – Dispositions applicables à compter du 1^{er} janvier 2012

L'Ordonnance n°2010-418 du 27 avril 2010 harmonisant les dispositions relatives à la sécurité et à la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques a abrogé la loi n° 65-498 du 29 juin 1965 relative au transport des produits chimiques par canalisations. Par ailleurs, l'Ordonnance n° 2011-504 du 9 mai 2011 portant codification de la partie législative du code de l'énergie a abrogé différents textes sur lesquels s'appuyaient la mise en place des servitudes (loi du 15 juin 1906 – loi du 8 avril 1946 modifiée –

Article 11 de la loi de finance pour 1958 du 29 mars 1958 abrogé au 1^{er} janvier 2012)

Désormais, des servitudes liées à la construction et à l'entretien et l'exploitation des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, sensiblement identiques à celles rappelées dans le paragraphe précédent, sont prévues par les articles L.555-27 et R.555-33 et suivants du code de l'Environnement **pour les canalisations faisant l'objet d'une nouvelle autorisation et pour lesquelles une déclaration d'utilité publique (DUP)** sollicitée par le transporteur, **a été prononcée** par arrêté préfectoral ou inter-préfectoral.

Dans une bande de terrain appelée « bande étroite » ou « bande de servitudes fortes », le titulaire de l'autorisation est autorisé à enfouir dans le sol les canalisations avec les accessoires techniques nécessaires à leur exploitation ou leur protection, à construire en limite de parcelle cadastrale les bornes de délimitation et les ouvrages de moins d'un mètre carré de surface nécessaires à leur fonctionnement et à procéder aux enlèvements de toutes plantations, aux abattages, essartages et élagages des arbres et arbustes nécessités pour l'exécution des travaux de pose, de surveillance et de maintenance des canalisations et de leurs accessoires.

Dans une bande appelée « bande large » ou « bande de servitudes faibles », dans laquelle est incluse la bande étroite, il est autorisé à accéder en tout temps audit terrain notamment pour l'exécution des travaux nécessaires à la construction, l'exploitation, la maintenance et l'amélioration continue de la sécurité des canalisations.

Ces servitudes s'appliquent dès la déclaration d'utilité publique des travaux et elles sont annexées aux plans locaux d'urbanisme des communes concernées.

La largeur des bandes de servitudes est fixée par la déclaration d'utilité publique, selon la demande du pétitionnaire, sans pouvoir être inférieure à 5 mètres pour la « bande étroite » ou « bande de servitudes fortes », ni dépasser 20 mètres pour la « bande étroite » et 40 mètres pour la « bande large » ou « bande de servitudes faibles ».

Dans la bande étroite, les propriétaires des terrains traversés ne peuvent édifier aucune construction durable et ils doivent s'abstenir de toute pratique culturale dépassant 0,60 mètre de profondeur et de toute plantation d'arbres ou d'arbustes.

Toutefois, lorsque la profondeur réelle d'enfouissement de la canalisation le permet, en tenant compte du risque d'érosion des terrains traversés, la déclaration d'utilité publique peut fixer une profondeur maximale des pratiques culturales supérieure à 0,60 mètre mais ne dépassant pas un mètre, et permettre, dans les haies, vignes et vergers traversés, des plantations d'arbres et d'arbustes de basses tiges ne dépassant pas 2,70 mètres de hauteur.

Outre ces dispositions, le code de l'Environnement, prévoit dans ses articles L.555-16 et R.555-30 b que **la construction ou l'extension de certains établissements recevant du public ou d'immeubles de grande hauteur sont interdites ou subordonnées à la mise en place de mesures particulières de protection** par le maître d'ouvrage du projet en relation avec le titulaire de l'autorisation.

Ainsi **pour les canalisations nouvelles ou existantes**, sont instaurées, par arrêtés préfectoraux après avis de la commission départementale compétente en matière d'environnement et de risques technologiques, des servitudes d'utilité publiques :

- subordonnant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence majorant, la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur à

la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du préfet rendu au vu d'une expertise ;

- interdisant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence réduit, l'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur ;
- interdisant, dans les zones d'effets létaux significatifs en cas de phénomène dangereux de référence réduit, l'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur.

Les phénomènes dangereux de référence sont définis par les articles R.555-39 du code l'Environnement et 11 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014.

SERVITUDES

Canalisation Transugil-Propylène :

- Bande de servitude forte non aedificandi et non plantandi : **5 m** (Loi n° 65-498 du 29 juin 1965 articles 2 et 3 ; décret n° 65-881 du 18 octobre 1965 article 17) ;
- Bande de terrain de **10 m** de large pour les servitudes de passage (décret n° 65-881 du 18 octobre 1965 article 17 et arrêté ministériel du 1^{er} juin 1971 d'approbation des caractéristiques de l'ouvrage) ;
- Bande de terrain de **10 m** de large non plantandi dans les zones forestières (décret n° 65-881 du 18 octobre 1965 article 17).

Orientations relatives à l'affectation des sols

A – Risques technologiques autour des installations classées et des stockages souterrains

A-1 – Prise en compte des risques technologiques – Cas général

La circulaire du 4 mai 2007 relative au porter à connaissance "risques technologiques" et maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées, et notamment son annexe 1 précisent les orientations suivantes.

A-1.1. Cas des établissements soumis à autorisation avec servitudes

Dans l'attente de l'approbation des plans de prévention des risques technologiques prévus par l'article L. 515-15 du code de l'environnement, il conviendra de faire preuve de prudence dans les décisions relatives à l'urbanisme et notamment de considérer les préconisations suivantes qui reprennent les principes d'interdiction ou d'autorisation décrits dans le guide méthodologique PPRT.

Ainsi, en fonction du niveau d'aléa et du type d'effet, cinq types différents de recommandations sur l'urbanisation future sont précisés :

- l'interdiction totale de construire tout nouveau projet dans les zones exposées aux aléas " TF+ " et " TF ", à l'exception d'installations industrielles directement en lien avec l'activité à l'origine des risques ;

- l'interdiction de construire tout nouveau projet dans les zones exposées aux aléas " F+ " et " F " à l'exception d'extensions liées à l'activité à l'origine du risque, d'aménagements et d'extensions d'installations existantes, ou de nouvelles installations classées autorisées compatibles (notamment au regard des effets dominos et de la gestion des situations d'urgence). La construction d'infrastructures de transport peut être autorisée uniquement pour les fonctions de desserte de la zone ;
- l'autorisation est possible dans les zones exposées aux aléas " M+ " toxique et thermique ou " M+ " et " M " de surpression, sous réserve de ne pas augmenter la population totale exposée. Quelques constructions pourront être autorisées sans densification de l'occupation du territoire. La construction d'ERP ou la réalisation d'une opération d'ensemble (construction d'un lotissement) est donc à proscrire ;
- l'autorisation est la règle générale dans les zones exposées aux aléas " M " toxique et thermique ou " Fai " de surpression, à l'exception des ERP difficilement évacuables par rapport aux phénomènes dangereux redoutés ;
- l'autorisation est la règle dans les zones exposées aux aléas " Fai " toxique et thermique.

Concernant les phénomènes dangereux à cinétique lente, il convient de limiter l'extension de l'urbanisation future en évitant une densification trop importante des zones exposées afin d'assurer à long terme la mise à l'abri des personnes.

A-1.2. Cas des installations soumises à autorisation hors d'un établissement soumis à autorisation avec servitude

Pour les phénomènes dangereux dont la probabilité est A, B, C ou D, il convient de formuler les préconisations suivantes :

- toute nouvelle construction est interdite dans les territoires exposés à des effets létaux significatifs (SELS), à l'exception d'installations industrielles directement en lien avec l'activité à l'origine des risques ;
- toute nouvelle construction est interdite dans les territoires exposés à des effets létaux (SEL) à l'exception d'installations industrielles directement en lien avec l'activité à l'origine des risques, d'aménagements et d'extensions d'installations existantes ou de nouvelles installations classées soumises à autorisation compatibles avec cet environnement (notamment au regard des effets dominos et de la gestion des situations d'urgence). La construction d'infrastructure de transport peut être autorisée uniquement pour les fonctions de desserte de la zone industrielle ;
- dans les zones exposées à des effets irréversibles (SEI), l'aménagement ou l'extension de constructions existantes sont possibles. Par ailleurs, l'autorisation de nouvelles constructions est possible sous réserve de ne pas augmenter la population exposée à ces effets irréversibles. Les changements de destinations doivent être réglementés dans le même cadre ;
- l'autorisation de nouvelles constructions est la règle dans les zones exposées à des effets indirects (SEInd). Néanmoins, il conviendra d'introduire dans les règles d'urbanisme du PLU les dispositions imposant à la construction d'être adaptée à l'effet de surpression lorsqu'un tel effet est généré.

Pour les phénomènes dangereux dont la probabilité est E, il convient de formuler les préconisations suivantes :

- toute nouvelle construction est interdite dans les territoires exposés à des effets létaux significatifs à l'exception d'installations industrielles directement en lien avec l'activité à l'origine des risques, d'aménagements et d'extensions d'installations existantes ou de nouvelles installations classées soumises à autorisation compatibles avec cet environnement (notamment au regard des effets dominos et de la gestion des situations d'urgence) ;

- dans les zones exposées à des effets létaux, l'aménagement ou l'extension de constructions existantes sont possibles. Par ailleurs, l'autorisation de nouvelles constructions est possible sous réserve de ne pas augmenter la population exposée à ces effets létaux. Les changements de destinations doivent être réglementés dans le même cadre ;
- l'autorisation de nouvelles constructions est la règle dans les zones exposées à des effets irréversibles ou indirects. Néanmoins, il conviendra d'introduire dans les règles d'urbanisme du PLU les dispositions permettant de réduire la vulnérabilité des projets dans les zones d'effet de surpression.

Nota :

Les zones **Z1** et **Z2**, couramment utilisées dans les études de dangers remises avant la mise en application des nouveaux textes introduits par la loi du 30 juillet 2003, correspondent dans le cas général, respectivement aux premiers effets létaux (SEL) et aux effets irréversibles (SEI).

Probabilité : L'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 précise les types de méthodes pour déterminer la probabilité des phénomènes dangereux. Ces méthodes permettent d'inscrire les phénomènes dangereux et accidents potentiels sur une échelle de probabilité à cinq classes définie en annexe à cet arrêté, dénommées A, B, C, D, E et allant de l'événement courant (probabilité supérieure à 10^{-2} par an) à l'événement possible mais extrêmement peu probable (probabilité inférieure à 10^{-5} par an).

A-2 – Prise en compte des risques technologiques – Cas particuliers

Les règles suivantes, issues de textes réglementaires fixant les conditions d'éloignement devant être appliquées à certaines catégories d'installations classées peuvent servir utilement de guide.

A-2.1. Rappel des règles applicables autour des entrepôts soumis à l'arrêté ministériel du 5 août 2002

Dans la zone correspondant aux effets létaux en cas d'incendie : sont interdits les nouveaux locaux habités ou occupés par des tiers à l'exclusion des installations connexes à l'entrepôt, et les nouvelles voies extérieures autres que celles desservant l'entrepôt.

Dans la zones correspondant aux effets significatifs en cas d'incendie (effets thermiques ou effets toxiques des fumées) : sont interdits les nouveaux établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur, les nouvelles voies ferrées ouvertes au transport de voyageurs, les voies d'eau ou bassins exceptés les bassins de rétention d'eaux pluviales et de réserves d'incendie, les nouvelles voies routières à grande circulation autres que celles nécessaires à la desserte ou à l'exploitation de l'entrepôt.

Annexe 1

Annexe 1-1 – . Fiche PAC Établissement BOIRON à MESSIMY

. Arrêté préfectoral portant approbation du PPRT autour de la société ADG

Annexe 1-2 – . Fiches relatives aux concessions minières : 3 fiches

. Copie des lettres d'information du 17 mai 2013 portant à la connaissance des maires des communes de Bessenay, Bibost, Chevinay, Fleurieux-sur-l'Arbresle, l'Arbresle, Lentilly, Sain Bel, Saint-Pierre la Palud, Savigny et Sourcieux les Mines l'évaluation détaillée des aléas résultant des travaux miniers réalisés par le passé sur la concession de Sain Bel

Annexe 1-3 – Fiches relatives aux canalisations de transport de matières dangereuses : 2 fiches

Annexe 1-1

- **Fiche PAC Établissement BOIRON à MESSIMY**
- **Arrêté préfectoral portant approbation du PPRT autour de la société ADG**

1. $\frac{1}{x^2} = x^{-2}$
 $\frac{d}{dx} x^{-2} = -2x^{-3} = -\frac{2}{x^3}$

2. $\frac{1}{x^3} = x^{-3}$
 $\frac{d}{dx} x^{-3} = -3x^{-4} = -\frac{3}{x^4}$

3. $\frac{1}{x^4} = x^{-4}$
 $\frac{d}{dx} x^{-4} = -4x^{-5} = -\frac{4}{x^5}$

4. $\frac{1}{x^5} = x^{-5}$
 $\frac{d}{dx} x^{-5} = -5x^{-6} = -\frac{5}{x^6}$

Fiche

Laboratoire BOIRON à MESSIMY

Activité principale : fabrication de produits pharmaceutiques
Coordonnées : 2 Avenue de l'Ouest lyonnais – 69510 MESSIMY
Dernière date de mise à jour de la fiche : 01/12/2004
Groupe de subdivisions : GS 69
Subdivision : LYON 4

Volet 1 : Etudes des dangers

N° d'ordre	Objet de l'étude (établissement, unité particulière...)	Date de l'étude si elle a déjà été remise ou échéance de remise dans le cas contraire	Le cas échéant, date de la tierce expertise (réalisée ou attendue)	Le cas échéant, date du dernier rapport d'évaluation au Préfet
1	Entrepôts de stockage 1 et 2 et fabrication de teintures mères	Juin 2000		AP du 19/2/2001
2	Entrepôt de stockage 3 et chaufferies 1 et 2	Juillet 2002		AP du 13/2/2003

Volet 2 : Action conduite par la DRIRE en matière de maîtrise de l'urbanisme

Néant.

Volet 3 : Liste des scénarios, périmètres de risque associés et éléments d'approche probabiliste

Sont seuls retenus les scénarios dont les périmètres sortent des limites de l'établissement.

Installation source	Numéro d'ordre de l'EDD	Scénario	Type d'effet (thermique, toxique, surpression)	Distances de dangers	
				Z1	Z2
Entrepôt de stockage 1	1	Incendie	thermique	24	34
Entrepôt de stockage 2	1	Incendie	thermique	24	34

Volet 4 : Liste des scénarios à retenir pour la maîtrise de l'urbanisation, validée par le Chef du Service Régional de l'Environnement Industriel

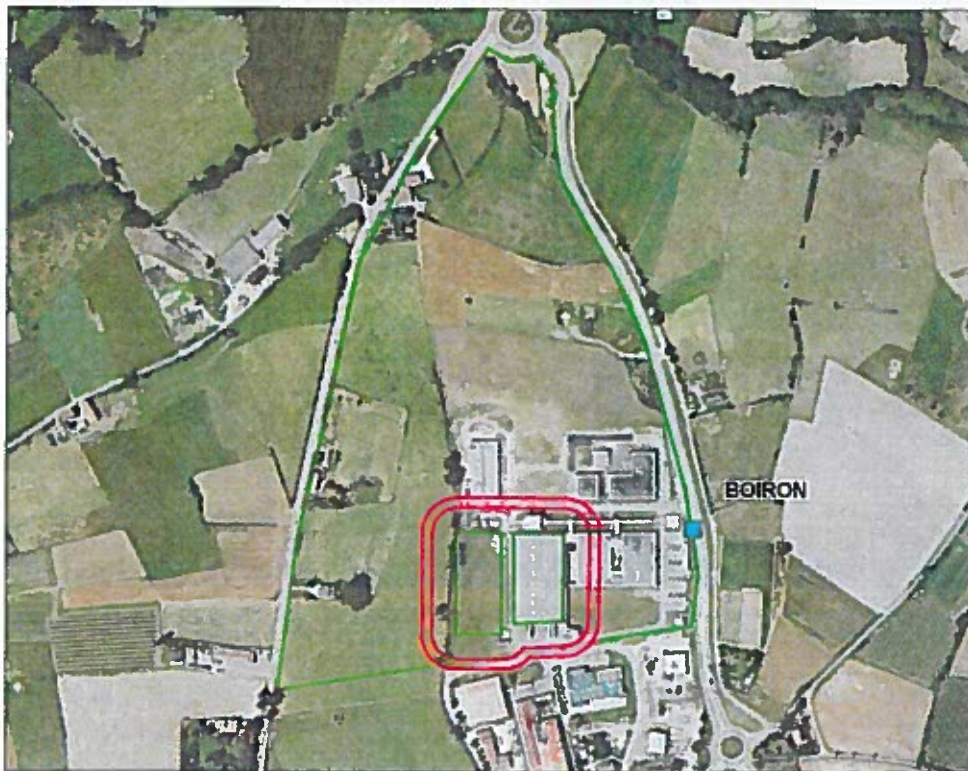
Scénarios décrits au volet 3. Les distances sont arrondies selon la méthode retenue.

Installation source	Numéro d'ordre de l'EDD	Scénario	Type d'effet (thermique, toxique, surpression)	Distances de dangers	
				Z1	Z2
Entrepôt de stockage 1	1	Incendie	thermique	25	35
Entrepôt de stockage 2	1	Incendie	thermique	25	35

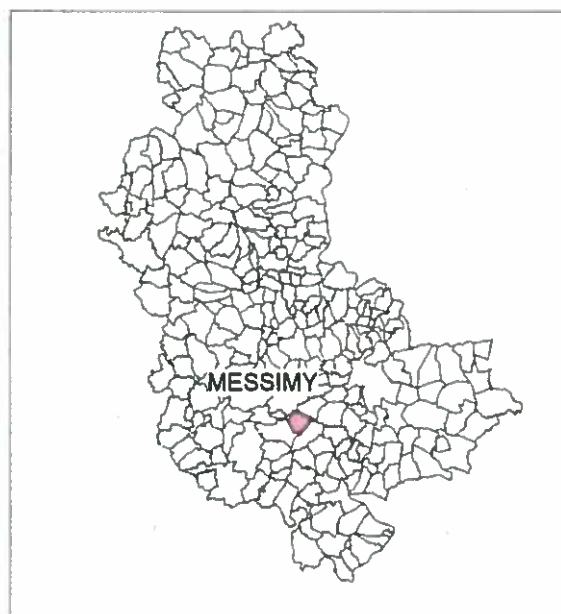
Volet 5 : Cartographie des zones de dangers validée par le Chef du Service Régional de l'Environnement Industriel

Les distances définies dans le volet 4 sont reprises sur la carte ci-jointe.

FICHE Boiron Messimy



150 mètres





PRÉFET DU RHÔNE

**Direction Départementale des Territoires
du Rhône**

Service Planification, Aménagement, Risques

Unité des Procédures administratives et Financières

**Arrêté préfectoral n°2014261-0001
portant approbation du plan de prévention des risques technologiques
pour l'établissement Application Des Gaz à Saint Genis Laval**

*Le Préfet de la zone de défense sud-est,
Préfet de la région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône,
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite*

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L125-5, L515-15 à L 515-26 et R125-23 à R125-27, R512-1 à R512-46, R515-39 à R515-50 relatifs aux plans de prévention des risques technologiques, R511-9 et R511-10 portant nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L125-2, L515-8 et D 125-29 à D125-34, relatifs aux commissions de suivi de site créées autour des établissements relevant de l'article L515-8 du code de l'environnement,

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L515-16 et L515-19-IV, relatifs aux mesures supplémentaires de prévention des risques technologiques

VU le décret n°2012-189 du 07 février 2012 relatif aux commissions de suivi de site,

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L126-1, L211-1, L 230-1 et R123-22 ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L 15-6 à L 15-8 ;

VU le décret n°2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 modifié relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées soumises à autorisation;

VU l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation ;

VU la circulaire interministérielle du 27 juillet 2005 relative au rôle des services de l'équipement dans les domaines de la prévention des risques technologiques et naturels ;

VU la circulaire du 29 septembre 2005 modifiée relative aux critères d'appréciation de la démarche de maîtrise des risques d'accidents susceptibles de survenir dans les établissements dits « SEVESO » visés par l'arrêté du 10 mai 2000 modifié ;

VU la circulaire ministérielle du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de danger, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques dans les installations classées en application de la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003, codifiée au code de l'environnement ;

VU la circulaire ministérielle du 15 novembre 2012 relative à la mise en application du décret n°2012-189 du 7 février 2012 relatifs aux commissions de suivi de site ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2014190-0001 en date du 10 novembre 2014 approuvant le plan de prévention des risques technologiques autour des sociétés BASF Agri Production et COATEX – Usine 1 à Genay et modifiant l'arrêté préfectoral n°2006-1527 du 14 février 2006 modifié relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs et son annexe;

VU l'arrêté préfectoral n°2014085-002 en date du 28 mars 2014 modifiant l'arrêté préfectoral n°2010-4675 du 12 juillet 2010 relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs et sur les sinistres dans la commune de SAINT GENIS LAVAL;

VU l'arrêté préfectoral n°2014085-0001 en date du 28 mars 2014 modifiant l'arrêté préfectoral n°2011-1881 du 26 avril 2011 relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs et sur les sinistres dans la commune de CHAPONOST;

VU l'arrêté préfectoral du 10 août 2005 modifié régissant le fonctionnement des activités exercées par la société Application des Gaz -ADG- située route de Brignais à SAINT-GENIS-LAVAL ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2007-5643 du 31 décembre 2007 modifié par arrêté n°2008-4775 du 03 septembre 2008 portant création du comité local d'information et de concertation autour du site de la société Application des Gaz ;

VU l'arrêté préfectoral n°2009-4197 du 31 août 2009 portant prescription du Plan de Prévention des Risques Technologiques(PPRT) pour l'établissement Application Des Gaz à SAINT GENIS LAVAL prorogé par arrêté n°2011-1419 du 22 février 2011 ; 2012-1026 du 11 février 2012 ; 2013014-0006 du 14 janvier 2013 et n°2014031-0001 du 03 février 2014 jusqu'au 28 février 2015;

VU l'arrêté préfectoral n°2013176-0001 du 05 juillet 2013 portant création de la commission de suivi de site de la société Application des Gaz ;

VU l'avis favorable émis par la commission de suivi de site susvisée sur le projet de P.P.R.T. autour de l'établissement Application des Gaz en date du 16 octobre 2013 ;

VU les pièces du dossier transmises par les services instructeurs, pour être soumis à l'enquête publique sur le plan de prévention des risques technologiques autour de l'établissement Application des Gaz ;

VU la note de présentation du projet de plan contenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête ;

VU la convention en date du 15 janvier 2014, entre l'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général, la Communauté Urbaine de Lyon et la société ADG, relative aux mesures supplémentaires,

VU l'arrêté préfectoral en date du 17 décembre 2013 portant ouverture d'une enquête publique du mercredi 22 janvier 2014 au samedi 22 février 2014 relative au plan de prévention des risques technologiques autour ;

VU le bilan de la concertation du 20 janvier 2014 ;

VU le rapport, les annexes et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur en date du 04 avril 2014 qui a émis un avis défavorable sur le projet de PPRT susvisé;

VU le rapport final des services instructeurs en date du 4 décembre 2014;

CONSIDERANT que l'établissement Application Des Gaz à SAINT GENIS LAVAL implanté sur le territoire de la commune de SAINT GENIS LAVAL appartient à la liste prévue au IV de l'article L 515-8 du code de l'environnement ;

CONSIDERANT que tout ou partie des communes de SAINT GENIS LAVAL et CHAPONOST sont susceptibles d'être soumis aux effets de phénomènes dangereux, générés par l'établissement Application Des Gaz à SAINT GENIS LAVAL, classés AS au sens de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement annexée à l'article R 511-9 du code de l'environnement, générant des risques de type thermique et de surpression, n'ayant pu être écartés pour la maîtrise de l'urbanisation selon les critères en vigueur définis au niveau national ;

CONSIDERANT le recouvrement des zones d'effets générées par l'établissement Application Des Gaz à SAINT GENIS LAVAL;

CONSIDERANT la liste des phénomènes dangereux issus des études de danger de l'établissement Application Des Gaz à SAINT GENIS LAVAL et la nécessité de limiter l'exposition des populations aux effets de ces phénomènes dangereux ;

SUR proposition de Madame la Secrétaire Générale de la préfecture du Rhône ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er} :

Est approuvé, tel qu'il est annexé au présent arrêté, le plan de prévention des risques technologiques autour de l'établissement Application Des Gaz à SAINT GENIS LAVAL.

Ce plan de prévention des risques comprend :

- une note de présentation;
- un zonage réglementaire;
- un règlement;
- un cahier des recommandations;
- un cahier des mesures supplémentaires;
- l'estimation des coûts des mesures supplémentaires;
- l'estimation des mesures foncières.

ARTICLE 2 :

Le PPRT vaut servitude d'utilité publique au sens de l'article L126-1 du code de l'urbanisme précité. Il doit être annexé aux documents d'urbanisme (PLU) de la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY) dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent arrêté.

ARTICLE 3 :

Les éléments nécessaires à l'établissement de l'état des risques naturels et technologiques majeurs destiné à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers situés dans les communes de SAINT GENIS LAVAL et CHAPONOST et consignés dans le dossier communal d'informations sur les risques sont modifiés pour tenir compte de la présente approbation du plan de prévention des risques technologiques autour de l'établissement Application Des Gaz à SAINT GENIS LAVAL.

L'arrêté préfectoral n°2006-1527 du 14 février 2006 modifié par arrêté préfectoral n° 2014057-0001 du 28 février 2014 fixant la liste des communes où s'applique l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs prévue au I et II de l'article L 125-5 du code de l'environnement et son annexe sont également modifiés comme suit pour tenir compte de la présente approbation :

Communes	PPR prescrit	Documents approuvés valant PERI *ou PSS*	PPR approuvé	Zone de sismicité
Chaponost	3 bis		9 bis et 20	Faible
Saint Genis Laval	3 bis		9 bis et 20	Faible

*PERI:Plan d'exposition aux risques inondation

*PSS:Plan de surfaces submersibles

3 bis: Révision et extension du Plan de prévention des risques naturels inondation du Garon	Plan de prévention des risques naturels inondation prescrit
9 bis :Révision et extension du Plan de prévention des risques naturels inondation de l'Yzeron	Plan de prévention des risques naturels inondation approuvé
20:Plan de prévention des risques technologiques autour de l'établissement Application Des Gaz à Saint Genis Laval	Plan de prévention des risques technologiques approuvé

ARTICLE 4 :

Le présent arrêté est tenu à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture habituels des bureaux :

- à la direction départementale des territoires (DDT) du Rhône – Service Planification Aménagement Risques
- à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Rhône-Alpes, - Unité territoriale du Rhône
- par voie électronique sur le site Internet des PPRT de la région Rhône-Alpes www.pprtrhonealpes.com
- à la mairie de SAINT GENIS LAVAL et CHAPONOST
- à la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY)
- à la Communauté de Communes de la Vallée du Garon (CCVG)

ARTICLE 5 :

Le présent arrêté sera notifié aux personnes et organismes associés définis à l'article 5 de l'arrêté n°2009-4297 du 31 août 2009.

Il sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône et mention en sera faite en caractère apparent dans un journal local ou régional.

Une copie du présent arrêté sera en outre affichée pendant un délai d' au moins un mois à la mairie de SAINT GENIS LAVAL et CHAPONOST et au siège de la COURLY et de la CCVG. Ces mesures de publicité seront justifiées par un certificat d'affichage du maire de SAINT GENIS LAVAL et CHAPONOST et du président de la COURLY et de la CCVG.

Le plan approuvé sera tenu à la disposition du public en mairie de SAINT GENIS LAVAL et CHAPONOST, au siège de la COURLY et de la CCVG et à la direction départementale des territoires du Rhône. Il est également consultable sur le site internet <http://www.pprtrhonealpes.com>

ARTICLE 6 :

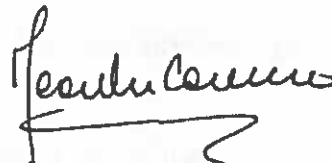
La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 7 :

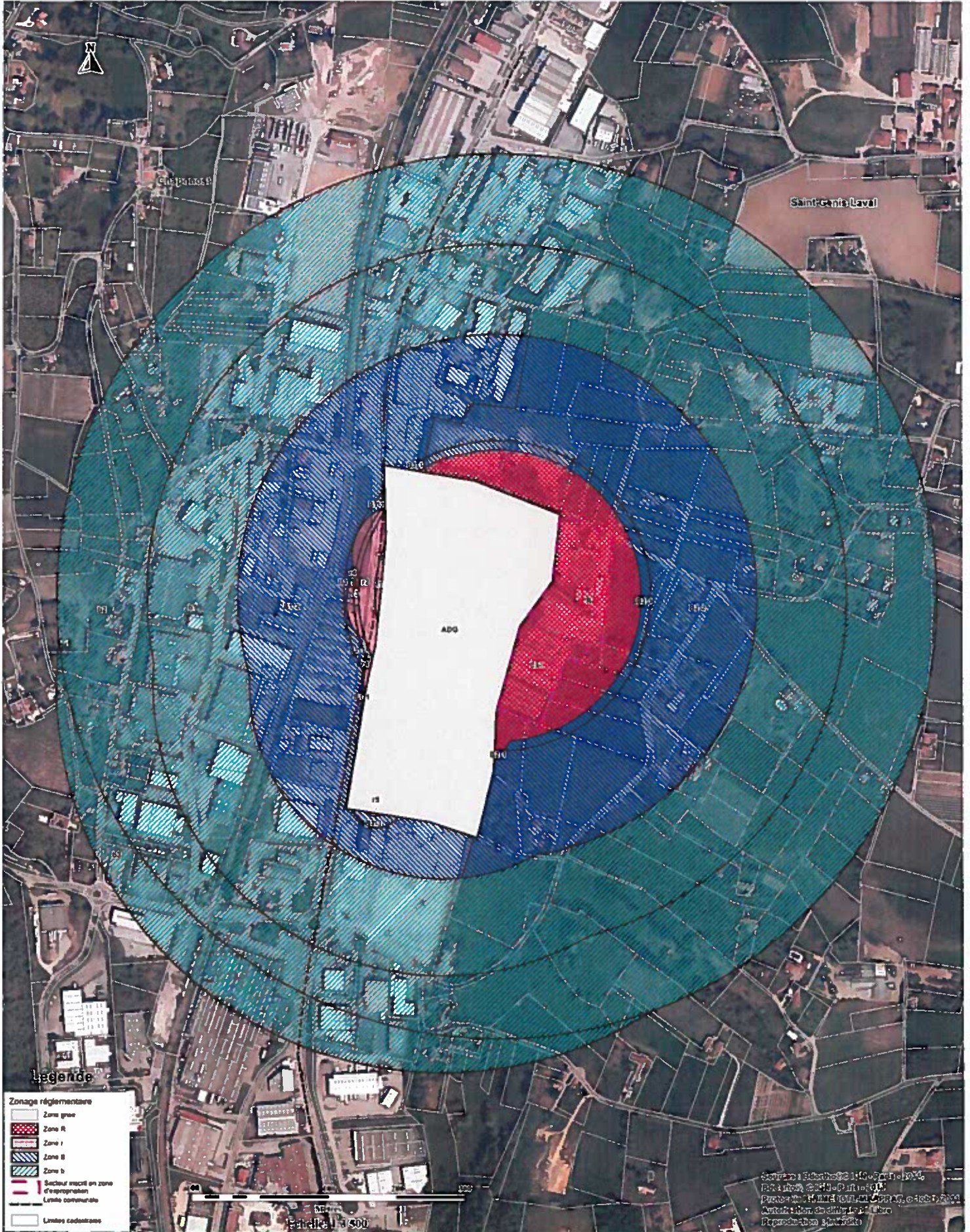
La Secrétaire Générale de la Préfecture du Rhône, la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Rhône-Alpes et le Directeur Départemental des Territoires du Rhône ainsi que les maires de SAINT GENIS LAVAL et CHAPONOST, les présidents de la COURLY et de CCVG sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

LYON, le 12 DEC. 2014

Le Préfet



Jean-François CARENCO



Service : Sécurité Civile et Prévention des Risques
 Préfecture du Rhône
 Direction Départementale des Territoires du Rhône
 Direction Départementale de l'Équipement, de l'Énergie et de l'Économie
 Direction Départementale de l'Équipement, de l'Énergie et de l'Économie
 Direction Départementale de l'Équipement, de l'Énergie et de l'Économie

Annexe 1.2

- **Fiches relatives aux concessions minières : 3 fiches**
- **Copie des lettres d'information du 17 mai 2013 portant à la connaissance des maires des communes de Bessenay, Bibost, Chevinay, Fleurieux-sur-l'Arbresle, l'Arbresle, Lentilly, Sain Bel, Saint-Pierre la Palud, Savigny et Sourcieux les Mines l'évaluation détaillée des aléas résultant des travaux miniers réalisés par le passé sur la concession de Sain Bel**



Concessions de Chessy et La Ronze

Contenu de la carte

Annotations

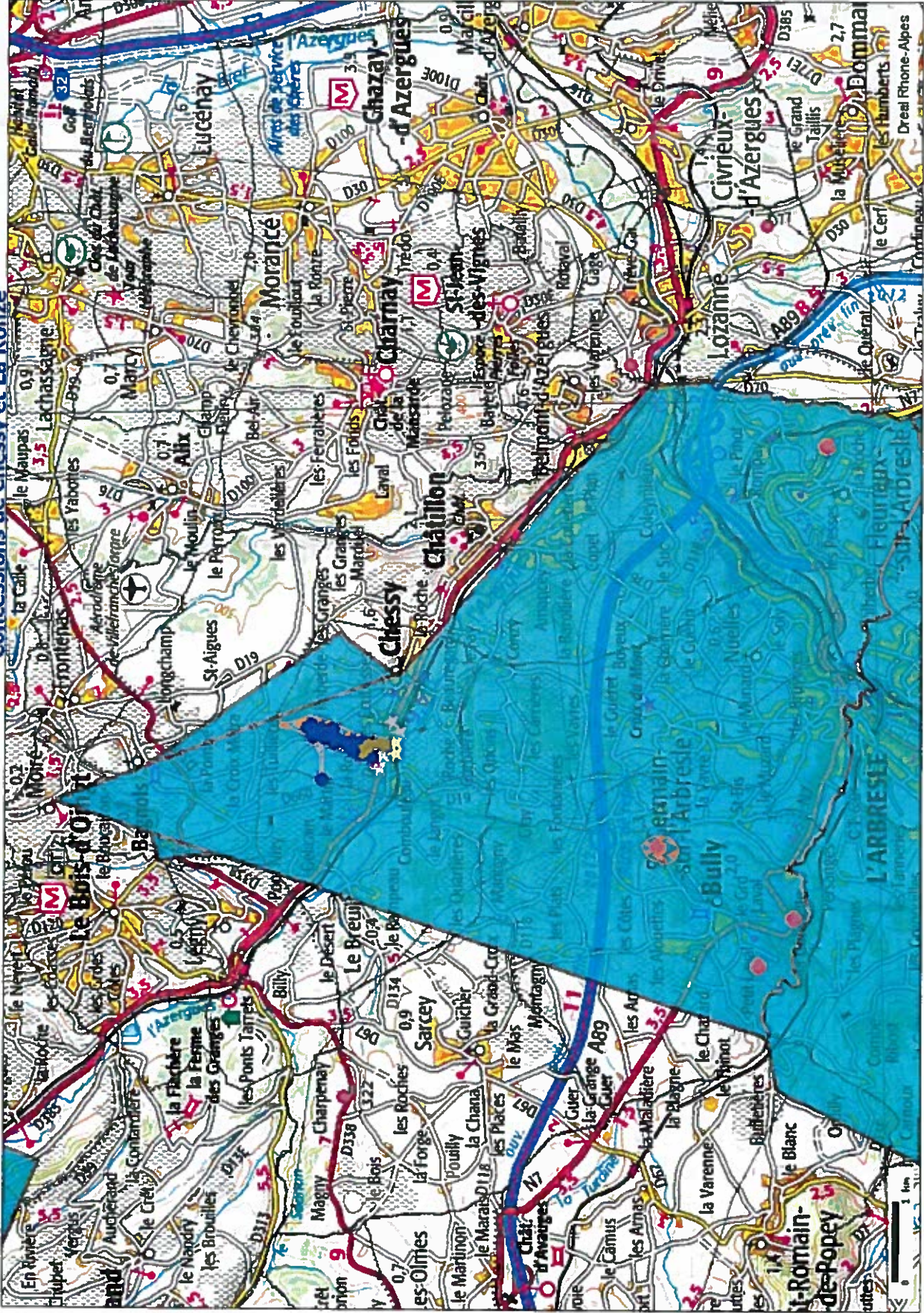
Sites Industriels, production

Ouvrages ponctuels

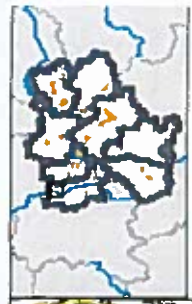
- BATT
- BURE
- CARRIERE
- CAVITE
- CHAPEAU-DE-F
- CHEMINEE
- DEBLAIS
- DESCENDERIE
- DYNAMITIERE
- FENDUE
- FORAGE
- GALERIE
- GITE
- INCONNU
- INDICATION
- MINE IGN
- PLAN INCLINE
- PUIITS
- SOURCE
- TOUR
- TRANCHEE
- TRAVAUX
- TRAVERS BANK

Points remarquables

- ★ Drain
- ★ Exhaure
- ★ Forage
- ★ Galerie
- ★ Instrait
- ★ Piezo
- ★ Puits
- ★ Rivière
- ★ Ruisseau

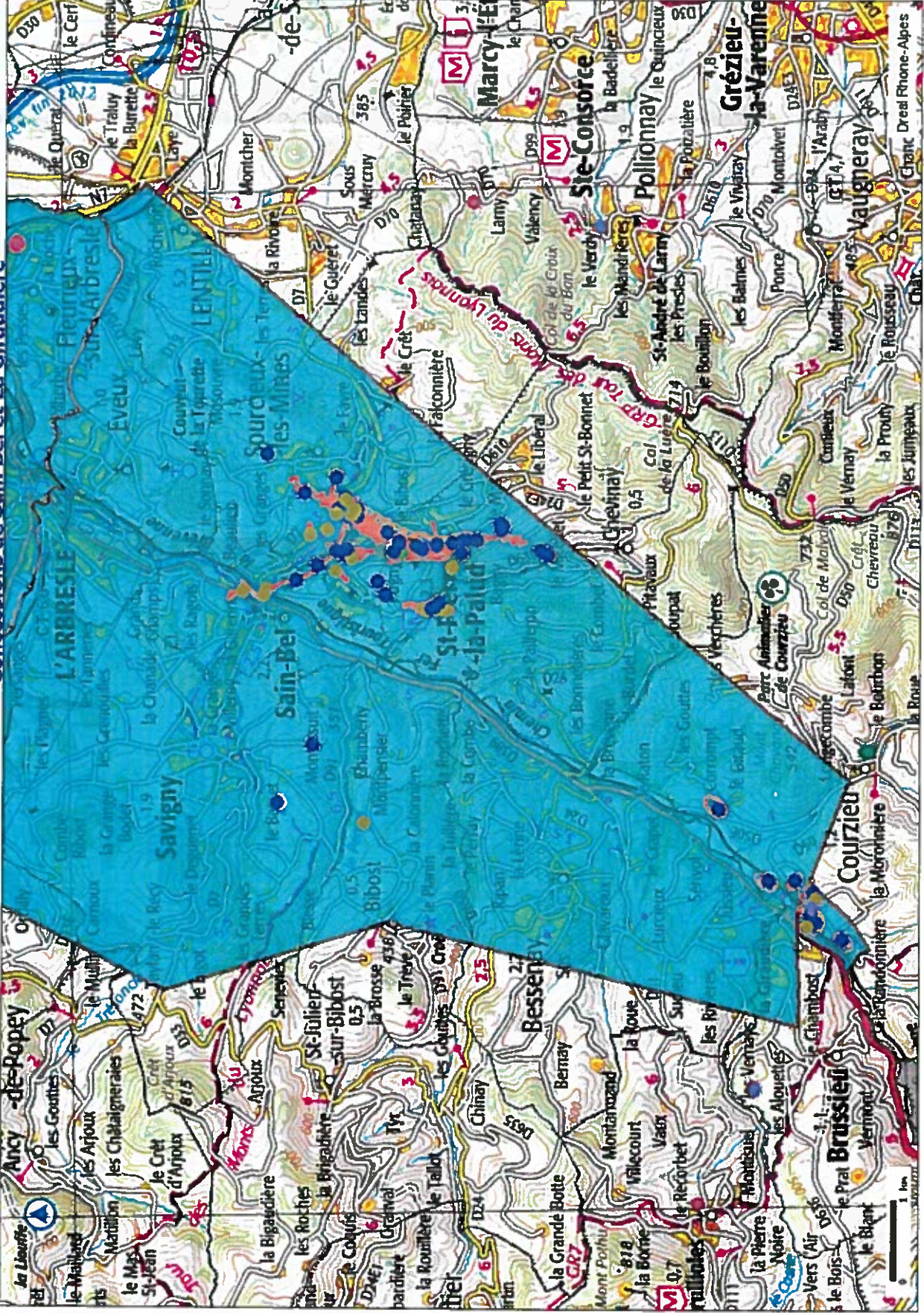


Concessions de Sain Bel et La Giraudière

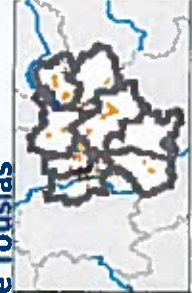


Contenu de la carte

- Annotations
Sites industriels, production
- Ouvrages ponctuels
- BATI
 - BURE
 - CARRIERE
 - CAVITE
 - CHAPEAU-DE-F
 - CHEMINEE
 - DEBLAIS
 - DESCENDERIE
 - DYNAMITIERE
 - FENDUE
 - FORAGE
 - GALERIE
 - GITE
 - INCONNU
 - INDICATION
 - MINE IGN
 - PLAN INCLINE
 - PUIITS
 - SOURCE
 - TOUR
 - TRANCHEE
 - TRAVAUX
 - TRAVERSANC
- Points remarquables
- ★ Drain
 - ★ Exhaure
 - ★ Forage
 - ★ Galeria
 - ★ Instrait
 - ★ Plazo
 - ★ Puits
 - ★ Riviere
 - ★ Ruisseau



Concessions de La Foretierre et Fontanas, Tartaras et Darroire, Saint-Romain en Gier et Saint-Jean de Touslias



Contenu de la carte

Annotations

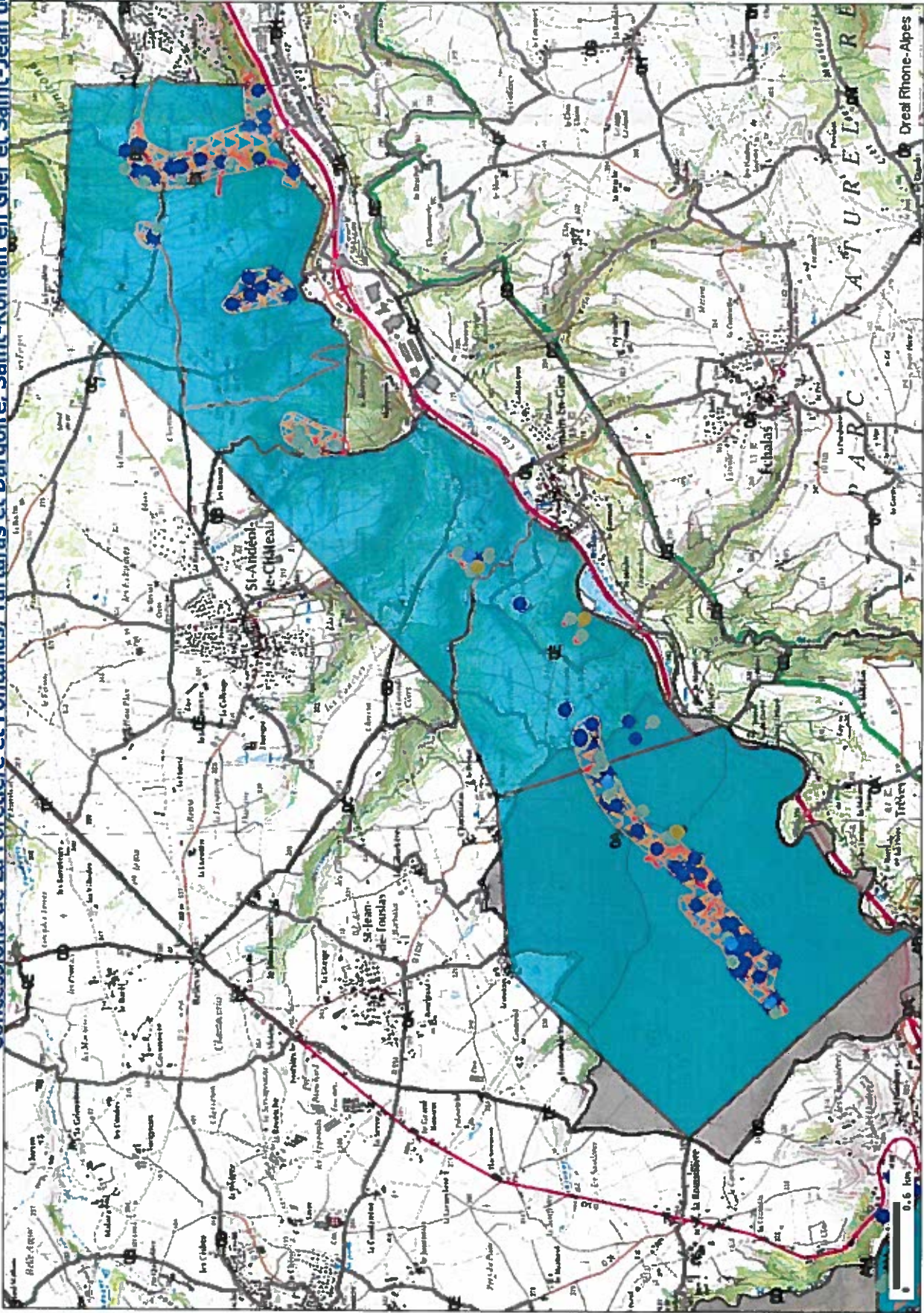
Sites industriels, production

Ouvrages ponctuels

- BATI
- BURE
- CARRIERE
- CAVITE
- CHAPEAU-DE-F
- CHEMINEE
- DEBLAIS
- DESCENDERIE
- DYNAMITIERE
- FENDUE
- FORAGE
- GALERIE
- GITE
- INCONNU
- INDICATION
- MINE IGN
- PLAN INCLINE
- PUIITS
- SOURCE
- TOUR
- TRANCHEE
- TRAVAUX
- TRAVERS BANK

Points remarquables

- ★ Drain
- ★ Exhaure
- ★ Fovage
- ★ Galerie
- ★ Instrail
- ★ Plezo
- ★ Puits
- ★ Rivière
- ★ Ruisseau





PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de BESSENAY

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : L-015858E/LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Portera connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

Monseigneur le Maire

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire de l'étude de synthèse citée en référence, relative à l'évaluation détaillée des aléas « mouvements de terrain » résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur la concession de Sain Bel.

Il ressort de cette étude que bien que votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel, elle n'est concernée par aucun aléa minier connu. En conséquence, aucune précaution particulière n'est à prévoir en matière de risque minier lié aux mouvements de terrain, au regard de la concession de Sain Bel.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

Bien à vous

Le préfet



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de BIBOST

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : 015858E/LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

**Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Portera connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels**

Norman le Roux

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire de l'étude de synthèse citée en référence, relative à l'évaluation détaillée des aléas « mouvements de terrain » résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur la concession de Sain Bel.

Il ressort de cette étude que bien que votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel, elle n'est concernée par aucun aléa minier connu. En conséquence, aucune précaution particulière n'est à prévoir en matière de risque minier lié aux mouvements de terrain, au regard de la concession de Sain Bel.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

Bun d'vry

Le préfet

Laurence Danjou-Galier



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de CHEVINAY

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : L-015858E /LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE
ddt-risques@rhonc.gouv.fr
Tél : 04 78 62 53 07
Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Portera connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

Amieu le Noue

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire d'une étude de synthèse, relative à l'évaluation détaillée des aléas résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur les concessions de Sain Bel.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joints, les résultats de cette étude ainsi que les cartes d'aléas résiduels correspondant à votre commune, pour les phénomènes liés uniquement aux « mouvements de terrain ».

Votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel. Bien que les mines ne sont plus exploitées depuis de nombreuses années, et bien qu'elles aient fait l'objet de mises en sécurité, elles restent, d'un point de vue administratif, toujours en activité tant que la procédure administrative de demande d'arrêt des travaux n'est pas clôturée. La police des mines reste donc applicable et l'exploitant qu'est la CIM est encore responsable. Sachez que cette procédure est en cours et devrait être finalisée rapidement.

L'étude qui vous est aujourd'hui transmise, et notamment les cartes des aléas miniers, a pour objectif de localiser les zones exposées à des phénomènes miniers potentiels et de les hiérarchiser en plusieurs niveaux en fonction de leur intensité et de leur probabilité d'occurrence. Cette étude a été élaborée sur la base de visites de terrain et d'une synthèse documentaire comprenant l'examen des archives minières et des plans disponibles.

De manière synthétique, il ressort de cette étude que votre commune est légèrement concernée par des aléas miniers. Deux d'entrées de galeries et une verse marquent l'exploitation minière de l'époque. Compte tenu de l'existence de ces ouvrages et de l'exploitation ancienne, la commune est impactée par :

- 2 petites zones « d'effondrement localisé » de niveau faible ;
- une toute petite zone d'aléa « instabilité de pente » d'intensité faible ;

Compte tenu de ces éléments, il m'apparaît indispensable que les documents ci-joints soient versés au dossier d'urbanisme de votre commune (notamment PLU) et que ces informations, en complément des renseignements que vous détenez déjà, soient mis à profit par votre municipalité dans les choix qu'elle serait amenée à faire dans le cadre de ses attributions, notamment en matière d'urbanisme et plus particulièrement d'occupation du sol. A cet effet, et dans l'attente du PPRM, je vous demande de faire application de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme afin d'interdire toute construction nouvelle et toute modification substantielle au bâti existant, dans les zones d'aléas identifiées précédemment,

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

Bien à vous

Le préfet,

J. P. L...

Annexe : Définitions des phénomènes dangereux

Votre attention devra particulièrement être attirée par les secteurs de votre commune répertoriés en aléa d'effondrement localisé. Ce type d'aléa, qui peut-être la conséquence soit de la remontée en surface d'un vide initié en profondeur (lié à une ancienne galerie par exemple), ou de la rupture d'une colonne de puits ou d'une tête de galerie mal obturée, se traduit par la possibilité d'apparition soudaine de cratères d'effondrement au sol susceptibles d'affecter les constructions. Il est donc particulièrement pénalisant pour l'urbanisation.

Les phénomènes d'instabilités de pente regroupent plusieurs phénomènes :

- les glissements de terrain qui concernent principalement les massifs de matériaux meubles ou faiblement cohérents. L'intensité dépend généralement des quantités de matériaux déplacés mais aussi de la profondeur de la surface de glissement. Dans la majorité des cas, la présence d'une nappe dans le talus est un phénomène aggravant
- les coulées qui sont des glissements superficiels pour lesquels du fait de leur quasi liquidité les matériaux peuvent se déplacer sur des très grandes distances
- les effondrements, les éboulements, les écroulements et les chutes de blocs associées qui concernent plus spécifiquement les falaises ou les talus rocheux



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du Rhône

Lyon, le **17 MAI 2013**

*Service Planification Aménagement Risques
Unité Procédures Administratives et Financières*

Monsieur le maire de FLEURIEUX sur L'ARBRESLE

Référence : 015858E/LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et cartographie des aléas mouvements de terrain – Porterà connaissance (PAC) et information sur les aléas miniers résiduels

Mon sieur le Maire .

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire de l'étude de synthèse citée en référence, relative à l'évaluation détaillée des aléas « mouvements de terrain » résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur la concession de Sain Bel.

Il ressort de cette étude que bien que votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel, elle n'est concernée par aucun aléa minier connu. En conséquence, aucune précaution particulière n'est à prévoir en matière de risque minier lié aux mouvements de terrain, au regard de la concession de Sain Bel.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

Bien à vous .

Le préfet



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de L'ARBRESLE

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : 015858E/LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain -
Portera connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

Na le Noue .

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire de l'étude de synthèse citée en référence, relative à l'évaluation détaillée des aléas « mouvements de terrain » résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur la concession de Sain Bel.

Il ressort de cette étude que bien que votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel, elle n'est concernée par aucun aléa minier connu. En conséquence, aucune précaution particulière n'est à prévoir en matière de risque minier lié aux mouvements de terrain, au regard de la concession de Sain Bel.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

Bien à vous

Le préfet

Laurence Danjou-Galier



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de LENTILLY

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : 015858E/LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Porter à connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

Monsieur le Maire -

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire de l'étude de synthèse citée en référence, relative à l'évaluation détaillée des aléas « mouvements de terrain » résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur la concession de Sain Bel.

Il ressort de cette étude que bien que votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel, elle n'est concernée par aucun aléa minier connu. En conséquence, aucune précaution particulière n'est à prévoir en matière de risque minier lié aux mouvements de terrain, au regard de la concession de Sain Bel.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

Bien à vous

Le préfet



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de SAIN BEL

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : L-015858E /LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Porter à connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

M. Le Maire

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire d'une étude de synthèse, relative à l'évaluation détaillée des aléas résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur les concessions de Sain Bel.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joints, les résultats de cette étude ainsi que les cartes d'aléas résiduels correspondant à votre commune, pour les phénomènes liés uniquement aux « mouvements de terrain ».

Votre commune se trouve dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel. Bien que les mines ne soient plus exploitées depuis de nombreuses années, et bien qu'elles aient fait l'objet de mises en sécurité, elles restent, d'un point de vue administratif, toujours en activité tant que la procédure administrative de demande d'arrêt des travaux n'est pas clôturée. La police des mines reste donc applicable et l'exploitant qu'est la CIM est encore responsable. Sachez que cette procédure est en cours et devrait être finalisée rapidement.

L'étude qui vous est aujourd'hui transmise, et notamment les cartes des aléas miniers, a pour objectif de localiser les zones exposées à des phénomènes miniers potentiels et de les hiérarchiser en plusieurs niveaux en fonction de leur intensité et de leur probabilité d'occurrence. Cette étude a été élaborée sur la base de visites de terrain et d'une synthèse documentaire comprenant l'examen des archives minières et des plans disponibles.

De manière synthétique, il ressort de cette étude que votre commune est concernée par des anciens travaux miniers. Une entrée de galerie et deux puits marquent l'exploitation minière de l'époque. Compte tenu de l'existence de ces ouvrages et de l'exploitation ancienne, la commune est impactée par :

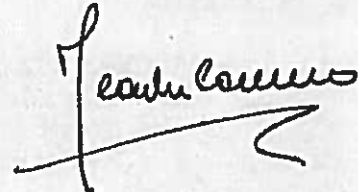
- plusieurs zones « d'effondrement localisé » de niveau moyen ;
- plusieurs zones « d'effondrement localisé » de niveau faible ;

Compte tenu de ces éléments, il m'apparaît indispensable que les documents ci-joints soient versés au dossier d'urbanisme de votre commune (notamment PLU) et que ces informations, en complément des renseignements que vous détenez déjà, soient mis à profit par votre municipalité dans les choix qu'elle serait amenée à faire dans le cadre de ses attributions, notamment en matière d'urbanisme et plus particulièrement d'occupation du sol. A cet effet, et dans l'attente du PPRM, je vous demande de faire application de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme afin d'interdire toute construction nouvelle et toute modification substantielle au bâti existant dans les zones d'aléas identifiées précédemment.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

A votre disposition pour en parler

Le préfet,



Annexe : Recommandations pour l'interprétation des cartes d'aléas détaillées

Votre attention devra particulièrement être attirée par les secteurs de votre commune répertoriés en aléa d'effondrement localisé. Ce type d'aléa, qui peut-être la conséquence soit de la remontée en surface d'un vide initié en profondeur (lié à une ancienne galerie par exemple), ou de la rupture d'une colonne de puits ou d'une tête de galerie mal obturée, se traduit par la possibilité d'apparition soudaine de cratères d'effondrement au sol susceptibles d'affecter les constructions. Il est donc particulièrement pénalisant pour l'urbanisation.



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques
Unité Procédures Administratives et Financières

Monsieur le maire de SAINT PIERRE la
PALUD

Référence : L-015858E /LDG
Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE
ddt-risques@rhone.gouv.fr
Tél : 04 78 62 53 07
Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GHODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Portera connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

Amour le Nour

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire d'une étude de synthèse, relative à l'évaluation détaillée des aléas résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur les concessions de Sain Bel.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joints, les résultats de cette étude ainsi que les cartes d'aléas résiduels correspondant à votre commune, pour les phénomènes liés uniquement aux « mouvements de terrain ».

Votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel. Bien que les mines ne soient plus exploitées depuis de nombreuses années, et bien qu'elles aient fait l'objet de mises en sécurité, elles restent, d'un point de vue administratif, toujours en activité tant que la procédure administrative de demande d'arrêt des travaux n'est pas clôturée. La police des mines reste donc applicable et l'exploitant qu'est la CIM est encore responsable. Sachez que cette procédure est en cours et devrait être finalisée rapidement.

L'étude qui vous est aujourd'hui transmise, et notamment les cartes des aléas miniers, a pour objectif de localiser les zones exposées à des phénomènes miniers potentiels et de les hiérarchiser en plusieurs niveaux en fonction de leur intensité et de leur probabilité d'occurrence. Cette étude a été élaborée sur la base de visites de terrain et d'une synthèse documentaire comprenant l'examen des archives minières et des plans disponibles.

De manière synthétique, il ressort de cette étude que votre commune est concernée par d'anciens travaux miniers sur plusieurs secteurs. Environ 18 entrées de galeries, 28 puits ainsi que six terrils et verses minières marquent l'exploitation minière de l'époque. Compte tenu de l'existence de ces ouvrages et de l'exploitation ancienne, la commune est impactée par :

- plusieurs zones d'aléa « d'effondrement localisé » de niveau moyen ;
- plusieurs zones d'aléa « d'effondrement localisé » de niveau faible ;
- une zone d'aléa « affaissement » de niveau faible ;
- une zone d'aléa « tassement » d'intensité forte ;
- 5 petites zones d'aléa « instabilité de pente » d'intensité faible ;

Compte tenu de ces éléments, il m'apparaît indispensable que les documents ci-joints soient versés au dossier d'urbanisme de votre commune (notamment PLU) et que ces informations, en complément des renseignements que vous détenez déjà, soient mis à profit par votre municipalité dans les choix qu'elle serait amenée à faire dans le cadre de ses attributions, notamment en matière d'urbanisme et plus particulièrement d'occupation du sol. A cet effet, et dans l'attente du PPRM, je vous demande de faire application de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme afin d'interdire toute construction nouvelle et toute modification substantielle au bâti existant dans les zones d'aléas identifiées précédemment.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

A votre disposition pour en parler

Le préfet,

P. Couderc

Annexe : Recommandations pour l'interprétation des cartes d'aléas détaillées

Votre attention devra particulièrement être attirée par les secteurs de votre commune répertoriés en aléa d'effondrement localisé. Ce type d'aléa, qui peut-être la conséquence soit de la remontée en surface d'un vide initié en profondeur (lié à une ancienne galerie par exemple), ou de la rupture d'une colonne de puits ou d'une tête de galerie mal obturée, se traduit par la possibilité d'apparition soudaine de cratères d'effondrement au sol susceptibles d'affecter les constructions. Il est donc particulièrement pénalisant pour l'urbanisation.

Les phénomènes de tassement correspondent à des mouvements de sol, résultant de la recompaction d'un massif meuble ou affecté par des travaux souterrains, souvent liée à des variations de conditions environnementales ou à des surcharges apportées par de nouvelles constructions ou sous l'effet du propre poids des terrains. Ils présentent en général moins de danger aux biens et aucun directement aux personnes que les effondrements localisés.

Les phénomènes d'instabilités de pente regroupent plusieurs phénomènes :

- les glissements de terrain qui concernent principalement les massifs de matériaux meubles ou faiblement cohérents. L'intensité dépend généralement des quantités de matériaux déplacés mais aussi de la profondeur de la surface de glissement. Dans la majorité des cas, la présence d'une nappe dans le talus est un phénomène aggravant
- les coulées qui sont des glissements superficiels pour lesquels du fait de leur quasi liquidité les matériaux peuvent se déplacer sur des très grandes distances
- les effondrements, les éboulements, les écroulements et les chutes de blocs associées qui concernent plus spécifiquement les falaises ou les talus rocheux

Le phénomène d'affaissement est un phénomène progressif lié à la présence de cavités à moyenne ou grande profondeur. La rupture de ces cavités se propage vers la surface en provoquant un tassement des terrains qui se traduit par la formation d'une cuvette d'affaissement.



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de SAVIGNY

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : L-015858E /LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Portera connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

Mme le Maire

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire d'une étude de synthèse, relative à l'évaluation détaillée des aléas résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur les concessions de Sain Bel.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joints, les résultats de cette étude ainsi que les cartes d'aléas résiduels correspondant à votre commune, pour les phénomènes liés uniquement aux « mouvements de terrain ».

Votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel. Bien que les mines ne soient plus exploitées depuis de nombreuses années, et bien qu'elles aient fait l'objet de mises en sécurité, elles restent, d'un point de vue administratif, toujours en activité tant que la procédure administrative de demande d'arrêt des travaux n'est pas clôturée. La police des mines reste donc applicable et l'exploitant qu'est la CIM est encore responsable. Sachez que cette procédure est en cours et devrait être finalisée rapidement.

L'étude qui vous est aujourd'hui transmise, et notamment les cartes des aléas miniers, a pour objectif de localiser les zones exposées à des phénomènes miniers potentiels et de les hiérarchiser en plusieurs niveaux en fonction de leur intensité et de leur probabilité d'occurrence. Cette étude a été élaborée sur la base de visites de terrain et d'une synthèse documentaire comprenant l'examen des archives minières et des plans disponibles.

De manière synthétique, il ressort de cette étude que votre commune est légèrement concernée par deux petits secteurs. Une entrée de galeries et deux puits marquent l'exploitation minière de l'époque. Compte tenu de l'existence de ces ouvrages et de l'exploitation ancienne, la commune est impactée par :

- une petite zone « d'effondrement localisé » de niveau moyen ;
- une petite zone « d'effondrement localisé » de niveau faible ;

Compte tenu de ces éléments, il m'apparaît indispensable que les documents ci-joints soient versés au dossier d'urbanisme de votre commune (notamment PLU) et que ces informations, en complément des renseignements que vous détenez déjà, soient mis à profit par votre municipalité dans les choix qu'elle serait amenée à faire dans le cadre de ses attributions, notamment en matière d'urbanisme et plus particulièrement d'occupation du sol. A cet effet, et dans l'attente du PPRM, je vous demande de faire application de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme afin d'interdire toute construction nouvelle et toute modification substantielle au bâti existant dans les zones d'aléas identifiées précédemment.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

Bien à vous

Le préfet,

Henri Courvoisier

Annexe : Recommandations pour l'interprétation des cartes d'aléas détaillées

Votre attention devra particulièrement être attirée par les secteurs de votre commune répertoriés en aléa d'effondrement localisé. Ce type d'aléa, qui peut-être la conséquence soit de la remontée en surface d'un vide initié en profondeur (lié à une ancienne galerie par exemple), ou de la rupture d'une colonne de puits ou d'une tête de galerie mal obturée, se traduit par la possibilité d'apparition soudaine de cratères d'effondrement au sol susceptibles d'affecter les constructions. Il est donc particulièrement pénalisant pour l'urbanisation.



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires du
Rhône

Lyon, le 17 MAI 2013

Service Planification Aménagement Risques

Monsieur le maire de SOURCIEUX les MINES

Unité Procédures Administratives et Financières

Référence : L-015858E /LDG

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurence DANJOU-GALIERE

ddt-risques@rhone.gouv.fr

Tél : 04 78 62 53 07

Fax : 04 78 62 54 94

Objet : Étude GEODERIS - S2008/42DE-
08RHA2230 - Mines de Sain Bel. Évaluation et
cartographie des aléas mouvements de terrain –
Portera connaissance (PAC) et information sur les
aléas miniers résiduels

Amusez le Maire

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Rhône Alpes m'a rendu destinataire d'une étude de synthèse, relative à l'évaluation détaillée des aléas résultant des travaux miniers réalisés par le passé, sur les concessions de Sain Bel.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joints, les résultats de cette étude ainsi que les cartes d'aléas résiduels correspondant à votre commune, pour les phénomènes liés uniquement aux « mouvements de terrain ».

Votre commune se trouve, en partie, dans le périmètre de la concession des mines de pyrite de Sain Bel. Bien que les mines ne soient plus exploitées depuis de nombreuses années, et bien qu'elles aient fait l'objet de mises en sécurité, elles restent, d'un point de vue administratif, toujours en activité tant que la procédure administrative de demande d'arrêt des travaux n'est pas clôturée. La police des mines reste donc applicable et l'exploitant qu'est la CIM est encore responsable. Sachez que cette procédure est en cours et devrait être finalisée rapidement.

L'étude qui vous est aujourd'hui transmise, et notamment les cartes des aléas miniers, a pour objectif de localiser les zones exposées à des phénomènes miniers potentiels et de les hiérarchiser en plusieurs niveaux en fonction de leur intensité et de leur probabilité d'occurrence. Cette étude a été élaborée sur la base de visites de terrain et d'une synthèse documentaire comprenant l'examen des archives minières et des plans disponibles.

Direction Départementale des Territoires du Rhône – 165, rue Garibaldi – CS 33862 -

69401 Lyon cedex 03 - Standard – 04 78 62 50 50 –

Accueil du public : DDT Cité administrative (Bâtiment A) 9h00-11h00 / 14h00-16h00

Accès en T.C : Métro ligne B – Gare Part-Dieu / Tram T 1 – Part-Dieu Servient

De manière synthétique, il ressort de cette étude que votre commune est concernée sur plusieurs secteurs par des travaux miniers dont le principal est situé au sud de la commune au niveau du Pilon. Une dizaine d'entrées de galeries, une dizaine de puits marquent l'exploitation minière de l'époque. Compte tenu de l'existence de ces ouvrages et de l'exploitation ancienne, la commune est impactée par :

- plusieurs zones d'aléa « d'effondrement localisé » de niveau moyen ;
- plusieurs zones d'aléa « d'effondrement localisé » de niveau faible ;
- deux zones d'aléa « d'affaissement » de niveau faible ;
- une zone d'aléa « tassement » d'intensité forte ;
- une zone d'aléa « affaissement » d'intensité faible ;
- une petite zone d'aléa « instabilité de pente » d'intensité faible ;
- une petite zone d'aléa « instabilité de pente » d'intensité moyenne ;

Compte tenu de ces éléments, il m'apparaît indispensable que les documents ci-joints soient versés au dossier d'urbanisme de votre commune (notamment PLU) et que ces informations, en complément des renseignements que vous détenez déjà, soient mis à profit par votre municipalité dans les choix qu'elle serait amenée à faire dans le cadre de ses attributions, notamment en matière d'urbanisme et plus particulièrement d'occupation du sol. A cet effet, et dans l'attente du PPRM, je vous demande de faire application de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme afin d'interdire toute construction nouvelle et toute modification substantielle au bâti existant dans les zones d'aléas identifiées précédemment.

Mes services demeurent à votre disposition pour toute information complémentaire qui vous paraîtrait utile.

A votre disposition pour en parler

Le préfet,

Jean-Louis

Annexe : Recommandations pour l'interprétation des cartes d'aléas détaillées

Votre attention devra particulièrement être attirée par les secteurs de votre commune répertoriés en aléa d'effondrement localisé. Ce type d'aléa, qui peut-être la conséquence soit de la remontée en surface d'un vide initié en profondeur (lié à une ancienne galerie par exemple), ou de la rupture d'une colonne de puits ou d'une tête de galerie mal obturée, se traduit par la possibilité d'apparition soudaine de cratères d'effondrement au sol susceptibles d'affecter les constructions. Il est donc particulièrement pénalisant pour l'urbanisation.

Les phénomènes de tassement correspondent à des mouvements de sol, résultant de la recompaction d'un massif meuble ou affecté par des travaux souterrains, souvent liée à des variations de conditions environnementales ou à des surcharges apportées par de nouvelles constructions ou sous l'effet du propre poids des terrains. Ils présentent en général moins de danger aux biens et aucun directement aux personnes que les effondrements localisés.

Le phénomène d'affaissement est un phénomène progressif lié à la présence de cavités à moyenne ou grande profondeur. La rupture de ces cavités se propage vers la surface en provoquant un tassement des terrains qui se traduit par la formation d'une cuvette d'affaissement.

Les phénomènes d'instabilités de pente regroupent plusieurs phénomènes :

- les glissements de terrain qui concernent principalement les massifs de matériaux meubles ou faiblement cohérents. L'intensité dépend généralement des quantités de matériaux déplacés mais aussi de la profondeur de la surface de glissement. Dans la majorité des cas, la présence d'une nappe dans le talus est un phénomène aggravant
- les coulées qui sont des glissements superficiels pour lesquels du fait de leur quasi liquidité les matériaux peuvent se déplacer sur des très grandes distances
- les effondrements, les éboulements, les écoulements et les chutes de blocs associées qui concernent plus spécifiquement les falaises ou les talus rocheux

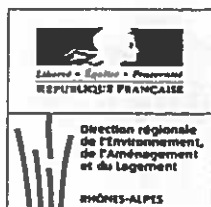
Annexe 1-3

- **Fiches relatives aux canalisations de transport de matières dangereuses : 2 fiches**

Annexe 1-3

- **Fiches relatives aux canalisations de transport de matières dangereuses : 2 fiches**





Canalisations de transport de gaz naturel

SPR/RTM/cana-13-044 bis
15/04/2013

1) CONTEXTE

La réalisation des ouvrages de transport de gaz naturel par canalisation relève du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement, relatif aux canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques.

Par ailleurs, cet ouvrage a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Pour connaître le tracé de ouvrage, les servitudes qui s'y rattachent et les éventuelles mesures de protection existantes ou susceptibles d'être mises en place, il est nécessaire de prendre l'attache du transporteur :

Départements de l'Ain, l'Ardèche, la Drôme, l'Isère, le Rhône, la Savoie et la Haute-Savoie	Département de la Loire
GRTgaz Région Rhône-Méditerranée Agence Rhône-Alpes 36 bd de Schweighouse - 69530 BRIGNAIS Tél. 04.72.31.36.23	GRTgaz Région Rhône-Méditerranée Agence Auvergne 19 allée Mesdames 03200 VICHY Tél. 04.70.30.90.00

2) RISQUES

Les caractéristiques techniques de l'ouvrage répondent aux conditions et exigences définies par l'arrêté du 4 août 2006 modifié portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques, garantissant ainsi leur sûreté intrinsèque.

Les conditions opératoires d'exploitation, de surveillance et de maintenance mises en œuvre par le transporteur visent à prévenir les risques inhérents à de tels ouvrages et le développement d'une communication appropriée auprès des riverains est de nature à les réduire.

Le retour d'expérience de l'exploitation et les accidents survenus sur des canalisations de transport de gaz naturel montrent cependant que de telles canalisations peuvent présenter des dangers pour le voisinage. Les deux scénarios envisagés sont :

- perte de confinement de la canalisation au travers d'une fissure ou d'une corrosion sur un tube ;
- perte de confinement de la canalisation avec rupture franche suite à une agression externe.

Le scénario de rupture franche, le plus redoutable, est le scénario de référence lorsque la canalisation n'est pas protégée. Ses conséquences s'étendraient jusqu'à plusieurs dizaines de mètres de part et d'autre de la canalisation pour les effets irréversibles ainsi que pour les premiers effets létaux, et les effets létaux significatifs. Les distances à considérer sont reprises dans les tableaux ci-après.

Le scénario de perte de confinement de la canalisation au travers d'une fissure ou d'une corrosion sur un tube scénario peut constituer la référence lorsque des mesures compensatoires de type physique (c'est-à-dire une barrière physique de nature à s'opposer à une agression extérieure ou toute(s) autre(s) disposition(s) compensatoire(s) prévue(s) par un guide professionnel reconnu) sont mises en œuvre,

complétées si nécessaire d'autres mesures compensatoires permettant de rendre les scénarios acceptables par réduction de leur probabilité d'occurrence. En effet, au-delà des obligations réglementaires rappelées précédemment, et dans le but de réduire les risques présentés par la canalisation, il est possible de mettre en œuvre de telles dispositions compensatoires si elles n'existent pas. L'événement redouté conduit alors à des zones de dangers réduites dont les distances sont reprises dans les tableaux ci-après.

Ces deux scénarios s'appuient sur le fait qu'une fuite sur une telle conduite peut aboutir à l'inflammation du panache de gaz. Les distances évoquées ci-dessus résultent du guide méthodologique pour la réalisation d'une étude de dangers concernant une canalisation de transport du guide GESIP retenu.

3) DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE MAÎTRISE DE L'URBANISATION

La probabilité d'occurrence des événements évoqués précédemment est particulièrement faible. Cependant, le risque nul n'existant pas, il apparaît nécessaire d'inciter les maires à la vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation dans les zones de dangers pour la vie humaine, de façon proportionnée à chacun des trois niveaux de dangers (significatifs, graves et très graves). A cet effet, ils détermineront, sous leur responsabilité, les secteurs appropriés dans lesquels sont justifiées des restrictions de construction ou d'installation, comme le prévoit l'article R. 123-11 b du code de l'urbanisme.

En particulier, si les maires envisagent de permettre réglementairement la réalisation de projets dans les zones de dangers pour la vie humaine, ils devront prendre a minima les dispositions suivantes :

- dans la zone des dangers significatifs pour la vie humaine correspondant aux effets irréversibles (cf. colonne IRE du tableau ci-après) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ces projets sur sa canalisation¹⁹,
- dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondant aux premiers effets létaux (cf. colonne PEL du tableau ci-après) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeubles de grande hauteur et d'établissements recevant du public relevant de la 1^{ère} à la 3^{ème} catégorie,
- dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (cf. colonne ELS du tableau ci-après) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeubles de grande hauteur et d'établissements recevant du public susceptibles de recevoir plus de 100 personnes.

La mise en place de mesures compensatoires de type physique (c'est-à-dire une barrière physique de nature à s'opposer à une agression extérieure ou toute(s) autre(s) disposition(s) compensatoire(s) prévue(s) par un guide professionnel reconnu) complétées si nécessaire d'autres mesures compensatoires permettant de rendre les scénarios acceptables par réduction de leur probabilité, peut permettre de réduire l'ensemble des trois zones précitées à 5 m de part et d'autre de la canalisation, lorsque la population susceptible d'être exposée en cas de fuite a la possibilité d'évacuer le secteur sans difficultés.

IRE	Distance correspondant aux effets irréversibles, de part et d'autre de l'axe de la canalisation (dose de 600 [(kW/m ²) ^{1/3}] s)
PEL	Distance correspondant aux premiers effets létaux, de part et d'autre de l'axe de la canalisation (dose de 1000 [(kW/m ²) ^{1/3}] s)
ELS	Distance correspondant aux effets létaux significatifs, de part et d'autre de l'axe de la canalisation (dose de 1800 [(kW/m ²) ^{1/3}] s)

¹⁹ Nota : Cette consultation ne dispense pas des obligations découlant de l'application du chapitre IV du titre V du livre V du Code de l'environnement relatif à la sécurité des réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (art R554-1 à 38).

Distances d'effets en mètres à prendre en compte de part et d'autre de l'axe de la canalisation de transport de gaz

PMS (bar)	25			40			54			67,7			80			94		
Diam. canalisation (DN)	ELS	PEL	IRE	ELS	PEL	IRE	ELS	PEL	IRE	ELS	PEL	IRE	ELS	PEL	IRE	ELS	PEL	IRE
80	5	5	10	5	10	10	5	10	15	5	10	15	5	10	20	10	15	20
100	5	10	10	5	10	15				10	15	25	10	15	25	15	20	30
150	10	15	25	15	20	30	15	30	40	20	30	45	25	35	50	25	40	55
200	15	25	35	20	35	50	30	45	60	35	55	70	40	60	80	45	70	90
250	25	40	50	35	50	70	45	65	85	50	75	100	55	85	110	65	90	120
300	35	50	70	45	70	95	55	85	115	65	95	125	75	105	140	85	120	155
350	45	65	90	60	85	115				85	120	155	95	130	170	105	145	185
400	55	80	105	75	105	140				100	145	185	110	160	200	125	175	220
450	65	95	125	85	125	160				120	165	205	135	185	235	150	205	255
500	75	110	145	100	145	180				140	195	245	155	210	265	170	235	295
600	100	140	180	130	180	230				180	245	305	200	270	335	220	295	365
650				145	205	255				200	270	340	225	300	370	245	330	405
700				165	225	280				225	300	370	245	330	405	275	365	445
750				180	245	305				245	330	405	270	360	440	300	395	485
800				195	265	330				270	355	435	295	390	480	330	430	525
900				230	310	380				315	415	505	350	455	550	385	500	605
1000				265	355	435				365	475	575	400	520	625	445	570	685
1050				285	375	460				390	505	610	430	555	665	470	610	725
1100				305	400	485				410	535	645	455	590	705	505	645	770
1200										470	600	720	510	655	780	565	720	850

Quelques autres valeurs :

PMS 4 bar	pour DN 150 :	ELS : 5 m	PEL : 10 m	IRE : 10 m
PMS 16 bar	pour DN 80 :	ELS : 5 m	PEL : 5 m	IRE : 10 m
PMS 19,2 bar	pour DN 80 :	ELS : 5 m	PEL : 5 m	IRE : 10 m
PMS 30 bar	pour DN 100 :	ELS : 5 m	PEL : 10 m	IRE : 15 m
	pour DN 150 :	ELS : 10 m	PEL : 20 m	IRE : 25 m
PMS 33 bar	pour DN 80 :	ELS : 4 m	PEL : 6 m	IRE : 10 m
	pour DN 100 :	ELS : 5 m	PEL : 10 m	IRE : 15 m

Nota :

- les autres valeurs non incluses dans le tableau (ou dans les lignes ci-dessus) peuvent être extrapolées ; par exemple, pour une canalisation de PMS 90 bar et DN 600 :
ELS : 215 m PEL : 290 m IRE : 360 m.
 $ELS = 200 + [(220 - 200) / (94 - 90) \times (90 - 80)] = 214,29$ soit 215 m (arrondi supérieur avec pas de 5m)
- pour les canalisations ayant un diamètre nominal (DN) n'excédant pas 150 mm, les distances indiquées sont valables lorsque la population susceptible d'être exposée a la possibilité d'être évacuée rapidement. Dans le cas contraire, une étude spécifique sera demandée à GRT gaz pour déterminer avec précisions les zones de dangers applicables.
- la vitesse du vent retenue est de 5 m/s. Dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme, les distances indiquées seront majorées de 5 m pour tenir compte d'une vitesse de vent supérieure.



TRANSUGIL-PROPYLENE

1) CONTEXTE

Les travaux relatifs à la construction et à l'exploitation d'une canalisation destinée au transport de propylène à partir de l'unité de production de FEYZIN (Rhône) et d'un centre de dépotage installé à SAINT CLAIR DU RHONE (Isère), en vue d'alimenter des usines chimiques situées à SAINT CLAIR DU RHONE (Isère), au PEAGE DE ROUSSILLON (Isère) et au PONT DE CLAIX (Isère) et un stockage souterrain situé au GRAND SERRE (Drôme), ont été déclarés d'intérêt général par décret du 26 février 1971.

Les zones auxquelles s'appliquent les servitudes attachées à la construction et à l'exploitation de cet ouvrage ont été définies par le décret n° 65-881 du 18 octobre 1965 et l'arrêté ministériel du 1^{er} juin 1971 approuvant les caractéristiques de l'ouvrage, pris en application de la loi 65-498 du 29 juin 1965 modifiée.

Pour connaître le tracé de l'ouvrage, les servitudes qui s'y rattachent, et les éventuelles mesures de protection existantes ou susceptibles d'être mises en place, il est nécessaire de prendre l'attache du transporteur :

SOCIETE TRANSUGIL PROPYLENE
(26530 LE GRAND SERRE -TEL. 04.75.68.84.30)

2) RISQUES

Les caractéristiques techniques de l'ouvrage répondent aux conditions et exigences définies par un règlement de sécurité, garantissant ainsi sa sûreté intrinsèque.

Les conditions opératoires d'exploitation, de surveillance et de maintenance mises en œuvre par le transporteur visent à prévenir les risques inhérents à un tel ouvrage et le développement d'une communication appropriée auprès des riverains est de nature à les réduire.

Le retour d'expérience de l'exploitation et les accidents survenus sur des canalisations de transport montrent cependant qu'un tel ouvrage peut présenter des dangers pour le voisinage. Les deux scénarios envisagés, pour la partie de l'ouvrage actuellement en exploitation, entre Feyzin et Le Grand Serre, sont :

- perte de confinement de la canalisation au travers d'une fissure ou d'une corrosion sur un tube. Ce scénario constitue la référence lorsque la canalisation est protégée (c'est-à-dire lorsqu'il existe une barrière physique de nature à s'opposer à une agression extérieure ou toute(s) autre(s) disposition(s) compensatoire(s) équivalente(s) prévue(s) par un guide professionnel reconnu). En effet, au-delà des obligations réglementaires rappelées précédemment, et dans le but de réduire les risques présentés par la canalisation, il est possible de mettre en œuvre une telle protection si elle n'existe pas. L'événement redouté conduit alors à :
 - des effets irréversibles limités à une zone de 60 m de part et d'autre de la canalisation,
 - des premiers effets létaux limités à une zone de 30 m de part et d'autre de la canalisation,
 - des effets létaux significatifs limités à une zone de 25 m de part et d'autre de la canalisation.

Le coût de cette protection est généralement modéré quand il est ramené à celui d'un projet d'aménagement ou de construction ne nécessitant pas le changement des tubes constitutifs de la canalisation.

- perte de confinement de la canalisation avec rupture franche suite à une agression externe. Ce scénario, le plus redoutable, est le scénario de référence lorsque la canalisation n'est pas protégée. Ses conséquences s'étendraient jusqu'à :
 - 350 m de part et d'autre de la canalisation pour les effets irréversibles,
 - 150 m de part et d'autre de la canalisation pour les premiers effets létaux,
 - 120 m de part et d'autre de la canalisation pour les effets létaux significatifs.

Ces deux scénarios s'appuient sur le fait que la rupture d'une telle conduite peut provoquer des effets destructeurs dans le cas de l'explosion d'un nuage gazeux dérivant, et des brûlures graves dans le cas d'une fuite enflammée. Les distances évoquées ci-dessus résultent d'une note de modélisation réalisée en décembre 2006 par le transporteur sur la base des seuils définis dans la circulaire du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses. Elles sont susceptibles d'ajustement dans le cadre de la réalisation de la prochaine étude de sécurité, notamment au niveau des points singuliers localisés tels que les tronçons et installations aériens, les zones assujetties à mouvement de terrain, ...

3) DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE MAÎTRISE DE L'URBANISATION

Le risque correspondant aux événements évoqués précédemment, représenté par le couple probabilité / conséquences, est a priori particulièrement faible.

Cependant, le risque nul n'existant pas, il apparaît nécessaire d'inciter les maires à la vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation dans les zones de dangers pour la vie humaine, de façon proportionnée à chacun des trois niveaux de dangers (significatifs, graves et très graves). A cet effet, ils détermineront, sous leur responsabilité, les secteurs appropriés dans lesquels sont justifiées des restrictions de construction ou d'installation, comme le prévoit l'article R. 123-11b du code de l'urbanisme.

En particulier, si les maires envisagent de permettre réglementairement la réalisation de projets dans les zones de dangers pour la vie humaine, ils devront prendre a minima les dispositions suivantes :

- dans la zone des dangers significatifs pour la vie humaine correspondant aux effets irréversibles (350 m de part et d'autre de la canalisation) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ces projets sur sa canalisation,

- dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondant aux premiers effets létaux (150 m de part et d'autre de la canalisation) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeubles de grande hauteur et d'établissements recevant du public relevant de la 1^{ère} à la 3^{ème} catégorie,

- dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (120 m de part et d'autre de la canalisation) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeubles de grande hauteur et d'établissements recevant du public susceptibles de recevoir plus de 100 personnes.

La mise en place d'une barrière physique de nature à s'opposer à une agression extérieure, ou de toute(s) autre(s) disposition(s) compensatoire(s) équivalente(s) prévue(s) par un guide professionnel reconnu, permet de réduire :

- la zone des dangers significatifs pour la vie humaine correspondant aux effets irréversibles, à 60 m de part et d'autre de la canalisation,
- la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondant aux premiers effets létaux, à 30 m de part et d'autre de la canalisation,
- la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs, à 25 m de part et d'autre de la canalisation.

La partie de l'ouvrage située entre le stockage souterrain du Grand Serre et Pont de Claix, sous azote depuis quelques années, maintenue en état en vue d'une éventuelle réutilisation pour un autre usage, ne fait pas l'objet de recommandations pour la maîtrise de l'urbanisme. Néanmoins les servitudes liées à cet ouvrage demeurent, ainsi que la réglementation associée aux travaux à proximité d'ouvrages souterrains (décret n°91/1147 du 14 octobre 1991) ; le transporteur devra donc être informé de tout projet à moins de 100 m de son ouvrage.

Annexe 2 : Fondements réglementaires

- Annexe 2-1 : Risques technologiques**
- Annexe 2-2 : Sites et sols pollués**
- Annexe 2-3 : Stockage de déchets**
- Annexe 2-4 : Mines**
- Annexe 2-5 : Stockages souterrains**
- Annexe 2-6 : Carrières**
- Annexe 2-7 : Canalisations de transport**
- Annexe 2.8 : Qualité de l'Air**

Annexe 2-1 : La maîtrise de l'urbanisation autour des installations industrielles

Références :

- ✓ Code de l'urbanisme
- ✓ Code de l'environnement
- ✓ Circulaire ministérielle du 4 mai 2007

I – Prévention des risques technologiques

La maîtrise de l'urbanisation est l'un des volets du dispositif global de prévention des risques technologiques qui s'articule pour notamment les établissements AS (autorisation avec servitude) autour de quatre axes principaux :

- ◆ La prévention, par la mise en œuvre des techniques visant à réduire le risque à la source et à améliorer la sécurité des installations.
- ◆ L'organisation des secours internes et externes par la mise en place systématique des Plans de Secours appropriés, Plan d'Opération Interne ou Plan Particulier d'Intervention.
- ◆ L'information des populations sur la nature des risques auxquels elles se trouvent exposées et sur les mesures à adopter en cas d'accident.
- ◆ La maîtrise d'urbanisation autour des sites afin de limiter l'exposition des tiers aux risques technologiques.

Pour les installations présentant des risques technologiques, les périmètres d'isolement qu'il serait souhaitable d'imposer résultent d'un examen combiné :

- de l'analyse de l'étude des dangers établie sous la responsabilité de l'exploitant ;
- de la réglementation spécifique à certaines activités.

Cet examen conduit en général à définir des phénomènes dangereux caractérisés par des effets de différents types (thermiques, toxiques ou de surpression) et de différentes intensités auxquels sont associées des zones.

II – Connaissance des risques

La connaissance des risques et leur réduction, aussi bien pour ce qui concerne leur nature que l'extension géographique des zones où ils peuvent se manifester, constitue un préalable nécessaire à toute démarche de maîtrise de l'urbanisation autour d'installations dangereuses.

Il faut d'abord souligner que, par nature, les phénomènes à décrire et si possible à quantifier, constituent un domaine où les marges d'appréciation sont obligatoirement importantes car :

- malgré des progrès continus, les méthodes d'évaluation disponibles sont encore entachées de marges d'incertitudes ;
- certaines données essentielles à la description des risques comportent en elles-mêmes un large domaine d'incertitude (en particulier dans le domaine de la toxicologie).

Ce « contexte d'incertitude » lié aux risques technologiques doit être conservé en mémoire et interdire toute position trop tranchée, mais il ne peut pas pour autant justifier l'inaction.

Elle justifie en particulier de démarrer la démarche d'évaluation sur une **approche initiale** consistant à rechercher, pour une installation donnée, les divers types d'accidents pouvant se produire et à retenir, pour chacun, le phénomène dangereux enveloppe qui permet de décrire, de la

façon la plus complète, l'ensemble des circonstances accidentelles pouvant se produire et les conséquences qui en découleraient.

Ce volet de la démarche postule en fait que, hormis les cas de suppression des produits dangereux, l'accident aux conséquences les plus graves reste possible et doit, en dépit d'une probabilité faible, être évalué en termes de gravité des conséquences. L'expérience des accidents passés a montré que cette approche, bien que maximaliste, n'en était pas pour autant irréaliste.

L'approche probabiliste qui prend en compte certains dispositifs permettant de réduire la probabilité ou les gravités des conséquences des accidents, est une démarche complémentaire, nécessaire au terme de l'article L.512-1 du Code de l'Environnement.

Elle permet, à l'intérieur de l'enveloppe du phénomène dangereux maximal, d'affiner la description des phénomènes envisageables.

Malgré les difficultés méthodologiques qu'elle présente, elle permet de mieux décrire la diversité des accidents envisageables et dans une certaine mesure de les hiérarchiser en termes de probabilité d'occurrence et de gravité des conséquences.

Il est indispensable que les décisions publiques relatives au dimensionnement des plans de secours, à l'information du public et en matière d'urbanisme soient fondées sur une juste appréciation de ces deux dimensions du risque industriel (gravité, probabilité). Des considérations relatives à la cinétique des accidents possibles doivent par ailleurs être prises en compte.

Pour les installations industrielles fixes, c'est au travers des études des dangers prévues par la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, et réalisées par les exploitants, que l'État a connaissance de la nature et de l'importance des risques technologiques.

L'étude des dangers est un outil essentiel de la politique de prévention des risques industriels. Elle doit, en particulier, décrire et démontrer l'efficacité des diverses mesures prises pour réduire la probabilité et les effets des accidents et doit décrire l'ensemble des conséquences des accidents susceptibles de se produire, y compris les accidents les plus graves.

Dans tous les cas, la bonne information des élus suppose la description des accidents même les plus graves. **Les risques technologiques majeurs sont des événements par nature de très faible probabilité mais ayant des conséquences catastrophiques.** Refuser de les prendre en considération sous prétexte qu'ils ont une probabilité infime de survenir, ou parce qu'ils ont moins de chance de toucher un individu qu'un banal accident de circulation revient à nier purement et simplement la nécessité, pourtant affichée légalement, de prendre en compte le risque technologique majeur.

Récemment, et pour tenir compte des réflexions conduites à la suite de la catastrophe de Toulouse, le Ministère a invité l'inspection à une plus grande prise en compte de l'approche probabiliste fondée sur la notion de « mesures de maîtrise des risques » (MMR).

Les principales orientations qu'il est demandé de mettre en œuvre sont résumées ci-dessous :

- Pour chaque type d'installation, des mesures de sécurité actives et passives, proportionnées aux risques doivent être proposées par les exploitants, en se basant notamment sur l'accidentologie et sur la comparaison avec d'autres sites.

- Le nombre et la fiabilité de ces mesures doivent être justifiés, par une analyse de risques, permettant de réduire la probabilité et la gravité potentielle de chaque accident étudié selon un processus itératif impliquant exploitant, ingénieries, organismes de contre expertise puis l'inspection des installations classées. Il revient à l'inspection au terme du processus d'identification des mesures de définir, sur la base de l'évaluation du risque résiduel, les phénomènes dangereux à utiliser de manière différenciée selon les usages administratifs auxquels ils sont destinés.
- Un phénomène dangereux « raisonnablement probable », tenant compte du fonctionnement normal ou dégradé des mesures de sécurité, servira à définir la maîtrise de l'urbanisation.
- Des phénomènes dangereux plus improbables obtenus en considérant que plusieurs mesures de sécurité ne fonctionnent pas sont utilisés pour dimensionner la zone et les dispositions des plans de secours.

En conséquence, chaque fois que cela apparaîtra possible, l'étude des phénomènes dangereux les plus graves sera complétée par l'analyse d'événements moins catastrophiques en prenant comme hypothèse la présence de certaines mesures préventives (conception, détections...) ou correctives (vannes d'isolement, dispositifs de confinement...) jugées disponibles en cas d'accident.

III – Maîtrise de l'urbanisation

Les principaux outils réglementaires relatifs à la maîtrise de l'urbanisation autour des installations présentant des risques technologiques résultent du Livre V du code de l'Environnement, et plus particulièrement de ses articles L.512-1, L512-8 et L.515-8 à L.515-12, ainsi que le code de l'urbanisme qui impose aux pouvoirs publics la prise en compte des risques technologiques dans les documents d'urbanisme.

Le code de l'urbanisme précise notamment (articles L.121-2 et R121-1) que le Préfet fournit les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement lors des procédures d'élaboration et de révision des PLU.

En l'absence de révision de document d'urbanisme, la circulaire du 4 mai 2007 relative au Porter à connaissance "risques technologiques" et maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées précise les dispositions applicables pour les installations classées pour la protection de l'environnement.

Cette circulaire vise en particulier les nouvelles installations classées soumises à autorisation, les extensions des installations existantes soumises à autorisation, ainsi que ponctuellement, certaines installations existantes dont la mise à jour d'une étude de dangers est pertinente au regard de la situation de l'installation.

Au terme de ces textes, sont donc concernés les établissements et activités pour lesquels il est jugé pertinent d'informer les élus en matière de risques technologiques ou de protection contre les nuisances.

Ces établissements sont notamment :

- ✓ des établissements soumis au régime de l'Autorisation avec Servitudes (AS) au titre de la nomenclature des installations classées ;

- ✓ des installations soumises à autorisation pour lesquelles des zones d'éloignement réglementaires existent. Pour mémoire sont concernés les silos, entrepôts, stockages de peroxydes, stockages d'engrais soumis à autorisation ;
- ✓ des installations dont l'autorisation a été subordonnée, en raison du risque accidentel, notamment à l'éloignement de construction ou voies de communication (art L.512-1 du code de l'environnement) ;
- ✓ en cohérence avec la directive, les établissements "Seveso 2" soumis à l'arrêté du 10 mai 2000 "seuil bas" ;
- ✓ par continuité avec les informations communiquées par le passé, un nombre limité d'établissements bénéficiant déjà d'une maîtrise de l'urbanisme ;
- ✓ les installations de réfrigération utilisant de l'ammoniac comme fluide frigorigène soumises à autorisation ;
- ✓ les installations de stockage de déchets soumises à autorisation faisant l'objet de règles d'isolement du fait de leurs nuisances ;
- ✓ Certaines installations classées présentant une pollution des sols ou des eaux souterraines.

Pour les installations existantes déjà autorisées au titre des installations classées, la procédure menée sur la base des distances définies comme indiqué supra, consiste à porter par écrit à la connaissance des Maires des communes concernées la nature des risques existants, l'étendue des zones dangereuses correspondantes, ainsi que les mesures d'aménagement de l'espace qu'il serait souhaitable de voir prendre en compte dans les documents d'urbanisme opposables aux tiers. Dès lors, il est de la responsabilité des Maires d'inscrire les mesures appropriées à la prévention des risques dans leur Plan Local d'Urbanisme. À défaut, la procédure de Projet d'Intérêt Général (PIG), sur l'initiative du Préfet, doit être mise en œuvre afin de délimiter les périmètres de protection indispensables.

En l'absence de PLU, l'article L.421-8 permet à l'État d'établir les périmètres de protection directement par voie d'arrêté préfectoral.

Dans l'attente de l'inscription des mesures appropriées à la prévention des risques dans les documents d'urbanisme opposables aux tiers, il est de la responsabilité des maires de faire usage des dispositions de l'article R.111-2 du Code de l'Urbanisme afin de refuser au cas par cas les nouvelles constructions exposées à un risque technologique ou de leur imposer des contraintes particulières et cela sous le contrôle de légalité du Préfet. Cette responsabilité peut être celle du préfet pour certains permis de construire particuliers pour lesquels le Code de l'Urbanisme a défini une compétence préfectorale.

Le partage des rôles et des responsabilités

La mise en œuvre d'actions concrètes de maîtrise de l'urbanisation met en jeu à la fois la responsabilité de l'État et celle des Collectivités Locales.

En effet, alors que la quasi-totalité des moyens de réglementer l'utilisation de l'espace urbain et d'organiser la circulation et la vie locale sont de la responsabilité des Collectivités Locales, la prévention des risques industriels et la connaissance de leur ampleur sont de la compétence de l'État, principalement au travers de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Dans ce contexte, il revient à l'État de prendre l'initiative d'informer les collectivités locales des éléments d'appréciation sur les risques technologiques dont il a connaissance, de

façon à ce que ces dernières puissent, comme le code de l'urbanisme leur en fait l'obligation, prendre ces éléments en compte dans les documents d'urbanisme, mais aussi dans d'autres décisions de leur responsabilité (permis de construire, permis de lotir, ZAC, ouverture d'établissements recevant du public...).

Les procédures de "porter à connaissance" prévues pour l'élaboration des documents d'urbanisme doivent en particulier être mises à profit pour effectuer cette information.

Ces données de base sur la nature et l'extension des risques étant connues des élus, une large concertation devra obligatoirement s'engager sur la nature et l'importance des mesures de limitation de l'urbanisation qui peuvent être prises, que ces discussions se déroulent dans le cadre formel des procédures de P.I.G. ou dans un cadre plus informel.

Mesures à prendre en matière d'urbanisme

En préalable, il convient de souligner deux points essentiels :

- d'une part, les conséquences d'un sinistre, dans les cas les plus fréquents, diminuent progressivement avec l'augmentation de la distance par rapport au lieu de l'accident. **Les limites des zones d'isolement qui seront définies ne constituent donc pas une ligne stricte en deçà de laquelle le risque est maximum et où rien ne serait autorisé et au-delà de laquelle le risque est nul et où tout serait permis.**
- d'autre part, les mesures de limitation de l'urbanisation ne constituent pas une protection absolue, mais sont des mesures conservatoires permettant de limiter les conséquences d'un éventuel sinistre.

L'approche pragmatique du problème doit être privilégiée sur la base d'un recensement des zones géographiques pour lesquelles une action est encore possible, ou le sera à moyen terme compte tenu des perspectives d'évolution envisagées par la Collectivité. De la même façon, **la priorité doit bien sûr être accordée aux zones les plus proches des sources de risques.**

Objectifs

Les critères à prendre en considération pour étudier l'urbanisation dans les zones de risques peuvent être les suivants :

- Création de zones non constructibles dans les secteurs encore libres à proximité immédiate des emprises actuelles des établissements et des zones industrielles concernées ;
- Diminution générale du coefficient d'occupation des sols ;
- Impossibilité de construire des immeubles de grande hauteur ;
- Interdiction de créer des établissements recevant du public ;
- Limitation des activités économiques entraînant une augmentation de la densité de la main-d'œuvre ;
- Absence de certains équipements collectifs (établissements scolaires, hôpitaux, casernes de sapeurs-pompiers, gendarmeries...) ;
- Absence de points de rassemblement ou d'équipements incitant au rassemblement de personnes (marchés...) ;
- Conception des bâtiments à usage d'habitation ou à usage industriel prenant en compte le risque d'atmosphère toxique (structures de confinement) ;
- Conception des bâtiments à usage d'habitation ou à usage industriel prenant en compte le risque d'effet de surpression ;

- Réalisation d'une voirie de desserte permettant l'intervention des secours et l'évacuation éventuelle dans de bonnes conditions (éviter les impasses) ;
- Régulation du trafic sur les axes routiers situés à proximité, de façon à éviter les embouteillages dans les zones de dangers et dans les zones d'accès aux secteurs géographiques concernés.

Définition des zones et règlements correspondants

En matière de risques technologiques, la circulaire du 4 mai 2007 précise les préconisations en matière d'urbanisme en fonction du type d'établissement (établissement soumis à autorisation avec servitudes ou non), des zones d'effet des phénomènes dangereux et de leur probabilité. Ces préconisations sont éventuellement complétées par des dispositions spécifiques prévues par des textes réglementaires relatifs à certaines catégories d'installations.

Annexe 2.2 : Sites et sols pollués

La nouvelle démarche de gestion mise en place par les circulaires du 8 février 2007 s'appuie sur deux outils, le plan de gestion « sur site » et « hors site » et l'interprétation de l'état des milieux IEM « hors site ».

- Le plan de gestion détaille l'ensemble de la démarche de gestion permettant de rétablir la compatibilité des milieux (sur site et hors site) avec les usages. Il est réalisé sur la base d'un bilan coûts-avantages des techniques de traitement. Il est dans tous les cas, imposé en cas de cessation d'activité, lorsque les terrains libérés sont susceptibles d'être affectés à un nouvel usage et/ou lorsque la démarche Interprétation de l'État des Milieux (IEM) a mis en évidence un problème sanitaire pour la population environnante hors du site.
- L'IEM est imposée en cas d'impact suspecté ou avéré hors site. La démarche d'interprétation de l'état des milieux consiste à vérifier que l'état des milieux hors du site est bien compatible avec les usages présents ou prévus.

Concernant la mise en place de restrictions d'usage et de PAC, on pourra se référer en premier lieu au **guide de mise en œuvre de servitudes** téléchargeable sur le site www.sites-pollues.ecologie.gouv.fr.

La politique de la France en matière de sols pollués repose sur le principe de gestion des risques en fonction de l'usage des terrains. Ainsi, une réhabilitation est jugée acceptable dès lors qu'il est démontré, à l'aide des outils mis en place par le ministère en charge de l'écologie, que l'environnement et la santé de la population ne seront pas menacés par les pollutions résiduelles présentes dans les sols et ce, compte tenu de l'utilisation qui est faite du terrain.

Étant donné les temps de résorption naturelle des pollutions dans les sols, un terrain impacté peut connaître plusieurs propriétaires, locataires ou aménageurs successifs qui devront avoir pris en compte ces contraintes préalablement à toute occupation des sols, pour maintenir à tout moment cette adéquation entre l'usage des sols et l'état des milieux.

Il convient par conséquent de s'assurer que les précautions d'utilisation décidées au moment de la réhabilitation initiale, soient formalisées puis attachées durablement au terrain. C'est le rôle qui est assigné aux restrictions d'usage dont l'objet est de :

Informier : Il est essentiel que la connaissance des risques résiduels soit accessible, en particulier à tout acquéreur potentiel des terrains.

Encadrer : La réalisation de travaux sur un site pollué peut mobiliser ou rendre accessible des pollutions laissées en place pouvant ainsi générer des risques pour l'environnement ou la santé des utilisateurs du site. Il peut donc être nécessaire de fixer certaines précautions préalables à toute intervention sur le site (pe caractérisation de la pollution pouvant affecter la zone des travaux, évaluation de l'exposition des travailleurs...). Ceci permet également d'imposer par exemple sur le long terme une maintenance du site afin d'en maîtriser les risques. Ce peut être le cas pour l'entretien de la végétation dont le développement non maîtrisé peut endommager un confinement.

Pérenniser : La conservation des hypothèques ou l'intégration de l'information aux documents d'urbanisme assurent la conservation et la mise en disposition de l'information sans limite de temps.

La maîtrise de l'urbanisation peut donc s'avérer nécessaire sur certains sites, par le porter à connaissance PAC, mais aussi le PIG ou la SUP.

Le porter à connaissance et le projet d'intérêt général peuvent constituer, dans certains cas, des solutions efficaces à la question des restrictions d'usage. Les situations pour lesquelles le PAC et le PIG peuvent être préférés au SUP se caractérisent par :

- Une pollution qui sort du périmètre des terrains de l'installation classée.
- La pollution n'est pas attribuable à un exploitant ou l'exploitant à l'origine de la pollution est défaillant.

Ces procédures sont souvent vécues par les collectivités locales comme une immixtion de l'État dans les politiques urbaines. Tel n'est évidemment pas le cas. Les prescriptions communiquées par le porter à connaissance ou prescrites par l'arrêté de PIG visent principalement à instaurer sur une zone donnée un ensemble de précautions d'usage permettant de prévenir les risques liés à l'utilisation du site sans pour autant interdire a priori tel ou tel usage.

Outre les PIG et SUP, les servitudes peuvent prendre la forme de :

- Restrictions d'usage conventionnelles au profit de l'État : il s'agit d'une convention de droit privé entre le propriétaire du terrain et l'État ;
- Restrictions d'usage conventionnelles instituées entre deux parties, entre les propriétaires successifs d'un terrain ou entre l'exploitant et le propriétaire du terrain.

Toutefois, ces deux types de restrictions ne sont pas reportées dans les documents d'urbanisme, c'est pourquoi, il est recommandé de les porter à la connaissance du Maire pour prise en compte par les documents d'urbanisme des restrictions d'usage pesant sur le terrain.

Le contenu des restrictions d'usages

En dépit de la multitude de cas qui peuvent nécessiter la mise en œuvre de restrictions d'usage, le contenu d'une restriction d'usage aborde, dans bon nombre de cas, les thèmes suivants :

- les usages compatibles avec les mesures de confinement ou d'atténuation naturelle,
- les mesures d'exploitation et d'entretien éventuellement nécessaires au maintien de leur pérennité,

- les mesures de gestion mises en œuvre pour garantir la compatibilité de l'usage avec l'état des sols,
- les dispositions permettant d'assurer la mise en œuvre des prescriptions relatives à la surveillance du site.

Les articles constituant la restriction d'usage

En règle générale, il revient aux services en charge de l'inspection des installations classées de valider les éléments constituant l'ensemble des règles qui seront attachées à la possession et l'utilisation du terrain.

Ces règles concernent :

- le (ou les) type(s) d'usage que les parcelles visées peuvent accueillir,
- le maintien en place et l'entretien des éventuels confinements de pollution laissés au droit du site,
- les droits de passage et d'accès aux ouvrages de surveillance des eaux souterraines,
- les restrictions sur les nouveaux usages de la nappe souterraine,
- les conditions d'interventions en matière de travaux sur le site,
- Les conditions à respecter pour permettre un nouvel usage des terrains.

Annexe 2.3 : Carrières

Les permis exclusifs de carrières délivrés au titre de l'article L 334 du Code minier confère à leur titulaire le bénéfice de l'article L. 153-3. Aussi, des servitudes d'occupation et de passage dont les périmètres sont annexés au PLU, peuvent être instituées dans les mêmes conditions que pour les concessions de mines.

Des servitudes d'utilité publique régies par les articles L.515-8 à L.515-11 du Code de l'environnement peuvent être instituées par l'autorité administrative sur les sites ou autour des anciennes carrières.

Les carrières peuvent également figurer dans un PPRNP.

Un cadre régional « matériaux et carrières » a été élaboré par la DREAL Rhône-Alpes, et approuvé par l'ensemble des préfets de département lors du comité de l'administration régionale du 20 février 2013. Il n'est pas opposable aux documents d'urbanisme.

Au regard des évolutions réglementaires prévues, ayant abouti à la modification de l'article L513-3 du code de l'environnement par la loi ALUR du 24 mars 2014, substituant un schéma régional des carrières aux schémas départementaux des carrières, le choix a été fait en Rhône-Alpes de ne pas réviser ces derniers.

À défaut de dispositions législatives ou réglementaires prévoyant la caducité du schéma départemental des carrières, faute de révision dans le délai des 10 ans, le schéma départemental des carrières approuvé demeure en vigueur jusqu'à son remplacement par le schéma régional des carrières.

Le cadre régional « matériaux et carrières » préfigure le futur schéma régional des carrières. Les orientations du cadre seront reprises et développées dans le schéma régional des carrières.

La loi ALUR modifie également le **code de l'urbanisme** en stipulant que les SCOT doivent prendre en compte les schémas régionaux des carrières au travers de la préservation et la mise en valeur des ressources naturelles. L'accès effectif aux gisements doit être préservé pour leur exploitation future.

Aucun lien de compatibilité n'avait été demandé par la loi jusqu'à présent entre les Schémas Départementaux des Carrières et les documents d'Urbanismes, alors que ceux-ci autorisent ou interdisent les carrières dans les zones et secteurs qu'ils définissent.

Le retour d'expérience de la mise en œuvre des schémas départementaux des carrières ayant montré que ceux-ci ne permettaient pas de sécuriser l'approvisionnement et l'accès effectif aux gisements, les nouvelles dispositions législatives introduites par la loi ALUR visent à faciliter cet objectif en améliorant l'articulation du futur schéma régional des carrières avec les documents d'urbanisme.

L'échelle choisie est celle des SCOT, et l'objectif poursuivi *est de garantir un accès effectif aux ressources minérales, nécessaires aux projets d'aménagement du territoire et notamment au programme prioritaire de construction de logement sociaux du gouvernement* (amendement n°480 rectifié, doc sénat 25 octobre 1993).

La loi ALUR crée désormais une articulation entre les schémas régionaux des carrières et les SCOT. *Les Schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur prennent en compte, s'il y a lieu, (...) les schémas régionaux des carrières* (article L.111-1-1, I, 5° code de l'urbanisme).

Par ailleurs, de façon symétrique, l'article L.515-3, III du CE prévoit que les *SCOT et, en l'absence de SCOT, les PLU, les POS ou les cartes communales prennent en compte les schémas régionaux des carrières, le cas échéant dans un délai de 3 ans après la publication des schémas régionaux des carrières lorsque ces derniers leur sont postérieurs.*

Fait nouveau depuis la loi portant engagement national pour l'environnement de juillet 2010, lorsqu'il existe un SCOT approuvé, les PLU n'ont pas à démontrer formellement leur compatibilité ou prise en compte des documents de rang supérieur aux SCOT cités ci-dessus (SDAGE, SAGE, chartes...). Le SCOT joue ainsi le rôle de courroie de transmission pour des dispositions contenues dans ces documents et susceptibles d'intéresser les PLU. Il est donc particulièrement important de vérifier que de telles dispositions sont bien transcrites dans le SCOT, car ce sera le seul moyen d'assurer leur prise en compte par le PLU.

Annexe 2.4 : Stockage de déchets

S'agissant des installations de stockage de déchets, les servitudes d'utilité publique peuvent être instituées en application de l'article L.515-12 du Code de l'environnement. Elles prennent effet après l'arrêt de la réception des déchets ou après la réalisation du réaménagement du site. Elles cessent d'avoir effet si les déchets sont retirés de la zone de stockage.

Pour ce qui concerne les installations de stockage de déchets ménagers et assimilés, les servitudes doivent interdire l'implantation de constructions et d'ouvrages susceptibles de nuire à la conservation de la couverture du site et à son contrôle. Elles doivent assurer la protection des moyens de captage et de traitement du biogaz, des moyens de collecte et de traitement des lixiviats

et au maintien durable du confinement des déchets mis en place. Elles peuvent autant que de besoin limiter l'usage du sol du site.

En outre, l'exploitant a la possibilité de demander l'instauration de servitudes d'utilité publique sur la zone d'exploitation et dans la bande de deux cents mètres, à tout moment. Les garanties, prévues à l'article 9 de l'arrêté du 9 septembre 1997 modifié relatif aux installations de stockage des déchets ménagers et assimilés, fournies par l'exploitant sur l'isolement par rapport aux tiers, ne sont pas des servitudes d'utilité publique telles que celles prévues à l'article L.515-12 ; ce sont des actes à caractère privé, sous la forme de contrats, conventions ou servitudes.

Annexe 2.5 : Mines

Les périmètres miniers relevant du régime des titres de recherche de mines et de concession du code minier sont annexés au PLU à titre d'information en application de l'article R.123-13 du code de l'urbanisme.

Servitudes

Les articles L. 153-3 à L. 153-15 du Code minier permettent au préfet d'instituer par arrêté des servitudes d'occupation et de passage au profit de l'exploitant d'un titre minier portant sur des terrains situés à l'intérieur ou, après déclaration d'utilité publique, à l'extérieur du périmètre de la concession. Le décret n° 70-989 du 29 octobre 1970 fixe la procédure d'instruction des demandes de servitudes. Ces périmètres (servitude I6) sont annexés au PLU conformément aux articles L.126-1 et R.126-1 du code de l'urbanisme.

Les servitudes sont destinées à permettre l'occupation de terrains nécessaires à l'exploitation de la mine et aux installations indispensables à son fonctionnement ainsi qu'au passage des personnes ou engins sur une bande de terrain d'une largeur maximum de 5 mètres.

PPRM

L'article L. 174-5 du Code minier prévoit la mise en œuvre par l'État de plans de prévention des risques miniers (PPRM) dans les conditions prévues aux articles L.562-1 à 7 et R.562-1 à 10 du code de l'environnement. Le décret n°2000-547 du 16 juin 2000 (qui se réfère aux plans de prévention des risques naturels prévisibles) et la circulaire du 6 janvier 2012 précise les spécificités du PPRM.

Les PPRM peuvent notamment imposer des mesures de non constructibilité, de constructibilité soumise à condition ainsi que des mesures de prévention des risques miniers.

Dès leur approbation, les PPRM valent servitudes d'utilité publique au titre de l'article L.562-4 du code de l'environnement et ils sont annexés au PLU en application des articles L.126-1 et R.126-1 du code de l'urbanisme. Les dispositions d'un projet de PPRM rendues opposables sont également annexées à titre informatif au PLU conformément à l'article R.123-14.

Courrier d'information des maires sur les aléas miniers résiduels (CIMAMR)

En l'absence de risques résiduels miniers significatifs justifiables d'un PPRM, un Courrier d'Information des Maires sur les Aléas Miniers Résiduels peut être fait au terme des procédures d'arrêt définitif des travaux ou de renonciation. Afin de porter à la connaissance des communes les

informations nécessaires à l'exercice de leur compétence en matière d'urbanisme, le préfet a pu communiquer aux maires des communes concernées des plans de la surface repérant les zones d'anciens travaux et ouvrages miniers.

Il leur a été demandé de conserver ces informations et de les utiliser dans le cadre de l'exercice de leurs compétences et notamment lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme.

Annexe 2.6 : Stockages souterrains

Sans objet.

Annexe 2.7 : Canalisations de transport

Références :

- ✓ **Code de l'environnement partie législative et réglementaire – Livre V Titre V Chapitre V**
- ✓ **Arrêté ministériel du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques**
- ✓ **Circulaire BSEI N° 06-254 du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses (gaz combustibles, hydrocarbures liquides ou liquéfiés, produits chimiques)**
- ✓ **Circulaire du 14 août 2007 relative au Porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses.**

1 - Maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de transport

Depuis la fin des années 1980, et jusqu'en 2005, l'exploitation, par le service chargé du contrôle des canalisations de transport en Rhône-Alpes (DRIRE), des premières études de sécurité relatives aux canalisations de transport de matières dangereuses, et de leurs mises à jour, a donné lieu à des recommandations aux communes, en matière de maîtrise d'urbanisation, dans deux types de zones de dangers associées à ces ouvrages (zone des effets significatifs correspondant aux premiers effets irréversibles, zone des effets létaux). Il s'agissait essentiellement de dispositions visant les établissements recevant du public (ERP), assorties d'une demande de consultation des exploitants des canalisations (transporteur), dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme ainsi qu'à l'occasion de l'instruction des demandes de permis de construire.

La circulaire du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir par l'État, dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme, concernant les canalisations de transport de matières dangereuses, instaure de nouvelles modalités de calcul des zones de dangers et de nouvelles dispositions à l'intérieur de celles-ci.

Le porter à connaissance s'appuie dès lors sur trois zones de dangers : la zone des dangers significatifs pour la vie humaine (correspondant aux effets irréversibles) ; la zone des dangers graves pour la vie humaine (correspondant aux premiers effets létaux) ; la zone des dangers très graves pour la vie humaine (correspondant aux effets létaux significatifs).

Dans l'ensemble des zones de dangers précitées, les maires sont incités à faire preuve de vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation, de façon proportionnée à chacun des trois niveaux de dangers définis ci avant (significatifs, graves, très graves). À cet effet, ils déterminent, sous leur responsabilité, les secteurs appropriés dans lesquels sont justifiées des restrictions de construction ou d'installation, comme le prévoit l'article R. 123-11 b du code de l'urbanisme.

Dans la zone des dangers significatifs, les maires doivent informer le transporteur des projets de construction le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'impact du projet sur son ouvrage, et gérer un éventuel changement de la catégorie d'emplacement de la canalisation en mettant en œuvre les dispositions compensatoires nécessaires, le cas échéant.

Dans la zone des dangers graves, il convient de proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeubles de grande hauteur et d'établissements recevant du public relevant de la 1^{ère} à la 3^{ème} catégorie.

Dans la zone des dangers très graves, il convient de proscrire en outre la construction ou l'extension des établissements recevant du public susceptibles de recevoir plus de 100 personnes.

Des fiches mentionnant les trois types de zones de dangers définies ci-dessus avec des dispositions de maîtrise d'urbanisation conformes à la circulaire du 4 août 2006 ont été ainsi établies pour chacune des canalisations de transport.

La circulaire du 4 août 2006 invite également à utiliser l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme.

Les nouvelles dispositions prévues par le code de l'environnement (1^{er} janvier 2012)

Le code de l'environnement rappelle dans son article L.555-16 (ordonnance du 27 avril 2010) que lorsqu'une canalisation est susceptible de créer des risques, notamment d'incendie, d'explosion ou d'émanation de produits toxiques, menaçant gravement la santé ou la sécurité des personnes, l'autorité compétente en matière d'urbanisme peut interdire l'ouverture ou l'extension à proximité de la canalisation de tout type d'urbanisation dans les conditions prévues par les articles L. 121-1, L. 121-2, L. 122-1 et L.123-1 du code de l'urbanisme.

L'article L.555-16 dispose également que la construction ou l'extension de certains établissements recevant du public ou d'immeubles de grande hauteur sont interdites ou subordonnées à la mise en place de mesures particulières de protection par le maître d'ouvrage du projet en relation avec le titulaire de l'autorisation.

L'article R.555-30 b du code de l'environnement (décret du 2 mai 2012) précise les conditions d'application de cette dernière disposition par l'instauration par le préfet de servitudes d'utilité publique :

- subordonnant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence majorant, la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du

public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du préfet rendu au vu d'une expertise ;

- interdisant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence réduit, l'ouverture ou l'extension d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur ;
- interdisant, dans les zones d'effets létaux significatifs en cas de phénomène dangereux de référence réduit, l'ouverture ou l'extension d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur.

L'analyse de compatibilité doit être réalisée conformément aux dispositions de l'arrêté du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et notamment celles de l'article 28 et des annexes 2 à 5.

Ainsi depuis 2012, les canalisations nouvelles présentant des risques doivent respecter les dispositions d'éloignement rappelées ci-dessus et faire l'objet de servitudes utilité publique au titre de l'article R.555-30 b, servitudes instituées par le préfet après avis de la commission départementale compétente en matière d'environnement et de risques sanitaires.

Pour les canalisations existantes, ces servitudes seront mises en place progressivement à partir de 2015 et remplaceront les dispositions prévues dans les fiches, ainsi deux cas de figure peuvent se présenter :

- pour les ouvrages n'ayant pas encore fait l'objet de servitudes au titre de l'article R.555-30 b, **les zones de dangers graves et très graves** précisées dans les fiches doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme au titre du porter à connaissance **ainsi que, pour les canalisations de transport de gaz naturel de diamètre inférieur ou égal à DN150 uniquement, celles des effets irréversibles.** Dès à présent, les dispositions prévues pour la création ou l'extension d'ERP dans ces zones peuvent être mises en œuvre (analyse de compatibilité) ;
- pour les ouvrages faisant l'objet d'ores et déjà de servitudes en application de l'article R.555-30 b précitée, ces servitudes doivent être annexées aux documents d'urbanisme en application de l'article R.126-1 du code de l'urbanisme.

Il est à noter que, dans la majorité des cas, les restrictions apportées à la construction ou l'extension d'ERP ou d'immeubles de grande hauteur ne sont pas sensiblement modifiées par la nouvelle réglementation. Les distances définissant les zones concernées seront réévaluées pour le tracé courant des canalisations et cal culées pour leurs installations annexes, à l'occasion de la mise à jour quinquennale des études de dangers prévue à partir de septembre 2014. La nouvelle évaluation devrait conduire globalement au maintien des zones concernées.

2 - Évolution de l'urbanisation

Les canalisations de transport de matières dangereuses ont été implantées à l'origine dans le respect d'un des règlements de sécurité qui leur était applicable à l'époque, et qui prévoyait de classer les emplacements où la canalisation était implantée, en plusieurs catégories, selon la densité d'occupation du sol. Des coefficients de sécurité maximaux, dont la valeur était liée à la catégorie d'emplacement, permettaient de dimensionner la canalisation (calcul de son épaisseur) en vue de sa tenue à la pression interne.

L'arrêté du 5 mars 2014 (qui abroge et remplace celui du 4 août 2006) précise, dans son article 6, le coefficient de sécurité (A, B ou C) qui doit être retenu pour le dimensionnement à la pression des tronçons neufs des canalisations. Ce coefficient (qui remplace la catégorie d'emplacement définie dans le texte abrogé) dépend entre autres, de la présence humaine et l'article 6 définit de façon précise comment doit être prise en compte la présence humaine (densité d'occupation, définition des emplacements à faible présence humaine, nombre de personnes par logement).

L'article R. 555-46 du code de l'environnement prévoit d'une part, que le maire informe le transporteur de tout permis de construire ou certificat d'urbanisme délivré dans l'une des zones mentionnées au b de l'article R.555-30 rappelé ci-dessus et d'autre part, que le transporteur prenne en compte l'évolution de l'urbanisation à proximité de sa canalisation au minimum lors de la mise à jour de l'étude de dangers.

Ainsi, l'étude de dangers doit démontrer l'acceptabilité du risque occasionné par la canalisation pour les personnes exposées. Des mesures nouvelles d'exploitation ou d'information peuvent être introduites dans le plan de surveillance et de maintenance de la canalisation. Des mesures physiques peuvent s'avérer nécessaires auquel cas elles doivent être mises en place dans un délai maximal de 3 ans à compter de la date limite de fourniture de la révision (article 28 de l'AM du 5 mars 2014)

3 - Distances d'éloignement par rapport à des projets d'installations classées

L'article 10 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 prévoit que le transporteur détermine, dans son étude de dangers, la distance minimale et les mesures de sécurité vis-à-vis des installations classées pour la protection de l'environnement, notamment celles soumises à autorisation présentant des risques toxiques ou d'incendie ou d'explosion.

En conséquence, il convient de se rapprocher du transporteur pour déterminer les distances minimales d'éloignement de tout projet d'installations classées qui se situerait à proximité d'une canalisation de transport de matières dangereuses.

Annexe 2.8 : Qualité de l'air

Une réflexion intégrée Climat-Air-Energie

Les gaz à effet de serre constituent un problème à l'échelle du globe, alors que l'impact des polluants atmosphériques est local et peut se limiter à une zone industrielle, un quartier, une ville ou une région. En conséquence, les effets des politiques de gestion de la qualité de l'air sont plus rapidement perceptibles (au bout de quelques années) alors que ceux des politiques de contrôle du réchauffement climatique s'inscrivent dans le long terme (plusieurs décennies).

Par ailleurs, l'évolution de la qualité de l'air résulte de la combinaison du comportement des émissions et des conditions météorologiques. Les épisodes de pollution apparaissent très souvent lorsque la météorologie devient favorable au-dessus ou à proximité des sources d'émission. La plupart des situations responsables des hausses de concentrations des espèces chimiques est liée à une dynamique atmosphérique qui disperse peu les polluants favorisant leur accumulation au-dessus de la surface terrestre.

D'autres raisons expliquant la dichotomie GES/PA proviennent de la nature même des effets de ces composés. Les gaz à effet de serre sont responsables du réchauffement climatique mais ont généralement peu d'effets sur la santé alors que c'est l'inverse pour les autres types de polluants.

Plusieurs études démontrant l'intérêt, en termes d'effets et de coûts, de mettre en place des politiques concertées (ACCENT 2006 notamment). Ces études montrent que des co-bénéfices peuvent être engendrés pour la santé humaine, et pour les écosystèmes, et que les coûts de gestion de la qualité de l'air peuvent être réduits en tirant parti de mesures de gestion du réchauffement climatique.

Définition des zones sensibles du point de vue de la qualité de l'air

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional Climat Air Energie, des études préparatoires sur l'état des lieux de la qualité de l'air ont été menées. Une méthodologie définie au niveau national élaborée par le réseau des Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) et le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) avec l'appui du Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA) permet de dresser ces cartes réglementaires à l'échelle communale dans les SRCAE sur la base de deux polluants majeurs pour leurs enjeux réglementaires : les particules et le dioxyde d'azote. Ce travail de cartographie tient compte des dépassements de valeurs réglementaires observées, de la sensibilité du territoire à accepter de nouvelles émissions, et de la fragilité des récepteurs en termes de population et végétation.

Sur ce territoire, les zones sensibles sont des zones où les actions en faveur de la qualité de l'air doivent être jugées préférables à des actions portant sur le climat en cas d'effets antagonistes. Par exemple, la combustion de biomasse à des fins de chauffage représente, à l'échelle nationale et selon les évaluations actuelles, 21% des émissions totales de particules PM10, 34% des PM2.5 et 66 % des HAP. À l'échelle de ce territoire, la combustion du bois énergie constitue une source d'émissions de particules diffuse sur le territoire (liés à la multiplicité des sources d'émissions) qui contribue à la pollution de fond mais qui s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de lutte contre le changement climatique.

Rappels réglementaires sur la qualité de l'air

L220-1 du Code de l'environnement

La qualité de l'air est un objectif affiché du code de l'environnement. Il énonce le principe du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. **La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.**

L110 et L121-1 du Code de l'urbanisme

Les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air[...].

L222-1 du Code de l'environnement

Le préfet de région et le président du conseil régional élaborent conjointement le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, après consultation des collectivités territoriales concernées et de leurs groupements.

L222-4 du Code de l'environnement

L'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère est obligatoire dans les agglomérations d'un nombre d'habitants supérieur à 250 000, ainsi que dans les zones où les valeurs limites ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être.

Articles L. 221-1 à L. 221-6 du Code de l'environnement : surveillance de la qualité de l'air

L'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en Rhône-Alpes : AIR Rhône-Alpes est chargée d'assurer la surveillance réglementaire sur le territoire et de diffuser les résultats obtenus.

Sur le site www.air-rhonealpes.fr sont notamment disponibles :

- les inventaires des émissions régionales et pour certaines zones du territoire ;
- les données relatives aux mesures de la qualité de l'air avec le commentaire des évolutions au regard du respect des normes de qualité de l'air ;
- les résultats des modélisations de la qualité de l'air pour certaines zones du territoire.

ANNEXES AU POINT 2 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU PATRIMOINE NATUREL

- Fiche territoriale
- Plan et coupe de la mine du Verdy
- Carte des Routes à Grande Circulation

Fiche multicommunale synthétique

INSEE	COMMUNE	POPULATION	SUPERFICIE
69010	L'ARBRESLE	5994 hab	335 hectares
69021	BESSENAY	2180 hab	1397 hectares
69022	BIBOST	466 hab	534 hectares
69027	BRIGNAIS	11612 hab	1029 hectares
69028	BRINDAS	5341 hab	1139 hectares
69032	BULLY	2003 hab	1276 hectares
69043	CHAPONOST	7972 hab	1623 hectares
69048	CHASSAGNY	1203 hab	918 hectares
69051	CHAUSSAN	949 hab	795 hectares
69057	CHEVINAY	533 hab	876 hectares
69067	COURZIEU	1159 hab	2682 hectares
69076	DOMMARTIN	2662 hab	722 hectares
69083	ÉVEUX	973 hab	338 hectares
69086	FLEURIEUX-SUR-L'ARBRESLE	2111 hab	953 hectares
69094	GRÉZIEU-LA-VARENNE	4751 hab	748 hectares
69112	LENTILLY	5174 hab	1863 hectares
69131	MESSIMY	3174 hab	1109 hectares
69133	MILLERY	3475 hab	870 hectares
69136	MONTAGNY	2460 hab	821 hectares
69141	MORNANT	5279 hab	1576 hectares
69148	ORLIÉNAS	2182 hab	1039 hectares
69154	POLLIONNAY	1858 hab	1572 hectares
69166	RIVERIE	277 hab	41 hectares
69170	RONTALON	1077 hab	1262 hectares
69171	SAIN-BEL	2153 hab	381 hectares
69173	SARCEY	849 hab	1004 hectares
69175	SAVIGNY	1917 hab	2137 hectares
69176	SOUCIEU-EN-JARREST	3594 hab	1430 hectares
69177	SOURCIEUX-LES-MINES	1888 hab	993 hectares
69179	SAINT-ANDÉOL-LE-CHÂTEAU	1536 hab	984 hectares
69180	SAINT-ANDRÉ-LA-CÔTE	268 hab	488 hectares
69184	SAINTE-CATHERINE	926 hab	1371 hectares
69190	SAINTE-CONSORCE	1829 hab	589 hectares
69195	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	1179 hab	1389 hectares
69208	SAINT-GERMAIN-NUELLES	1329 hab	864 hectares
69213	SAINT-JEAN-DE-TOUSLAS	712 hab	555 hectares
69216	SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST	530 hab	1331 hectares
69219	SAINT-LAURENT-D'AGNY	1991 hab	1063 hectares
69221	SAINT-LAURENT-DE-VAUX	250 hab	262 hectares
69228	SAINT-MAURICE-SUR-DARGOIRE	2190 hab	1625 hectares
69231	SAINT-PIERRE-LA-PALUD	2199 hab	752 hectares
69237	SAINT-SORLIN	681 hab	471 hectares
69241	TALUYERS	1997 hab	810 hectares
69249	THURINS	2762 hab	1931 hectares
69255	VAUGNERAY	4677 hab	2249 hectares
69268	VOURLES	3045 hab	559 hectares

AMENAGEMENT URBANISME - Planification**DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT**

DTA aire métropolitaine de Lyon (opposable)

LOI MONTAGNE

69021	BESSENAY	MASSIF CENTRAL
69022	BIBOST	MASSIF CENTRAL
69051	CHAUSSAN	MASSIF CENTRAL
69057	CHEVINAY	MASSIF CENTRAL
69067	COURZIEU	MASSIF CENTRAL
69154	POLLIONNAY	MASSIF CENTRAL
69166	RIVERIE	MASSIF CENTRAL
69170	RONTALON	MASSIF CENTRAL
69175	SAVIGNY	MASSIF CENTRAL
69177	SOURCIEUX-LES-MINES	MASSIF CENTRAL
69180	SAINT-ANDRÉ-LA-CÔTE	MASSIF CENTRAL
69184	SAINTE-CATHERINE	MASSIF CENTRAL
69195	SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE	MASSIF CENTRAL
69216	SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST	MASSIF CENTRAL
69221	SAINT-LAURENT-DE-VAUX	MASSIF CENTRAL
69231	SAINT-PIERRE-LA-PALUD	MASSIF CENTRAL
69237	SAINT-SORLIN	MASSIF CENTRAL
69249	THURINS	MASSIF CENTRAL
69255	VAUGNERAY	MASSIF CENTRAL
69269	YZERON	MASSIF CENTRAL

PLAN LOCAL D'URBANISME

69010	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1988-02-19
69021	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2009-01-13
69022	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2008-04-09
69027	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2001-05-10
69028	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2001-12-03
69032	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2002-09-09
69043	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2004-03-11
69048	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1990-06-25
69051	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2001-11-12
69057	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2008-09-02
69067	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1977-12-14
69076	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2004-09-02
69083	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1995-12-04
69086	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1977-08-16
69094	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2008-09-03
69112	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2008-06-02
69131	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2011-02-11
69133	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2002-05-16
69136	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2002-12-19
69141	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2009-01-26
69148	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2002-06-17
69154	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2004-02-26
69166	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1977-07-18
69170	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1987-02-02
69171	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2002-09-11
69173	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1995-11-21
69175	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1984-01-10
69176	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2001-06-11
69177	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2002-12-23
69179	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2001-11-09
69180	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2002-11-29
69184	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2003-02-13
69190	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2000-01-20
69195	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2001-08-29
69208	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2002-03-01
69213	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2005-01-31
69216	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1983-02-07
69219	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2009-12-07
69221	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2010-09-22
69228	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1991-02-22
69231	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2001-09-24

69237	Plan d'Occupation des sols approuvé - Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 1983-05-13
69241	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2003-07-10
69249	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2003-12-19
69255	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2008-12-15
69268	Plan Local d'Urbanisme en révision	Dernière approbation : 2004-05-27
69269	Plan Local d'Urbanisme approuvé	Dernière approbation : 2004-04-13

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Ouest Lyonnais
(L'ARBRESLE;BESSEY;BIBOST;BRIGNAIS;BRINDAS;BULLY;CHAPONOST;CHASSAGNY;CHAUSSAN;CHEVINAY;COURZIEU;DOMMARTIN;ÉVEUX;FLEURIEUX-SUR-L'ARBRESLE;GRÉZIEU-LA-VARENNE;LENTILLY;MESSIMY;MILLERY;MONTAGNY;MORNANT;ORLIÉNAS;POLLIONNAY;RIVERIE;RONTALON;SAIN-BEL;SARCEY;SAVIGNY;SOUCIEU-EN-JARREST;SOURCIEUX-LES-MINES;SAINT-ANDÉOL-LE-CHÂTEAU;SAINT-ANDRÉ-LA-CÔTE;SAINTE-CATHERINE;SAINTE-CONSORCE;SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE;SAINT-GERMAIN-NUELLES;SAINT-JEAN-DE-TOUSLAS;SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST;SAINT-LAURENT-D'AGNY;SAINT-LAURENT-DE-VAUX;SAINT-MAURICE-SUR-DARGOIRE;SAINT-PIERRE-LA-PALUD;SAINT-SORLIN;TALUYERS;THURINS;VAUGNERAY;VOURLES;YZERON)

ZONES DE DEVELOPPEMENT EOLIEN

- aucun ZONES DE DEVELOPPEMENT EOLIEN sur ce territoire -

NATURE, PAYSAGE, BIODIVERSITE - Inventaire, nature, biodiversité

INVENTAIRE REGIONAL DES TOURBIERES

- aucune tourbière sur ce territoire -

ZNIEFF (rénovées) - Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de la région Rhône-Alpes

- ZNIEFF de type 1

26010023	Vieux-Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny	539.54 ha
69000001	Prairie du Tupinier	10.59 ha
69000011	Goutte du Soupât	67.88 ha
69000013	Bassin versant et vallée du Trésoncle, crêt d'Arjoux	1717.72 ha
69000014	Massif du crêt Montmain et secteur de Bernay	310.12 ha
69000016	Vallon du Rossand	491.90 ha
69000017	Vallons d'affluents de la Brévenne	67.04 ha
69000018	Partie haute du ruisseau de la Coise	69.39 ha
69000019	Crêt de la Poipe, bois du Boula	223.93 ha
69000020	Landes de Chassagne et de Servigny	84.76 ha
69000021	Près humides du Ramier	44.75 ha
69000022	Carrière du Garon	90.37 ha
69000023	Landes de la Bruyère	16.99 ha
69000026	Vallée du Garon	143.35 ha
69000038	Prairies du Trève	24.20 ha
69000049	Vallon du Godivert	202.30 ha
69000052	Bocage des Flaches	63.02 ha
69000053	Pâturages du Cruzols	18.49 ha
69000057	Prairie humide de la Rosette	1.40 ha
69000061	Ruisseau de la Platte et ses abords	84.94 ha
69060004	Carrières de Glay et bois des Oncins	20.85 ha
69060006	Moyenne vallée de l'Azergues et vallée du Saonan	733.17 ha
69090001	Ruisseau du Conan	88.28 ha

69100001	Mine du Verdy	1.97 ha
69100002	Bois de Malatray	441.94 ha
69100003	Vallons des environs de Vaugneray	487.25 ha
69110001	Prairies de Lentilly	198.20 ha
69110002	Prairies de Sainte-Consorce	202.87 ha
69110003	Grotte de Tupinier et ses environs	4.07 ha
69110004	Moyenne vallée de l'Yzeron	178.69 ha
69140001	Vallon du Bozançon	365.12 ha
69150001	Prairies des Echirayes et de la Roche	422.93 ha
69150002	Zones humides et landes de Montagny	410.06 ha
69150003	Plateau de Berthoud	282.45 ha
69150004	Prairies de la Condamine	112.58 ha
69150005	Prairies de la Soufrière	327.81 ha

- ZNIEFF de type 2

2601	Ensemble fonctionnel forme par le moyen-rhone et ses annexes fluviales	23866.03 ha
6906	Haut bassin de l'azergues et du saonan	16233.19 ha
6909	Bassin versant du conan	709.57 ha
6910	Contreforts orientaux des monts du lyonnais	2329.57 ha
6911	Ensemble fonctionnel forme par l'yzeron et ses affluents	1747.53 ha
6914	Bassin versant du bozancon	2428.94 ha
6915	Plateau morantais	4364.97 ha
6916	Ensemble des vallons du pilat rhodanien	16782.46 ha

INVENTAIRE DES ZONES HUMIDES

- aucune zone humide sur ce territoire -

INVENTAIRE DES ZICO (Zones importantes pour la conservation des oiseaux)

- aucune ZICO sur ce territoire -

NATURE, PAYSAGE, BIODIVERSITE - Inventaire, paysages

INVENTAIRE DES PARCS ET JARDINS

- 69-04 parc de la tourette (surface : 57 000 hectares)
- 69-18 jardin de la cozonnière (surface : 15 000 hectares)
- 69-19 parc du chateauvieux (surface : 55 000 hectares)

INVENTAIRE DES UNITES PAYSAGERES

028-L-R	Les coteaux du Jarez	9183 ha
029-L	Agglomération de St-Chamond à Rive-de-Gier	5995 ha
032-R-L	Bassin de la Coise	23729 ha
033-R-L	Vallée de la Brévenne et de l'Anzieux	14349 ha
034-R	Vallons du nord-ouest Lyonnais	5024 ha
035-R-L	Plateau du sud-ouest Lyonnais	24365 ha
036-R-L	Vallée du Gier entre Chateauneuf et Givors	1423 ha
039-R	Agglomération Lyonnaise et Viennoise	65222 ha
040-R	Rive droite du val de Saône en aval de Villefranche et bassin de Lozanne	14602 ha
041-R	Bassin de l'Arbresle	3677 ha
042-R	Agglomération de l'Arbresle	317 ha
043-R	Vallons de l'est du Tararais	18738 ha

NATURE, PAYSAGE, BIODIVERSITE - Zonages nature

INVENTAIRE DES ARRETES DE BIOTOPE

APPB002	Vallon du Rossand	241.8 ha
(COURZIEU[APPB002%])		
APPB040	Ile de la Table ronde	0 ha
(MILLERY[APPB040%])		
APPB048	Landes du plateau de Montagny	210 ha
(CHASSAGNY[APPB048%];MONTAGNY[APPB048%];TALUYERS[APPB048%])		
APPB153	Le Tupinier	8.93 ha
(GRÉZIEU-LA-VARENNE[APPB153%])		

NATURA 2000

- **SITES D'IMPORTANCE COMMUNAUTAIRE (Directive Habitats)**
- aucun site d'importance communautaire sur ce territoire -
- **ZONES DE PROTECTION SPECIALE (Directive Oiseaux)**
- aucune zone de protection spéciale sur ce territoire -

PARCS NATIONAUX

Référence de la servitude : articles L 331.1 et suivants du code de l'environnement

- aucun parc national sur ce territoire -

PARCS NATURELS REGIONAUX

- aucun parc naturel régional sur ce territoire -

RESERVES NATURELLES REGIONALES

RNR1	Mine du Verdy	0.00 ha
(POLLIONNAY[RNR1%])		

RESERVES NATURELLES

- aucune réserve naturelle sur ce territoire -

ZONES DE PROTECTION AU TITRE DE LA LOI DE 1976

- aucune zone de protection sur ce territoire -

ZONES HUMIDES D'IMPORTANCE INTERNATIONALE DECOULANT DE LA CONVENTION DE RAMSAR

- aucune zone RAMSAR sur ce territoire -

NATURE, PAYSAGE, BIODIVERSITE - Zonages paysages

OPERATION GRAND SITE

- aucune OGS sur ce territoire -

SECTEURS SAUVEGARDES

- aucune secteur sauvegardé sur ce territoire -

SITES CLASSES

SC095 (RIVERIE[SC095%])	BOURG DE RIVERIE (PARTIE CLASSÉE)	0.00 ha
SC099 (YZERON[SC099%])	TERRAINS AUTOUR DE L'ÉGLISE D'YZERON	0.25 ha
SC100 (YZERON[SC100%])	COURS DE L'YZERON, SES DEUX CASCADES ET SES RIVES	3.19 ha

SITES INSCRITS

SI400 (CHAPONOST[SI400%])	ABORDS DES AQUEDUCS ROMAINS DU PLAT-DE-L'AIR	15.29 ha
SI411 (MONTAGNY[SI411%])	VIEUX VILLAGE DE MONTAGNY (PARTIE NORD)	1.15 ha
SI417 (RIVERIE[SI417%])	PAYSAGE AU SUD DU BOURG DE RIVERIE	6.75 ha
SI418 (RIVERIE[SI418%])	TERRASSE DU CHATEAU DE RIVERIE	0.00 ha
SI419 (RIVERIE[SI419%])	BOURG DE RIVERIE (PARTIE INSCRITE)	7.21 ha
SI420 (SAVIGNY[SI420%])	CHÂTEAU DU PÉAGE ET SES ABORDS	41.55 ha
SI424 (YZERON[SI424%])	TERRAINS EN CONTREBAS DE L'ÉGLISE D'YZERON	12.77 ha

ZONES DE PROTECTION

ZP1 (BRIGNAIS[ZP1%];CHAPONOST[ZP1%];SOUCIEU-EN-JARREST[ZP1%])	ABORDS DES AQUEDUCS ROMAINS DU GARO	40.52 ha
ZP5 (YZERON[ZP5%])	ABORDS DE LA TABLE D'ORIENTATION d'	0.54 ha

EAU

CONTRATS DE RIVIERE

R030	Yzeron
R031	Brévenne Turdine
R038	Coise
R046	Garon
R049	Gier
R117	Azergues
R163	Coise (2ème contrat)
R183	Brévenne Turdine (2ème contrat)
R202	Gier (2ième contrat)
R219	Garon (2ième contrat)
R253	Saône, corridor alluvial et territoires associés
R259	Azergues (2ième)

SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)

SAGE04038	Loire en Rhône Alpes
-----------	----------------------

ZONES SENSIBLES A L'EUTROPHISATION

LB1	LA LOIRE EN AMONT DE SA CONFLUENCE AVEC LE BEUVRON
-----	--

RM26	Bassin du Gier
RM27	Bassin du Garon
RM28	Bassin versant de la Saône en amont de Massieux en rive gauche et Quincieux en rive droite

ZONES VULNERABLES AUX NITRATES DEFINIES EN 2007

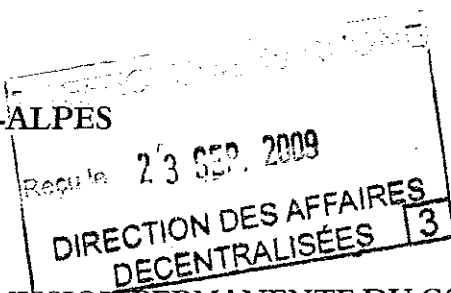
LB	Loire-bretagne
RM	Rhône-méditerranée

INDUSTRIE

INSTALLATIONS CLASSEES POUR L'ENVIRONNEMENT

61.10406	Revaga	38.11Z. Collecte des déchets non dangereux
61.10727	Maintenance service environnement	K. Déchets et traitements
61.11596	Proform	
61.12059	Rhone alpes enrobes	
61.12164	Recup'centre	38.32Z. Récupération de déchets triés
61.13088	Demolition depan service	
61.1351	B.b.c.i	F32. Carrières
61.1397	Roulet sarl	F32. Carrières
61.13971	Collectors	38.32Z. Récupération de déchets triés
61.1398	Poccachard (rapaudiere)	F32. Carrières
61.1407	Ste lafarge granulats france ex grl	F32. Carrières
61.3582	Metallyon ex ruget	25.50B. Découpage, emboutissage
61.3585	Alder	29.32Z. Fabric. d'autres équipements automobiles
61.3656	Enrobes de l'ouest lyonnais (eol)	23.99Z. Fab. aut. prod. minéraux non métal. nca.
61.3701	Comela	J53. Travail des métaux, chaudronnerie, poudres
61.3703	Fresenius medical care smad	32.50A. Fab. matériel médico-chirurg. & dentaire
61.3705	Jackdaw polymeres france	20.16Z. Fabric. de matières plastiques de base
61.3706	Siap	25.61Z. Traitement et revêtement des métaux
61.3710	Gilor	25.61Z. Traitement et revêtement des métaux
61.3911	Stop pieces auto	38.31Z. Démantèlement d'épaves
61.3912	Asten	G14. Fabrication d'autres matériaux de constructi
61.3913	Crown emballage france	25.92Z. Fabric. d'emballages métalliques légers
61.5231	Rld1 ex blanrhone	96.01A. Blanchisserie-teinturerie de gros
61.7417	Stef logistique givros	52.29B. Affrètement & organisation des transp.
61.7462	Cofim	16.23Z. Fab. charpentes et autres menuiseries
61.7928	Berard	25.50B. Découpage, emboutissage
61.7955	Albertazzi	G21. Chantiers, construction, terrassement
61.8521	Societe lyonnaise bressane de rechapage	22.11Z. Fabrication et rechapage de pneumatiques
61.8676	So.pro.d'em	38.32Z. Récupération de déchets triés
61.8695	Calpi coating sarl	25.61Z. Traitement et revêtement des métaux
61.9356	La vie claire	L11. Commerces (sauf carburants)
106.13	Gonnet bouche	38.32Z. Récupération de déchets triés
106.132	Thermoclean rhone alpes	25.61Z. Traitement et revêtement des métaux
106.260	Dani-alu	25.99B. Fabric. d'autres articles métalliques
106.276	Poccachard - le ratier	F32. Carrières
106.379	Solyap	25.61Z. Traitement et revêtement des métaux
106.384	Calpi color	25.61Z. Traitement et revêtement des métaux
106.389	Kapp ex mersen	H1. Mécanique, électrique, traitement de surface
106.41	Dm sarl	32.13Z. Fab. art. bijoux. fantaisie & similaire
106.42	Triade	16.29Z. Fab. objet div. bois, liège, vann., etc.

106.457	Hellion	D72. Transformation des matières plastiques
106.579	Moine industries	33.12Z. Répar. machine & équipement mécaniques
106.68	Fillot tp	G21. Chantiers, construction, terrassement
106.88	Boiron	21.20Z. Fabric. de préparations pharmaceutiques



**DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL RÉGIONAL
GESTION DES RESERVES NATURELLES REGIONALES**

La commission permanente du Conseil régional en sa réunion du 18 septembre 2009,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le budget de l'exercice 2009,

VU la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations,

VU le décret n°2005-491 du 18 mai 2005 relatif aux réserves naturelles régionales et portant notamment modification du code de l'environnement

VU la délibération n°06.08.539 du Conseil régional en date du 20 juillet 2006 fixant les critères d'intervention de la Région en faveur du Patrimoine naturel et des Réserves naturelles régionales

VU la délibération n°08.08.061 de la commission permanente du Conseil régional en date du 25 janvier 2008 classant en RNR, pour une période de 30 ans, la mine du Verdy, propriété de l'union régionale des Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature et approuvant le règlement afférant

VU la délibération n°08.08.187 de la commission permanente du 11 avril 2008 approuvant le contrat « Réserve naturelle régionale de Rhône-Alpes » de la mine du Verdy (69) et le plan de gestion correspondant entre la Région Rhône-Alpes et l'association Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature – section Rhône (69) pour la période de 2008 à 2012 et signé le 30 septembre 2008,

VU la délibération n°08.08.562 du 25 septembre 2008 annexant au règlement de la RNR Mine du Verdy des plans cadastraux et une coupe topographique de la mine du Verdy.

VU la délibération du Conseil régional n° 04.00.186 des 28 et 29 avril 2004 donnant délégation à la commission permanente,

VU le rapport n°09.08.507 de Monsieur le Président du Conseil régional,

VU l'avis de la commission

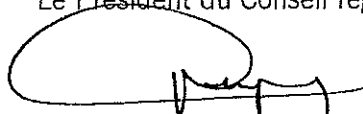
APRES avoir délibéré,

DECIDE

I. PROCEDURE DE CLASSEMENT EN RESERVE NATURELLE REGIONALE

- 1) d'approuver le nouveau règlement, présenté en annexe 2, de la « Réserve Naturelle Régionale de la mine du Verdy », applicable à la parcelle cadastrale section AE n°359 située sur la commune de Pollionnay (69), classée pour une durée de 30 ans par décision n° 08.08.061 de la Commission permanente du 25 janvier 2008.

Le Président du Conseil régional

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, rounded initial 'J' followed by several loops and a final horizontal stroke.

Jean-Jack QUEYRANNE

PRESENTATION SYNTHETIQUE DE LA « RESERVE NATURELLE REGIONALE DE LA MINE DU VERDY »

Surface	535 m ²
Commune - Département	Commune de Pollionnay (69)
Propriétaires	Union Régionale des Fédérations Rhône-Alpes de Protection de la Nature
Date et durée du classement	18 septembre 2009 pour 10 ans
Mesures d'inventaire / label	Réserve Naturelle Volontaire depuis 1990, ZNIEFF de type I n°69100001, Espace naturel sensible site n°28
Climat	Influences continentale, océanique et méditerranéenne
Milieux présents	Galeries et tunnels artificiels
Faune patrimoniale	La Réserve se caractérise par une grande diversité d'espèces de chauves-souris. Ainsi sur les 30 espèces présentes en Rhône-Alpes, 10 au moins sont présentes dans la mine, dont la moitié sont des espèces à fort enjeu patrimonial (Grand et Petit Rhinolophe, Barbastelle, Murin à oreilles échancrées, Murin à moustaches). L'espèce dominante est le Murin de Natterer. Les Oreillard, les Murins de Daubenton et de Bechstein sont également présents en petit nombre. La mine abrite aussi plusieurs dizaines d'espèces invertébrés cavernicoles dont des crevettes aveugles.
Flore patrimoniale	
Données géologiques / paléontologiques	
Insertion dans le réseau régional des espaces naturels préservés (espèces, milieu, connectivité)	Ce site à chauves-souris participe au réseau des sites à préserver à l'échelle de Rhône-Alpes, et plus particulièrement dans le département du Rhône où il représente un des rares sites de transit de début de saison.
Principaux usages	Aucun
Menaces pesant sur le site	La pénétration dans les galeries qui dérangerait les chauves-souris.
Ouverture au public	L'accès aux galeries est interdit et une porte empêche toute pénétration. En surface, la parcelle est entourée de barrières.
Services rendus à la population	Education à l'environnement.
Patrimoine culturel	Ancienne mine de fluorine et de barytine
Principaux axes actuels de gestion	Suivis scientifiques des populations de chiroptères, recherche de gîtes d'estivage, inventaires complémentaires faune-flore, entretien des grilles et aménagement de cavités artificielles, sensibilisation du grand public.

Règlement de la Réserve Naturelle Régionale de la mine du Verdy (69)

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 332-1 à L. 332-27, R.332-30 à R. 332-48 et R.332-68 à R. 332-81 ;

VU l'arrêté préfectoral du 3 avril 1990 portant classement de la Réserve Naturelle Volontaire de la mine du Verdy ;

VU la délibération du Conseil régional n°06.08.539 du 20 juillet 2006 adoptant les critères d'intervention de la Région en faveur du patrimoine naturel et des Réserves Naturelles Régionales ;

VU la demande, reçue le 14 septembre 2007, de l'Union Régionale des Fédérations Rhône-Alpes de Protection de la Nature (U.R. FRAPNA), dont le siège social est 17 rue Jean Bourgey – 69100 Villeurbanne, pour le classement en Réserve Naturelle Régionale pour une durée de 30 ans de terrains lui appartenant ;

VU l'avis du comité consultatif de la RNR de la mine du Verdy en date du

VU l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel en date du

VU l'avis du Conseil général du Rhône en date du

VU l'avis de la Communauté de communes des Vallons du Lyonnais en date du

VU l'avis du Conseil municipal de la commune de Pollionnay en date du

VU les délibérations n°08.08.061, n°08.08.562 et n°..... des Commissions Permanentes du Conseil régional, en date du 25 janvier 2008, du 25 septembre 2008 et du 18 septembre 2009, classant la Réserve Naturelle Régionale de la mine du Verdy.

CONSIDERANT l'importance particulière du site pour la conservation des chauves-souris :

- la mine du Verdy étant un gîte d'intérêt national pour les chiroptères (selon une méthode d'évaluation adoptée au niveau national par la Société française pour l'étude et la protection des mammifères (SFPEM)) ;
- 10 espèces de chauves-souris utilisant ce site comme site de passage ou d'hivernage, toutes protégées (Arrêté ministériel du 23 avril 2007) et inscrites sur la liste rouge des vertébrés terrestres de Rhône-Alpes, et 5 d'intérêt communautaire (Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, annexe II) ;

CONSIDERANT qu'il convient de soustraire le site à toute intervention artificielle susceptible de porter atteinte aux espèces patrimoniales (espèces protégées, inscrites en listes rouges, etc.) ;

ARTICLE 1 : Périmètre de la Réserve

Est classée en Réserve Naturelle Régionale, sous la dénomination de « Réserve Naturelle Régionale de la mine du Verdy », la parcelle n°359, section AE, lieu-dit « Verdy Est », située sur la commune de Pollionnay (69), d'une superficie de 5a 35ca appartenant à l'Union Régionale des Fédérations Rhône-Alpes de Protection de la Nature (U.R. FRAPNA) et les parties souterraines constituant l'ancienne mine, telles qu'elles figurent sur le plan et les coupes annexés au présent règlement.

ARTICLE 2 : Mesures de protections

Article 2.1 : Réglementation relative à la pénétration dans la partie souterraine et à l'accès aux abords extérieurs

La pénétration à l'intérieur de la mine et l'accès aux abords extérieurs sont soumis à l'autorisation écrite du propriétaire après avis du Président du Conseil régional et ne peuvent être réalisés que sous la conduite de membres nommément désignés par le comité consultatif. Le personnel scientifique habilité ou les personnes autorisées par le comité consultatif, dans le cadre d'inventaires et de travaux prévus dans le plan de gestion, échappent à cette nécessité d'autorisation. Dans la partie souterraine, le seul éclairage autorisé, pendant la période d'hivernage des chauves-souris, est l'éclairage électrique.

Article 2.2 : Réglementation relative aux travaux

Conformément à l'article L. 332-9 du Code de l'environnement, les territoires classés en Réserve naturelle ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou aspect sauf autorisation spéciale du Conseil régional.

Les travaux publics ou privés sont interdits, à l'exception :

- des travaux prévus au plan de gestion de la Réserve naturelle établi conformément à l'article 4 du présent règlement,
- des travaux de mise en sécurité et d'entretien général de la réserve autorisés par le Président du Conseil régional après avis du comité consultatif et du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (résorption des éboulements par exemple).

Dans la partie souterraine, les travaux ne peuvent alors être réalisés qu'en période estivale, soit entre avril et octobre. Durant cette période, en l'absence de chauves-souris d'autres types d'éclairage peuvent être utilisés (lampe à gaz, éventuellement acétylène).

Article 2.3 : Réglementation relative à la faune et à la flore

Il est interdit :

- 1) d'introduire dans la Réserve des animaux d'espèces non domestiques quel que soit leur stade de développement ;
- 2) de porter atteinte, de quelque manière que ce soit, à l'intégrité des animaux d'espèces non domestiques ainsi qu'à leurs oeufs, couvées, portées ou nids ou de les emporter hors de la Réserve ;

- 3) de troubler ou de déranger les animaux par quelque moyen que ce soit ;
- 4) d'introduire à l'intérieur de la Réserve naturelle toutes espèces végétales exotiques sous quelque forme que ce soit ;
- 5) de porter atteinte de quelque manière que ce soit, à l'intégrité des végétaux non cultivés ou de les emporter en dehors de la Réserve naturelle.

Toutefois, des dérogations à ces cinq interdictions peuvent être accordées notamment à des fins scientifiques :

- par le Préfet dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur et après avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel et du comité consultatif de la Réserve pour les espèces protégées au titre de l'article L.411-1 du Code de l'environnement,
- par le Président du Conseil régional après avis du comité consultatif de la Réserve pour toutes les autres espèces.

Article 2.4 : Réglementation relative au patrimoine géologique

Il est interdit de porter atteinte aux minéraux, concrétions, roches et vestiges et de creuser à l'intérieur de la mine, sauf avec l'autorisation spéciale du comité consultatif pour effectuer des travaux nécessaires à l'entretien et à la sécurité du site.

Article 2.5 : Réglementation relative aux activités sportives, touristiques, de loisirs et pédagogiques

Les activités sportives, touristiques ou de loisirs sont interdites dans la RNR sauf avec l'autorisation spéciale du comité consultatif et pendant la période d'absence des chauves-souris.

Article 2.6 : Réglementation relative aux activités industrielles et commerciales

Toutes les activités industrielles et commerciales sont interdites, à l'exception des activités commerciales et artisanales liées à la gestion et à l'animation de la Réserve naturelle, qui sont autorisées par le Président du Conseil régional après avis du comité consultatif. Toute activité de recherche ou d'exploitation minière est interdite.

Article 2.7 : Réglementation relative aux nuisances sur le site

Il est interdit :

- 1) d'abandonner, de déposer ou de jeter tout produit de quelque nature que ce soit pouvant nuire à la qualité de l'eau, de l'air, du sol, du site ou à l'intégrité de la faune et de la flore ;
- 2) d'abandonner, de déposer ou de jeter des papiers, boîtes de conserve, bouteilles, ordures ou débris de quelque nature que ce soit ;
- 3) de troubler la tranquillité des lieux par toute perturbation sonore ;
- 4) de porter atteinte au milieu naturel en faisant des inscriptions autres que celles qui sont nécessaires à l'information du public ou aux délimitations foncières, mis en place

après avis du comité consultatif ;

- 5) d'utiliser le feu sauf s'il s'agit d'incinérer les rémanents d'exploitation forestière et de produits de broyage ;
- 6) de dégrader les équipements par des inscriptions ou atteintes de quelque nature dans l'emprise de la Réserve.

Article 2.8 : Réglementation relative à la publicité

Conformément à l'article L. 332-14 du Code de l'environnement, toute publicité quelle qu'en soit la nature est interdite à l'intérieur de la Réserve naturelle.

L'utilisation, à des fins publicitaires et/ou commerciales, et sous quelque forme que ce soit, de la dénomination de la Réserve ou de l'appellation « Réserve naturelle » ou « Réserve Naturelle Régionale », à l'intérieur ou en dehors de la Réserve, est soumise à autorisation du Président du Conseil régional.

Article 2.9: Réglementation relative aux prises de vues naturalistes et de son

L'accès au site étant interdit, il est également interdit à quiconque de réaliser des prises de vues naturalistes, à l'exception des agents du gestionnaire, de la direction en charge des politiques environnementales de la Région, ou de leurs mandataires.

Le cas échéant, des conventions autorisant un accès contrôlé à la Réserve naturelle peuvent être passées entre des photographes amateurs ou professionnels et le gestionnaire, après autorisation du Président du Conseil régional.

Les prises de vues ou de son à des fins scientifiques ou pédagogiques peuvent également être autorisées dans les mêmes conditions.

ARTICLE 3 : Modalités de gestion

Conformément à l'article R 332-41 du Code de l'environnement, il est institué un comité consultatif dont la composition, les missions et les modalités de fonctionnement sont fixées par le Président du Conseil régional. Ce comité a pour rôle d'examiner tout sujet relatif au fonctionnement de la Réserve, à sa gestion et aux conditions d'application des mesures de protection prévues aux articles 2.1 à 2.9.

Le Président peut également mettre en place un conseil scientifique ayant pour rôle d'apporter un avis sur toute question à caractère scientifique touchant la Réserve naturelle.

En application de l'article R.332-42 du Code de l'environnement, le Président confie, par voie d'arrêté et de convention, la gestion de la Réserve naturelle à un gestionnaire, désigné parmi les personnes mentionnées à l'article L. 332.8 du Code de l'environnement, dont le rôle est notamment :

- d'élaborer, de mettre en œuvre et d'évaluer le plan de gestion de la Réserve prévu à l'article 4,
- de réaliser ou de faire réaliser l'ensemble des opérations nécessaires à la conservation du patrimoine naturel de la Réserve et au maintien des équilibres biologiques des habitats et de leurs populations animales et végétales,

- de veiller au respect des dispositions de l'acte de classement,
- de mettre en oeuvre l'accueil et l'information du public (selon la charte graphique des Réserves Naturelles Régionales en Rhône-Alpes).

ARTICLE 4 : Plan de gestion

Le plan de gestion de la Réserve naturelle est élaboré et approuvé dans les formes prévues par l'article R.332-43 du Code de l'environnement.

Les actions et travaux prévus au plan de gestion, validé par délibération du Conseil régional, ne sont pas soumis aux demandes d'autorisations prévues aux articles 2.2. et 2.3.

ARTICLE 5 : Sanctions

Les infractions aux dispositions du Code de l'environnement relatives à l'ensemble des Réserves naturelles, ainsi qu'aux dispositions de la présente délibération, seront punies par les peines prévues aux articles L. 332-22-1, L. 332-25, L. 332-25-1 et R. 332-69 à R. 332-81 du Code de l'environnement.

ARTICLE 6 : Constatation des infractions

Sont habilités à constater les infractions au présent règlement, outre les officiers et agents de police judiciaires énumérés aux articles 16, 20 et 21 du Code de procédure pénale :

- 1) Les agents des douanes commissionnés ;
- 2) Les agents commissionnés, à cet effet, par l'autorité administrative, assermentés auprès du tribunal de grande instance et qui peuvent être, en outre, commissionnés pour la constatation des infractions en matière de pêche et de chasse, commises dans les Réserves naturelles ;
- 3) Les agents de l'Etat et de l'Office National des Forêts commissionnés pour constater les infractions en matière forestière, de chasse, de pêche, d'inspection sanitaire, de protection des animaux ou de protection des végétaux, dans l'étendue des circonscriptions pour lesquelles ils sont assermentés ;
- 4) Les agents assermentés et commissionnés des parcs nationaux, ceux de l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage et de l'Office National de l'Eau des Milieux Aquatiques ;
- 5) Les gardes champêtres.

La Région pourra apporter son appui au gestionnaire pour que les agents de ce dernier soient commissionnés par le Préfet.

ARTICLE 7 : Modifications ou déclassement

Conformément au II de l'article L.332-2 et à l'article R.332-40 du Code de l'environnement, toute modification des limites ou de la réglementation de la Réserve naturelle intervient dans les mêmes formes que celles mises en œuvre pour son classement. Il en est de même pour son déclassement partiel ou total.

ARTICLE 8 : Publicité

Les cartes et plans de la Réserve peuvent être consultés dans la mairie de Pollionnay ainsi qu'à la Direction en charge de l'environnement du Conseil régional de Rhône-Alpes.

Conformément à l'article R. 332-38 du Code de l'environnement, la décision de classement est publiée au recueil des actes administratifs de la Région et fait l'objet d'une mention par la Région dans deux journaux diffusés dans l'ensemble de la région.

Cette décision et le plan de délimitation transmis par la Région au maire de la commune sont affichés pendant quinze jours dans chacune des communes dont tout ou partie du territoire est inclus dans la Réserve.

La Région notifie la décision de classement aux propriétaires et titulaires de droits réels, la communique au maire de la commune intéressée (en vue de sa transcription à la révision du cadastre et pour une mise en annexe au PLU ou au POS en vigueur) et la publie au bureau des hypothèques (la Région assume alors les frais de publication).

S'agissant d'une servitude d'utilité publique, la décision de classement et le plan de délimitation de la Réserve naturelle sont reportés en annexe aux documents d'urbanisme et aux documents de gestion forestière mentionnés à l'article R. 332.13 du Code de l'environnement.

Elles sont aussi envoyées par la Région pour information à la Préfecture de département, à la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et aux services de police concernés par la Réserve (gendarmerie, police, Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage, Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques,...).

Fait à Charbonnières, le

Le Président du Conseil régional,

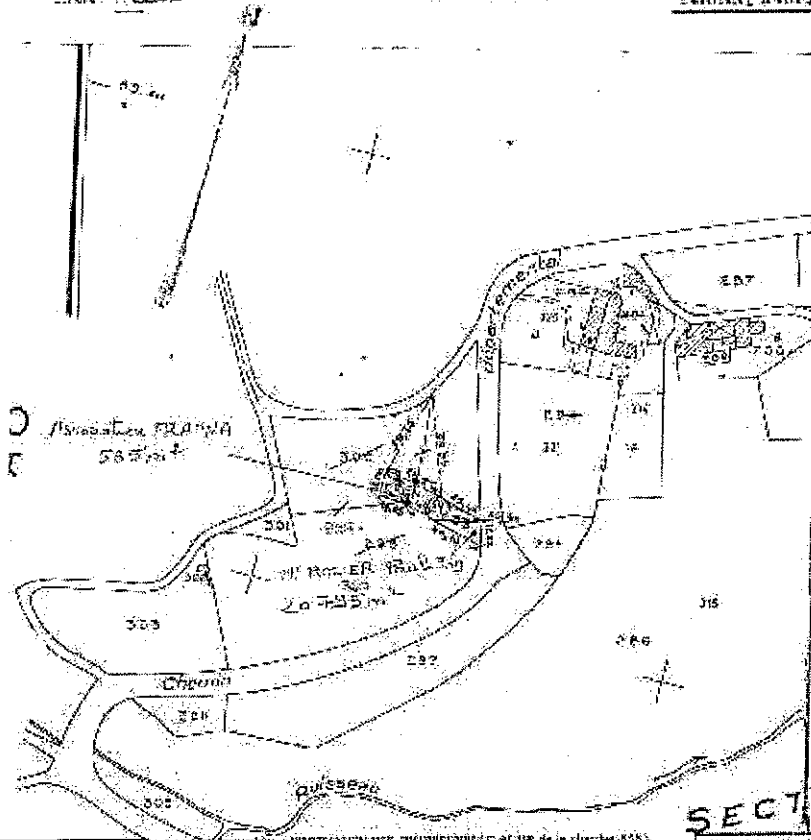
Jean-Jack QUEYRANNE

Plan cadastral de la Réserve de la Mine du Verdy - Pollionnay (Rhône)

COMMUNE
de Pollionnay
Section AE
Echelle: 1:5000

04020
N° 1000
Date: 1970
N° 1000
Date: 1970

Le plan cadastral est établi sur la base des données cadastrales existantes et des renseignements fournis par les intéressés.



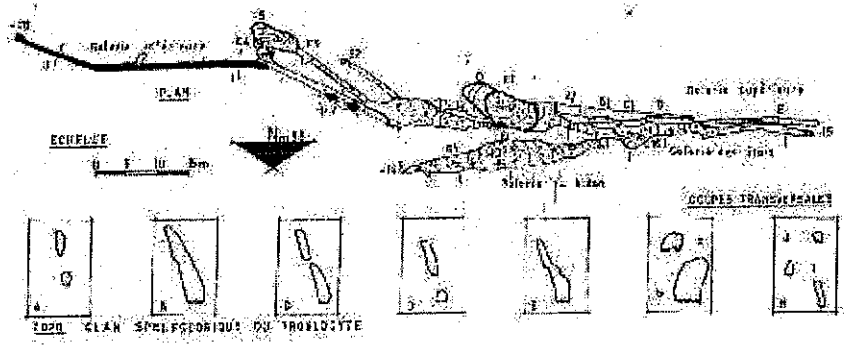
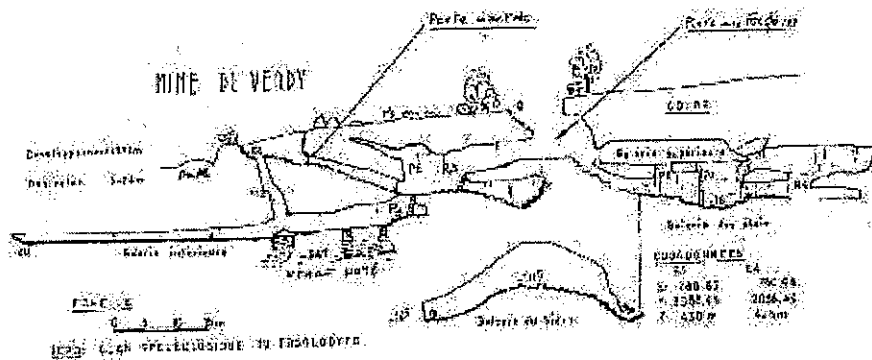
Etat de la commune de Pollionnay
Le plan cadastral est établi sur la base des données cadastrales existantes et des renseignements fournis par les intéressés.

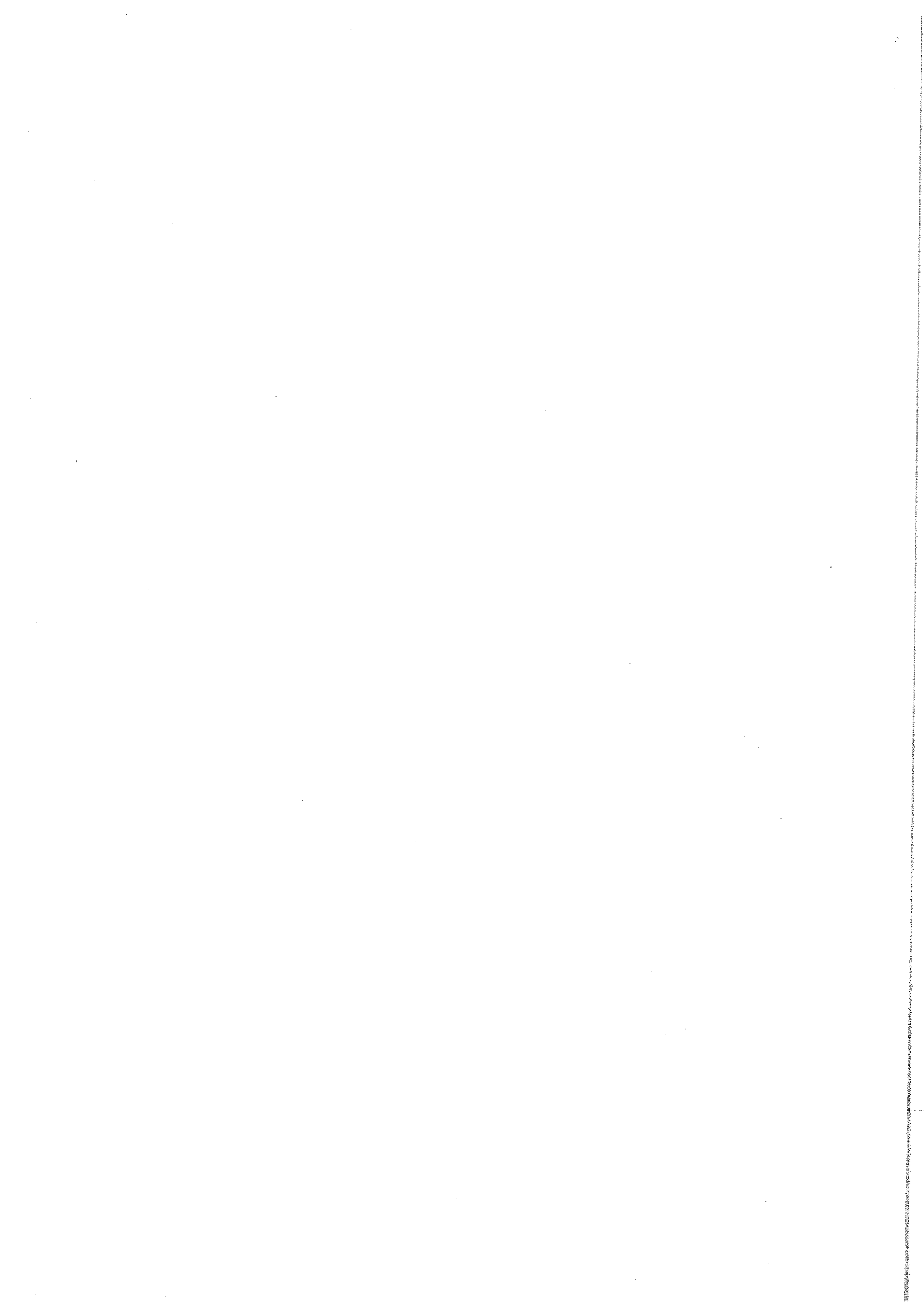
CLASSEMENT
1871-24 au 1970-25
1871-24 au 1970-25
1871-24 au 1970-25

SECT
Jacques TOLVERON
69198 CHAPONNE
N° 1000
Date: 1970

EXTRAITS
Bureau de la Commune de Pollionnay
N° 1000
Date: 1970

Coupe et plan de la mine du Verdy (Pollionnay - Rhône)







PRÉFET DU RHÔNE

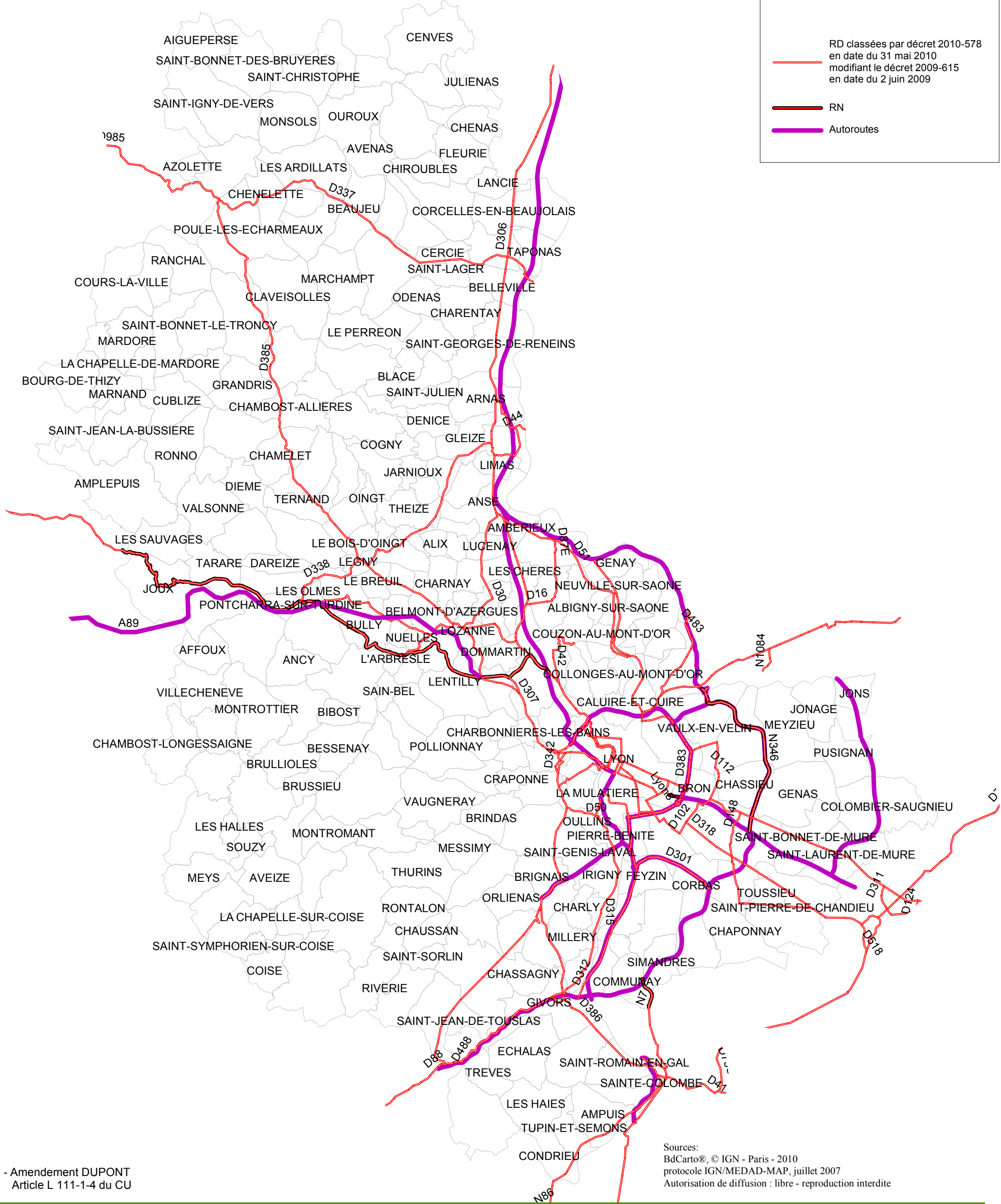
Voies soumises à l'amendement DUPONT*

Légende

RD classées par décret 2010-578 en date du 31 mai 2010 modifiant le décret 2009-615 en date du 2 juin 2009

— RN

— Autoroutes



* - Amendement DUPONT Article L 111-1-4 du CU

Sources: BdCarto®, © IGN - Paris - 2010 protocole IGN/MEDAD-MAP, juillet 2007 Autorisation de diffusion : libre - reproduction interdite








ANNEXES AU POINT 4 : HABITAT ET POLITIQUE DE LA VILLE

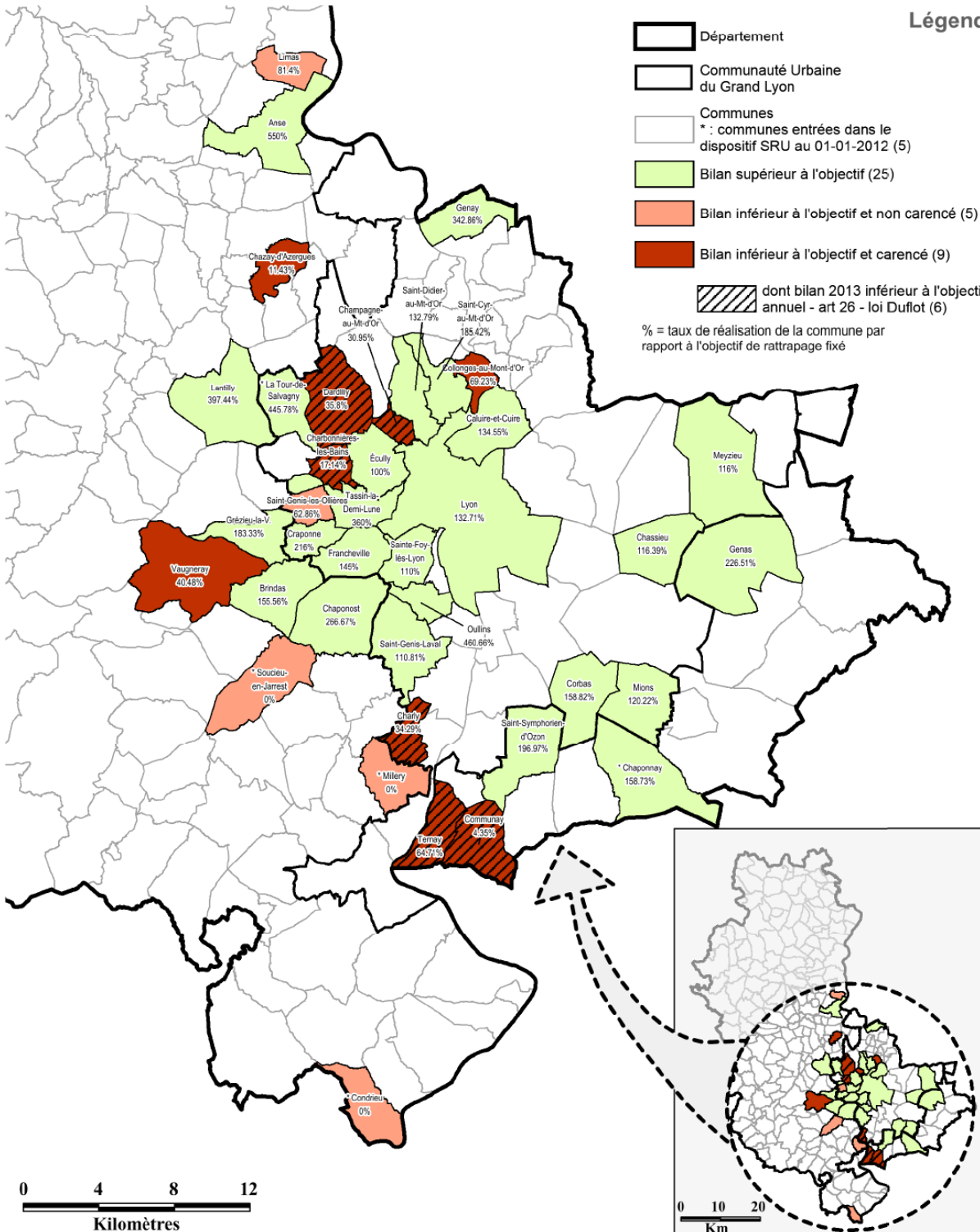
- Cartes de synthèse

Bilan triennal SRU 2011-2013 Département du Rhône

Communes en constat de carence

Légende

-  Département
 -  Communauté Urbaine du Grand Lyon
 -  Communes
* : communes entrées dans le dispositif SRU au 01-01-2012 (5)
 -  Bilan supérieur à l'objectif (25)
 -  Bilan inférieur à l'objectif et non carencé (5)
 -  Bilan inférieur à l'objectif et carencé (9)
 -  dont bilan 2013 inférieur à l'objectif annuel - art 26 - loi Duflot (6)
- % = taux de réalisation de la commune par rapport à l'objectif de rattrapage fixé



Sources : BdTopoo®, © IGN - Paris - 2013 - Protocole IGN/MEDDTL-MAAPRAT, octobre 2011 - Autorisation de diffusion : Libre - Reproduction : Libre

Direction Départementale des Territoires du Rhône - 165 rue Garibaldi - CS 33862 - 69401 Lyon cedex 03







Service Connaissance et Aménagement Durable des Territoires

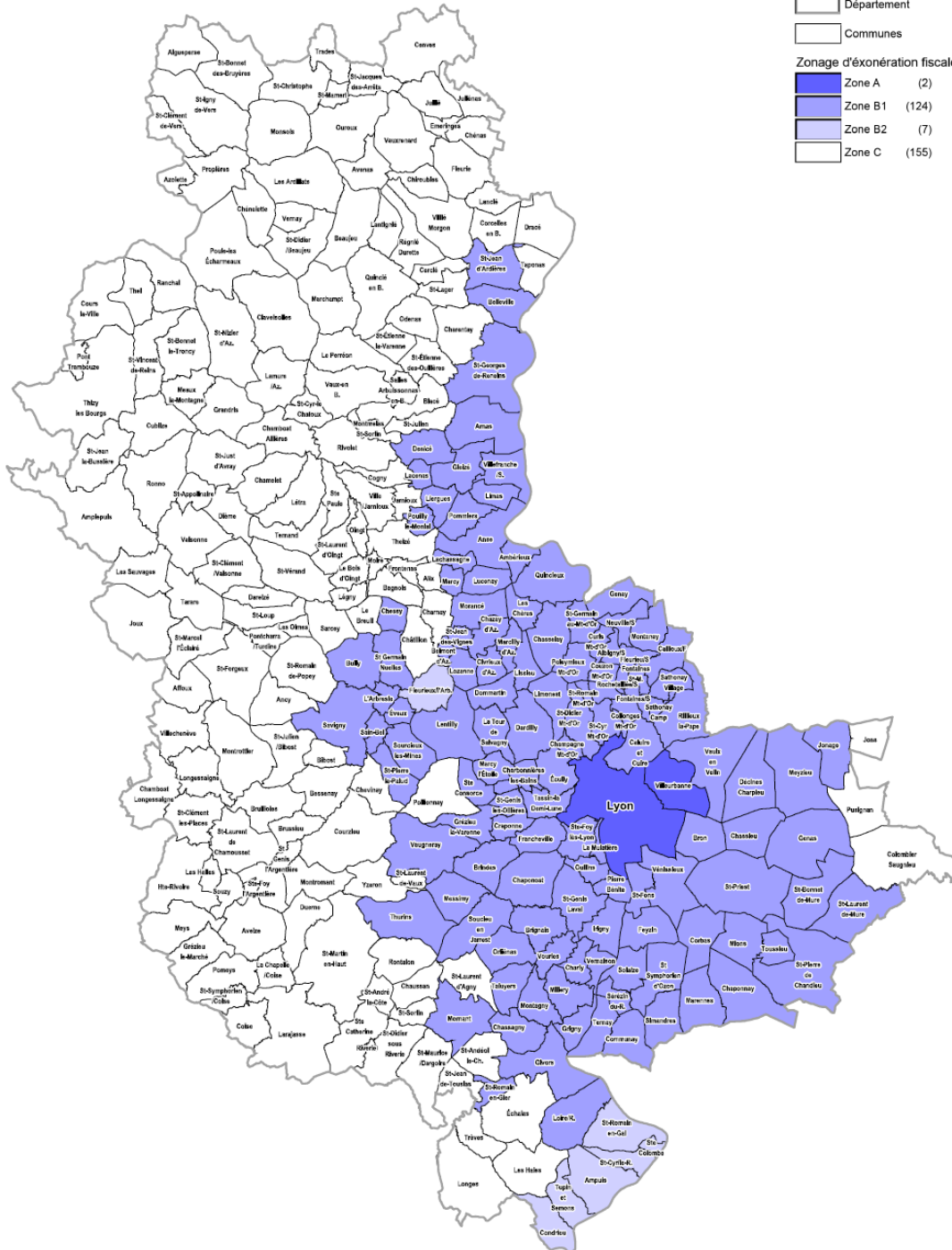
09 septembre 2014

Classement des communes par zone pour les dispositifs d'exonération fiscale dans le parc privé

Zonage issu de l'arrêté du 1er août 2014 pris en application de l'art. R. 304-1 du code de la construction et de l'habitation

Légende

-  Département
-  Communes
- Zonage d'exonération fiscale**
-  Zone A (2)
-  Zone B1 (124)
-  Zone B2 (7)
-  Zone C (155)



Sources : BdTopo®, © IGN - Paris - 2013 - Protocole IGN/MEDDTL-MAAPRAT, octobre 2011 - Autorisation de diffusion : Libre - Reproduction : Libre

Direction Départementale des Territoires du Rhône - 165 rue Garibaldi - CS 33862 - 69401 Lyon cedex 03

Service Connaissance et Aménagement Durable des Territoires

09 septembre 2014

ANNEXES AU POINT 5 : DEPLACEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

- Etude déplacements
- ZAAC



PRÉFET DU RHÔNE

LES DEPLACEMENTS DANS L'OUEST LYONNAIS

Janvier 2015

Responsable de l'étude : Armelle LANG

NOTICE ANALYTIQUE

Rédacteur : Armelle LANG, Jean ROBERT

Recueil et traitement des données : Armelle LANG, Nicolas DIEUX

Cartographe : Armelle LANG, François GUILLOT

RESUME

Le contexte de l'étude et la commande

Faisant suite à la proposition faite à ACCOLADE et au SOL, aujourd'hui fusionnés en un seul syndicat (le SOL) de les accompagner sur la thématique des déplacements qui les préoccupe tout particulièrement, ma présente étude a pour objectif principal de dresser un état des lieux caractérisant l'offre et la demande en transport liée aux déplacements domicile-travail de manière à apporter des éléments de connaissance :

- aux élus, propres à les éclairer sur les politiques à mettre en œuvre sur leur territoire ;
- à l'Etat, lui permettant d'élaborer son discours en prévision de la future révision du SCOT de l'Ouest Lyonnais.

Le diagnostic

Premier axe de migration résidentielle depuis l'agglomération lyonnaise, en particulier pour ménages aux revenus supérieurs, le territoire du SCOT de l'ouest lyonnais a connu une forte croissance démographique pour atteindre 5 % de la population de l'aire urbaine.

La proximité de agglomération lyonnaise, qui concentre une très large proportion d'emplois et de services à l'échelle de l'aire métropolitaine, explique la part importante d'échanges entre les deux territoires. Ainsi, 40 % des trafics automobiles produits par l'ouest lyonnais sont en échange avec l'agglomération lyonnaise, provoquant aux heures de pointe une congestion de plus en plus importante du réseau routier à l'approche de Lyon.

Afin de limiter les déplacements pendulaires entre l'ouest lyonnais et l'agglomération, le SCOT de l'ouest lyonnais projette de développer fortement l'activité économique sur le territoire et augmenter ainsi le taux d'emplois actuellement de 68 %.

L'analyse des déplacements générés par l'ouest lyonnais relativise cependant l'importance de ces mouvements pendulaires domicile-travail : ils ne constituent qu'un tiers des échanges automobiles avec l'agglomération (les deux-tiers restant étant effectués pour d'autres motifs que le travail ou les études, par exemple les achats, les visites ou les loisirs) et 13 % (soit 34 000 véh./j) des flux automobiles totaux générés par le territoire de l'ouest lyonnais.

Entre 1999 et 2009, les flux domicile-travail se sont intensifiés. Le flux interne a certes augmenté, mais de manière moins importante que le nombre d'emplois, tandis que le flux entrant et surtout le flux sortant ont continué à progresser . Si la part des actifs sortants par rapport à la population active ayant un emploi a très légèrement diminué, les emplois créés ont davantage bénéficié aux actifs extérieurs au territoire qu'à ses habitants. Par ailleurs si le flux interne a très légèrement augmenté, la mobilité ne s'est pas réduite pour autant. En effet, la part des actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence, sensiblement inférieure à celle constatée pour le département hors Grand Lyon, a baissé de manière importante.

Une amélioration du taux d'emplois ne garantit donc aucunement une maîtrise des flux de déplacements avec l'extérieur. Ceci est d'autant plus vrai pour l'Ouest Lyonnais que ce territoire connaît un important déséquilibre entre les types d'emplois offerts et les catégories socio-professionnelles résidentes. Ainsi, l'Ouest Lyonnais compte 2,4 fois plus de cadres

que d'emplois correspondants. A contrario, il compte moins d'ouvriers résidents que d'emplois correspondants.

Les échanges avec l'agglomération lyonnaise se font principalement entre communes proches si l'on excepte les flux majoritaires en relation avec Lyon. L'analyse des flux de déplacements générés par les différents territoires périphériques à l'agglomération lyonnaise ne révèle pas de lien entre le taux d'emplois offert sur ces territoires et la part de migrations alternantes avec le centre de la métropole. En revanche, cette analyse souligne une corrélation forte entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. Plus un territoire est proche de Lyon (plus grande en somme est la facilité d'accès à l'abondante et variée offre d'emplois proposée sur le territoire du Grand Lyon), plus la part d'actifs travaillant dans le Grand Lyon et plus la part d'emplois occupés par des actifs du grand Lyon sont importantes.

Plutôt que l'évolution du taux d'emplois, c'est donc bien davantage le nombre et la localisation (distance à Lyon) des actifs et des emplois supplémentaires attendus aux horizons futurs sur l'Ouest Lyonnais qui peut avoir une influence que l'évolution des flux d'échange entre ce territoire et le Grand Lyon.

Les flux domicile-travail internes au territoire de l'Ouest Lyonnais correspondent essentiellement aux flux internes des EPCI, le plus important étant celui du Pays de l'Arbresle. Les échanges entre EPCI sont très limités, à l'exception des flux originaires du Pays Mornantais en direction de la vallée du Garon.

Concernant le mode de transport utilisé, les déplacements domicile-travail se font très majoritairement en voiture. Les actifs entrants l'utilisent un peu plus que les actifs sortants et sensiblement davantage que ceux qui résident et travaillent et sur le territoire de l'Ouest Lyonnais.

La part modale des transports en commun n'est que de 6,2 %. Les transports en commun sont très peu utilisés par les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2%). Les trois quarts des utilisateurs de TC travaillent à Lyon ou Villeurbanne. Cadres et employés sont proportionnellement les plus grands utilisateurs des transports en commun, les professions intermédiaires les plus grands utilisateurs de la voiture. Enfin, les femmes utilisent davantage les modes de transport alternatifs à la voiture.

La distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais est à peu près stable malgré l'augmentation de la mobilité. Le nombre déplacements le plus important concerne une distance parcourue entre 13 et 15 km. Les cadres et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers parcourent les distances les plus importantes, tandis que les femmes parcourent des distances moindres que les hommes.

Que ce soit en termes de flux ou de distances parcourues, cadres et professions intermédiaires sont les catégories socio-professionnelles les plus mobiles, ce qui est un constat avéré sur pratiquement tous les territoires et n'est pas spécifique à l'Ouest Lyonnais. Cependant, ce qui fait la différence, c'est le poids particulièrement élevé de ces catégories dans la population active de l'Ouest Lyonnais : de par sa structure socio-économique, ce territoire amplifie l'intensité des flux de déplacements domicile-travail.

L'évaluation qui a été faite des orientations du SCOT de l'Ouest Lyonnais ne montre la perspective que d'une diminution en 2020 de 1 050 des déplacements des actifs de l'ouest lyonnais pour se rendre au travail dans l'agglomération lyonnaise, soit - 3,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provenant de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le SCOT. Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements

automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise sera supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

Concernant les déplacements d'actifs habitants l'agglomération lyonnaise et se rendant dans l'ouest lyonnais pour travailler, l'évaluation qui a été menée des orientations du SCOT montre une diminution en 2020 de près de 800 de ces déplacements, soit - 6,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provient globalement d'un éloignement de l'emploi par rapport à l'agglomération lyonnaise dans le scénario du SCOT.

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest lyonnais serait supérieur de près de 28 % à celui observé en 2009. Globalement, les orientations du SCOT permettent une diminution de 4,4 % des déplacements domicile – travail en automobile entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2020 par rapport au scénario au fil de l'eau. Ces déplacements d'échanges pour le motif domicile – travail seront cependant largement supérieurs au niveau observé en 2009 (+14,4%).

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des centres-villes, l'emploi reste largement concentré dans les pôles urbains. Les emplois de l'aire urbaine sont ainsi concentrés à 78 % dans la communauté urbaine de Lyon qui enregistre un équilibre entre nombre d'emplois et nombre d'actifs. Lyon demeure en particulier le bassin de concentration des activités du tertiaire supérieur. L'agglomération lyonnaise offre près de 20 fois plus d'emplois que l'ouest lyonnais et exerce ainsi sur ce territoire voisin une attractivité particulièrement forte pour les liaisons domicile – travail. Cette attractivité perdurera face à un déséquilibre des emplois qui ne se corrigera pas, et le SCOT de l'Ouest Lyonnais peut tout au plus espérer atténuer légèrement le développement des flux d'échange que par une limitation de la croissance démographique et une politique de création d'emplois le plus possible en éloignement par rapport à l'agglomération lyonnaise.

Table des matières

1. INTRODUCTION :	14
1.1. CONTEXTE ET ENJEUX	14
1.2. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	14
1.3. PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE	15
1.4. MÉTHODE UTILISÉE	17
2. LES DÉPLACEMENTS : UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE DES ÉLUS DE L'OUEST LYONNAIS DÉCLINÉS DANS PLUSIEURS DOCUMENTS DE PLANIFICATION OU DE DÉVELOPPEMENT	20
2.1. LE SCOT : DES PRIORITÉS AXÉES SUR LA LIMITATION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ET LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN	20
2.2. LE CDDRA : ORGANISER LES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE	22
2.3. LE PCET : AGIR SUR LE DÉPLACEMENT DES PERSONNES, RESPONSABLE DE L'ESSENTIEL DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS	22
3. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE	24
3.1. UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SUPÉRIEURE À LA MOYENNE DÉPARTEMENTALE MAIS INÉGALE SELON LES EPCI	24
3.2. UNE CROISSANCE DE L'EMPLOI PLUS IMPORTANTE DANS LA VALLÉE DU GARON ET DANS LES COMMUNES DE POLARITÉ 2	26
3.3. UN DÉSÉQUILIBRE QUI PERSISTE ENTRE EMPLOIS ET ACTIFS AYANT UN EMPLOI MALGRÉ UNE PROGRESSION DU TAUX D'ATTRACTIVITÉ DE L'EMPLOI	27
3.4. UN PROFIL DE LA POPULATION ACTIVE DE L'OUEST LYONNAIS AYANT UN EMPLOI FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	29
3.4.1. <i>Une part de la population active ayant un emploi supérieure à la moyenne du Rhône hors Grand Lyon</i>	29
3.4.2. <i>Une typologie de la population active ayant un emploi par Catégorie Socio-Professionnelle et secteur d'activité favorable à une plus grande mobilité</i>	30
3.5. UNE ATTRACTIVITÉ PARTICULIÈREMENT FORTE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE POUR LES LIAISONS DOMICILE-TRAVAIL	31
3.6. SYNTHÈSE	33
4. LES OFFRES DE TRANSPORT DANS L'OUEST LYONNAIS	35
4.1. LES OFFRES DE DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE	35
4.1.1. <i>Le réseau de voirie</i>	35
4.1.2. <i>Les offres routières de transports collectifs</i>	37
4.2. LES OFFRES DE RABATTEMENT SUR LES RÉSEAUX STRUCTURANTS	38
4.3. LES OFFRES DE DESSERTE INTERNE AU TERRITOIRE	39
4.4. LES OFFRES INTER-COMMUNALES	39
4.5. LES OFFRES COMMUNALES	40
4.6. COMPLÉMENTARITÉS DES OFFRES DE TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE	40
5. LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE	42
5.1. LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL NE REPRÉSENTENT QUE 18 % DU NOMBRE TOTAL DES DÉPLACEMENTS	42
5.2. UN HABITANT DU SECTEUR OUEST RHÔNE GÉNÈRE EN MOYENNE 1,4 DÉPLACEMENTS EXTERNES AU TERRITOIRE PAR JOUR	43
5.3. 73,2 % DES DÉPLACEMENTS DES HABITANT DU SECTEUR OUEST RHÔNE SONT EFFECTUÉS EN VOITURE	44
5.4. 41 % DES DÉPLACEMENTS EN ÉCHANGE AVEC LE RESTE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE	45
5.5. UN DÉPLACEMENT SUR TROIS EN ÉCHANGE AVEC LE GRAND LYON	47

5.6. 28 % DU TRAFIC AUTOMOBILE D'ÉCHANGE ENTRANT DANS LE GRAND LYON PROVIENT DE L'OUEST LYONNAIS.....	47
5.7. DES ÉCHANGES RÉALISÉS À PRÈS DE 90 % EN AUTOMOBILE.....	48
5.8. 102 000 VÉHICULES/JOUR EN ÉCHANGE AVEC LE GRAND LYON.....	48
5.9. UN QUART DES ÉCHANGES AVEC LE GRAND LYON POUR LE TRAVAIL.....	49
5.10. UN TIERS DU TRAFIC AUTOMOBILE D'ÉCHANGE POUR LE TRAVAIL.....	49
5.11. LE TRAFIC DOMICILE-TRAVAIL EN ÉCHANGE AVEC LE GRAND LYON À L'ORIGINE DE 13 % DU TRAFIC TOTAL GÉNÉRÉ PAR L'OUEST LYONNAIS.....	50
5.12. UNE PART SIGNIFICATIVE DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES ÉCHANGES AVEC LYON ET VILLEURBANNE.....	50
5.13. SYNTHÈSE.....	51
6. LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL.....	52
6.1. DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL QUI S'INTENSIFIENT ENTRE 1999 ET 2009.....	52
6.2. UNE ATTRACTIVITÉ DE L'OUEST LYONNAIS QUI SE DÉVELOPPE POUR D'AUTRES TERRITOIRES QUE LE GRAND LYON.....	52
6.3. UN SOLDE ENTRÉE/SORTIE NÉGATIF AVEC L'EXTÉRIEUR POUR TOUS LES EPCI À L'EXCEPTION DE LA VALLÉE DU GARON.....	54
6.4. LA VALLÉE DU GARON EST LE LE TERRITOIRE POUR LEQUEL LES PARTS DES ACTIFS DES ACTIFS ENTRANTS ET SORTANTS EST LA PLUS ÉLEVÉE.....	54
6.5. LA PART DES ACTIFS STABLES CROIT AVEC LE NIVEAU DE POLARITÉ À L'INVERSE DE LA PART DES EMPLOIS OCCUPÉS PAR DES ACTIFS EXTÉRIEURS.....	55
6.6. UNE ABSENCE DE LIEN ENTRE TAUX D'EMPLOIS ET PART D'ÉCHANGES AVEC L'EXTÉRIEUR.....	55
6.7. MAIS UN LIEN ÉTROIT ENTRE LA PART DE MIGRATIONS AVEC LE GRAND LYON ET LA DISTANCE AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.....	56
6.8. PEU D'ÉCHANGES ENTRE LES EPCI DE L'OUEST LYONNAIS.....	57
6.9. DES ÉCHANGES AVEC L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE QUI SE FONT MAJORITAIREMENT ENTRE COMMUNES PROCHES SI L'ON EXCEPTE LES FLUX MAJORITAIRES AVEC LYON.....	57
6.10. LES PÔLES D'EMPLOIS GÉNÉRATEURS DE FLUX DE L'OUEST LYONNAIS DIFFÉRENTS SELON L'ORIGINE DES ACTIFS.....	60
6.11. LES AGRICULTEURS, LES ARTISANS COMMERÇANTS ET CHEFS D'ENTREPRISE AINSI QUE LES ACTIFS DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION TRAVAILLENT DAVANTAGE DANS LEUR COMMUNE DE RÉSIDENCE.....	63
6.12. DES ÉCHANGES EN PROPORTION PLUS IMPORTANTS CHEZ LES CADRES ET LES PROFESSIONS INTERMÉDIAIRES.....	64
6.13. DES ÉCHANGES EN PROPORTION PLUS IMPORTANTS DANS LE SECTEUR DU COMMERCE, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES DIVERS.....	65
6.14. SYNTHÈSE.....	67
7. LES MODES DE DÉPLACEMENT.....	69
7.1. LES ACTIFS SORTANTS UTILISENT DAVANTAGE LES TRANSPORTS EN COMMUN QUE LES ACTIFS ENTRANTS.....	70
7.2. LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES ACTIFS TRAVAILLANT EN DEHORS DE L'OUEST LYONNAIS EST PLUS IMPORTANTE DANS LES POLARITÉS 1 ET 2.....	70
7.3. LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT ESSENTIELLEMENT UTILISÉS POUR SE RENDRE À LYON OU VILLEURBANNE.....	72
7.4. LES FEMMES UTILISENT DAVANTAGE LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À LA VOITURE.....	72
7.5. CADRES ET EMPLOYÉS SONT PROPORTIONNELLEMENT LES PLUS GRANDS UTILISATEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN.....	72
7.6. LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT PLUS SOUVENT UTILISÉS PAR LES STAGIAIRES ET LES APPRENTIS.....	73
7.7. SYNTHÈSE.....	74
8. LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL.....	75
8.1. UNE DISTANCE MOYENNE PARCOURUE PAR LES ACTIFS DE L'OUEST LYONNAIS EN TRÈS LÉGÈRE DIMINUTION MALGRÉ L'AUGMENTATION DE LA MOBILITÉ.....	76
8.2. LES ACTIFS DU PAYS MORNANTAIS PARCOURENT EN MOYENNE LES PLUS GRANDES DISTANCES.....	77

8.3. LES CADRES ET LES ACTIFS DU SECTEUR DU COMMERCE, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES DIVERS PARCOURENT LES DISTANCES LES PLUS IMPORTANTES.....	77
8.4. LES FEMMES PARCOURENT DES DISTANCES MOINDRES QUE LES HOMMES.....	79
8.5. LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT UTILISÉS POUR DE PLUS LONGS TRAJETS.....	79
8.6. SYNTHÈSE.....	80
9. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE ET INCIDENCE SUR LES TRAFICS D'ÉCHANGE AVEC L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.....	81
9.1. VERS UNE DIMINUTION DU RYTHME DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE.....	81
9.2. LA POURSUITE D'UNE CROISSANCE FORTE DU NOMBRE D'EMPLOIS.....	82
9.3. ANALYSE COMPARATIVE DE DEUX SCÉNARIOS 2020.....	82
9.4. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES MIGRATIONS SORTANTES.....	83
9.5. -3,5 % DE DÉPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL SORTANTS / SCÉNARIO FIL DE L'EAU.....	83
9.6. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES FLUX ENTRANTS.....	85
9.7. -6,5 % DE DÉPLACEMENTS ENTRANTS /SCÉNARIO FIL DE L'EAU.....	85
9.8. UNE DIMINUTION DE 3,7 % DES TRAFICS D'ÉCHANGE PAR RAPPORT AU SCÉNARIO AU FIL DE L'EAU.....	86
9.9. SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS.....	87
10. CONCLUSION.....	89
11. ANNEXES.....	91
11.1. ANNEXE N°1 : LES 6 SECTEURS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 PRIS EN COMPTE.....	91

Index des cartes

Carte 1: Situation.....	15
Carte 2: Communes et communautés de communes du périmètre d'étude.....	16
Carte 3: Les polarités du SCOT de l'Ouest Lyonnais.....	21
Carte 4: Evolution démographique entre 1999 et 2009.....	25
Carte 5: Emplois et taux d'attractivité de l'emploi en 2009.....	27
Carte 6: Evolution du taux d'attractivité de l'emploi entre 1999 et 2009.....	28
Carte 7: Déplacements domicile-travail générés par l'agglomération lyonnaise en 2006.....	33
Carte 8: Périmètre Ouest Rhône de l'enquête EMD 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise	43
Carte 9: Flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006.....	45
Carte 10: Détail des flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006.....	46
Carte 11: Flux domicile-travail en 1999.....	53
Carte 12: Flux domicile-travail en 2009.....	53
Carte 13: Déplacements internes à l'Ouest Lyonnais en 2009.....	57
Carte 14: lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009 hors Lyon.....	58
Carte 15: Lieu de résidence des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009.....	58
Carte 16: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009.....	59
Carte 17: Lieu de résidence des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'Ouest lyonnais en 2009.....	59
Carte 18: Emplois dans les zones d'activités de plus de trois entreprises.....	60
Carte 19: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'Ouest Lyonnais en 2009.....	61
Carte 20: Lieu de travail des actifs provenant de l'extérieur à l'exception du Grand Lyon en 2009.....	61
Carte 21: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009.....	61
Carte 22: Communes de l'agglomération lyonnaise accueillant les principaux flux d'actifs en provenance de l'Ouest Lyonnais (2009).....	62
Carte 23: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise hors Lyon.....	62
Carte 24: Part des actifs utilisant les transports en commun en 2009.....	71
Carte 25: Polarités du territoire de l'ouest lyonnais.....	81
Carte 26: Les secteurs de tirage de l'Enquête Ménages-Déplacements de 2006.....	92

Index des diagrammes

Diagramme 1: Répartition de la population de plus de 15 ans par type d'activité en 2009 dans l'Ouest Lyonnais.....	29
Diagramme 2: PAAE 15-64 ans par CSP en 1999 et 2009.....	30
Diagramme 3: Répartition de la population active par catégorie socio-professionnelle et secteur d'activité en 2009.....	31
Diagramme 4: Répartition des déplacements par motif dans l'aire métropolitaine lyonnaise	40
Diagramme 5: Mobilité par mode des habitants du secteur Ouest Rhône.....	41
Diagramme 6: Part des différents modes de transports dans les déplacements du secteur Ouest Rhône.....	41
Diagramme 7: Evolution des flux domicile-travail entre 1999 et 2009.....	49
Diagramme 8: Comparaison des taux d'emplois et des parts d'échanges avec l'extérieur pour les 4 EPCI de l'ouest lyonnais.....	53
Diagramme 9: Comparaison des parts d'échanges avec le Grand Lyon à la distance à Lyon pour les communes composant l'ouest lyonnais.....	53
Diagramme 10: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par CSP.....	60
Diagramme 11: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par secteur d'activité.....	60
Diagramme 12: Flux domicile travail par catégorie socio-professionnelle (2009).....	61
Diagramme 13 : Répartition par catégories socio-professionnelles de la population active ayant un emploi, du flux interne et du flux sortant de l'Ouest Lyonnais.....	62
Diagramme 14 : Flux domicile travail par secteur d'activité (2009).....	63
Diagramme 15: Flux domicile-travail par mode de transport.....	67
Diagramme 16: Répartition des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport utilisé pour leurs déplacements domicile-travail et leur catégorie socio-professionnelle.....	70
Diagramme 17: Répartition des actifs selon les conditions de travail et le mode de transport en 2009.....	70
Diagramme 18: nombre de déplacements et distance totale parcourue par jour par les actifs de l'Ouest Lyonnais à destination du Rhône et des départements limitrophes et à l'exception de ceux travaillant sur leur commune de résidence.....	74
Diagramme 19: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon la CSP vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	75
Diagramme 20: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le secteur d'activité vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	75
Diagramme 21: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	76
Diagramme 22: Comparaison entre les hypothèses démographiques du SCOT et les parts TC pour les déplacements vers le Grand Lyon par commune de l'ouest lyonnais (chaque commune est représentée par un cercle de taille proportionnelle à sa population 2009).....	81

Index des tableaux

Tableau 1: Evolution démographique par EPCI entre 1999 et 2009.....	24
Tableau 2: Evolution démographique par polarité du SCOT entre 1999 et 2009 par rapport aux objectifs du SCOT.....	25
Tableau 3: Evolution de l'emploi selon les EPCI entre 1999 et 2009.....	26
Tableau 4: Evolution de l'emploi selon les polarités du SCOT entre 1999 et 2009.....	26
Tableau 5: Evolution du ratio emplois sur actifs ayant un emploi entre 1999 et 2009.....	28
Tableau 6: Population active ayant un emploi selon les EPCI en 2009.....	29
Tableau 7: Ventilation géographique des 437 000 déplacements générés par les secteurs de l'ouest lyonnais, tous modes et tous motifs, deux sens confondus	47
Tableau 8: Relation entre poids de la population et la part d'échanges avec le Grand Lyon en 2006.....	47
Tableau 9: Part des déplacements effectués en automobile selon l'origine - destination.....	48
Tableau 10: Ventilation géographique des 255 000 circulations automobiles générées chaque par les secteurs de l'ouest lyonnais.....	48
Tableau 11: Trafics 2012 sur les axes assurant des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon.....	49
Tableau 12: Part du motif travail dans les déplacements selon leur origine-destination.....	49
Tableau 13: Part des déplacements effectués en TC selon l'origine - destination.....	50
Tableau 14: Détail de l'évolution des différents flux domicile-travail entre 1999 et 2009.....	53
Tableau 15: Evolution de l'attractivité des emplois entre l'Ouest Lyonnais et les autres territoires (1999-2009).....	53
Tableau 16: Déplacements domicile-travail avec l'extérieur en 2009.....	54
Tableau 17: Part des actifs sortants et part des emplois occupés par des actifs entrants selon les EPCI en 2009.....	54
Tableau 18: Part des actifs stables et part des actifs entrants par polarité en 2009.....	55
Tableau 19: Adéquation entre emplois et population active selon les CSP (2009).....	64
Tableau 20: Adéquation entre emplois et population active par secteur d'activité (2009).....	66
Tableau 21: Part modale des transports en commun pour les actifs sortant du territoire de l'Ouest Lyonnais selon les EPCI en 2009.....	71
Tableau 22: Distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail.....	76
Tableau 23: Distance moyenne parcourue par un actif de l'EPCI hors actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	77
Tableau 24: Incidence du SCOT sur les migrations alternantes sortantes de l'ouest lyonnais vers le Grand Lyon.....	84

1. Introduction :

1.1. Contexte et enjeux

En 2012 et 2013 un diagnostic économique de l'Ouest Lyonnais a été réalisé en partenariat avec ACCOLADE, le SOL et les communautés de communes des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon et des Pays Mornantais et de l'Arbresle. Ce diagnostic a été présenté aux élus le 3 octobre 2012, après avoir été présenté en interne à la DDT lors d'une réunion aménagement le 12 décembre 2011.

Le diagnostic économique abordait la problématique des déplacements domicile-travail en soulevant plusieurs questions. Il aboutissait à la conclusion qu'il serait intéressant d'approfondir cette thématique.

La proposition a été faite à ACCOLADE et au SOL, aujourd'hui fusionnés en un seul syndicat (le SOL) de les accompagner sur cette thématique qui les préoccupe tout particulièrement. Bien que souhaitant attendre un contexte politique moins tendu sur cette question brûlante, ils ont reconnu nécessaire de traiter cette question.

Par ailleurs, et au delà de l'intérêt du SOL, il semble utile que l'Etat puisse disposer d'un état des lieux étayé de la problématique déplacements afin d'être en mesure de porter un discours argumenté dans le cadre de la mise en révision prochaine du SCOT.

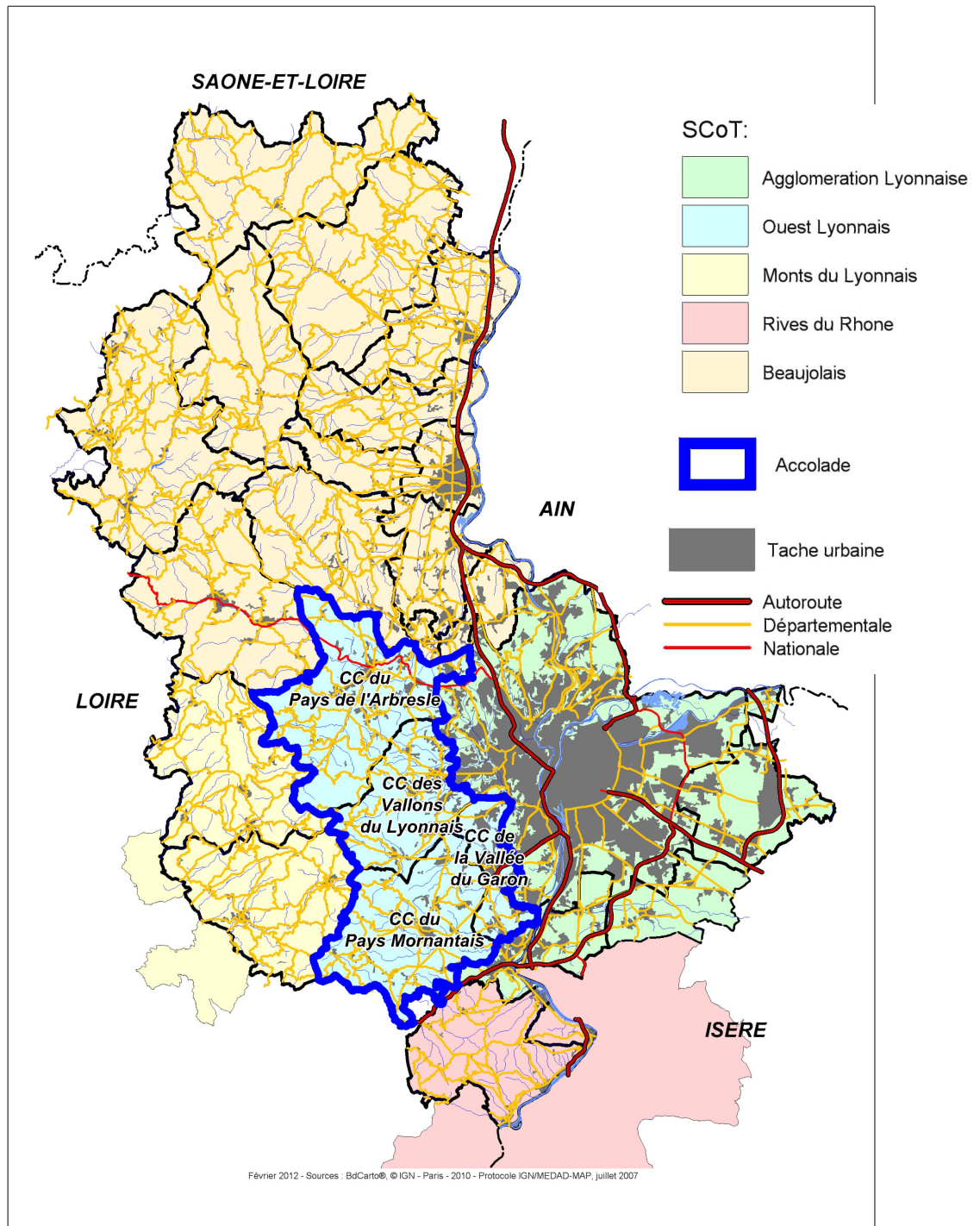
1.2. Objectifs de l'étude

La présente étude a pour objectif principal de dresser un état des lieux caractérisant l'offre et la demande en transport liée aux déplacements domicile-travail de manière à apporter des éléments de connaissance :

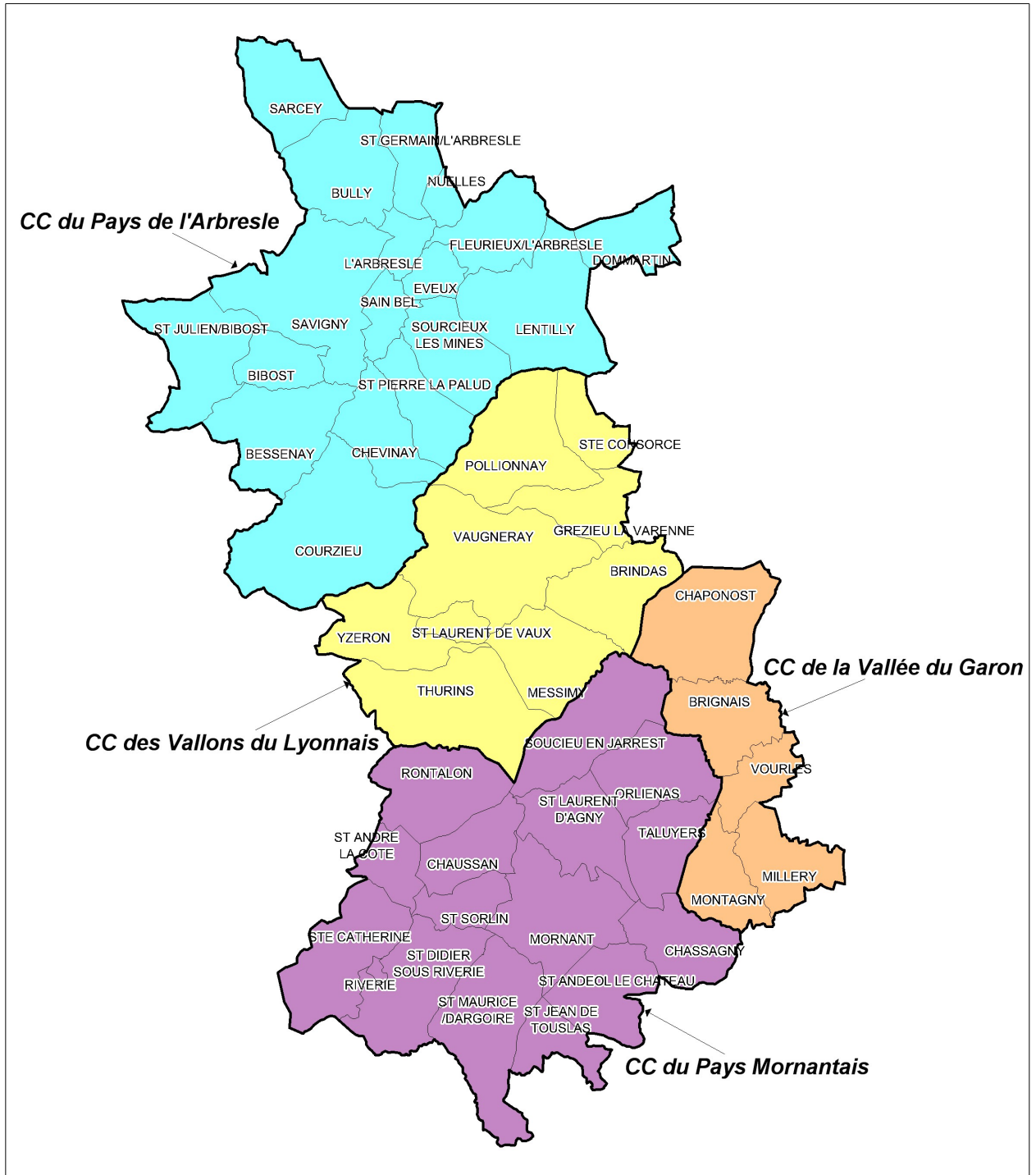
- aux élus, propres à les éclairer sur les politiques à mettre en œuvre sur leur territoire ;
- à l'Etat, lui permettant d'élaborer son discours en prévision de la future révision du SCOT de l'Ouest Lyonnais.

1.3. Périmètre de l'étude

Le territoire retenu pour l'étude est celui du SCOT de l'Ouest Lyonnais . Il est constitué des quatre communautés de communes du Pays de l'Arbresle, des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon et du Pays Mornantais.



Carte 1: Situation



Carte 2: Communes et communautés de communes du périmètre d'étude

1.4. Méthode utilisée

Il s'agit dans un premier temps de caractériser l'offre en s'appuyant sur les données disponibles et une expertise à partir des connaissances en interne à la DDT.

Dans un second temps, l'étude s'est attachée à répondre en particulier aux questions posées et à vérifier le dire des acteurs interrogés ou les hypothèses émises dans le cadre du diagnostic économique de l'Ouest Lyonnais :

- On constate en général en France une tendance à l'augmentation des distances domicile-travail liée à la dissociation des lieux d'emploi et d'habitat même si ceux-ci demeurent liés. Une augmentation du rapport emplois/actifs ayant un emploi sur le territoire de l'Ouest Lyonnais ne garantirait donc pas une limitation des déplacements domicile travail. Au contraire, une forte croissance de l'emploi pourrait augmenter ces derniers. Pour tenter de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse, on analysera les tendances passées en répondant notamment aux questions suivantes :
 - Quelle conséquence la forte augmentation du nombre d'emplois entre 1999 et 2009 a-t-elle eu sur les déplacements domicile travail ?
 - Y a-t-il eu limitation des déplacements en dehors du territoire ?
 - Quelle évolution des distances parcourues ?

- Si l'on compare les emplois proposés sur le territoire et la population active ayant un emploi qui y réside selon les catégories socio-professionnelles ou selon les secteurs d'activités, on constate qu'au moins 17 000 actifs travaillent hors du territoire de l'Ouest Lyonnais. Le diagnostic économique ne permettait que d'indiquer les chiffres minima de la répartition de ces actifs par CSP et secteurs d'activités. Il se peut qu'en raison des choix de vie, des stratégies familiales ou des contraintes résidentielles, encore plus d'actifs de ces CSP travaillent à l'extérieur du territoire tandis qu'à l'inverse, des actifs de l'extérieur viennent travailler sur le territoire. Les questions soulevées sont les suivantes :
 - Quels sont les secteurs d'activités et les catégories socio-professionnelles les plus concernées par les déplacements domicile-travail ?
 - En particulier, quelle est la part des emplois d'ouvriers occupés par des actifs résidant en dehors du territoire ?
 - Quelles sont les motivations de la dissociation entre le lieu de résidence et le lieu de travail ?

- A l'occasion d'une enquête « être salarié au Pays de l'Arbresle en 2009 », les salariés des entreprises des secteurs privé et public ont exprimé leurs besoins. 40% de ceux qui ont répondu utiliseraient sûrement les TC et 31% probablement, si un service de bus était organisé qui corresponde parfaitement aux horaires de travail. 92% des salariés ayant répondu n'utilisent jamais les TC: 18,3% parce qu'il n'y a pas de liaison, 12,2% parce qu'il n'y a pas de liaison entre la gare et le lieu de travail, 10,1% parce qu'il n'y a pas de liaison aux heures de travail et 8,3% parce que la fréquence des TC est trop faible, soit 49% pour des raisons d'absence de liaisons ou de liaisons insuffisantes en termes d'horaires ou de fréquence.

De plus, selon les acteurs interviewés, Les transports en commun sont le plus souvent utilisés par les apprentis, dont la mobilité est fortement contrainte. Les questions soulevées sont les suivantes :

- Quels sont les pôles les plus générateurs de déplacements domicile-travail ?

- En particulier, comment quantifier et qualifier les déplacements engendrés par les zones d'activités ?
 - Quelle est l'offre en TC pour ces pôles et ZAE (analyse quantitative et qualitative) ?
 - Quelle est le mode de transport majoritairement utilisé selon les conditions de travail ?
 - En d'autres termes, quelle est la population active réellement contrainte en terme de mobilité ?
- La croissance prévue par le SCOT est elle conciliable avec une mobilité facilitée ?

2. Les déplacements : une préoccupation majeure des élus de l'Ouest Lyonnais déclinés dans plusieurs documents de planification ou de développement

2.1. Le SCOT : des priorités axées sur la limitation des déplacements domicile-travail et le développement des transports en commun

L'un des points majeurs de la charte d'objectifs, sur laquelle la démarche d'élaboration du SCOT s'est adossée, souligne la nécessité "de développer une activité économique équilibrée, créatrice d'emplois, permettant de limiter les déplacements pendulaires entre l'Ouest Lyonnais et l'agglomération".

L'espace de solidarité souhaité sur le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais passe, pour les collectivités, par la recherche de solutions pertinentes afin de parvenir à la maîtrise et à la rationalisation des besoins de déplacements. Elle implique donc les EPCI membres dans la recherche de solutions alternatives au "tout voiture" (alter-mobilité). Ce meilleur équilibre entre les différents modes de transport est à mettre en place rapidement car il conditionne la maîtrise de l'étalement urbain et la concrétisation effective du concept de villages densifiés. Ceci passe également, pour la réalisation du projet de territoire, par la mise en oeuvre d'une organisation de transport adaptée.

Ainsi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable en matière de mobilités et de déplacements repose sur deux idées forces :

- optimisation de l'utilisation du ferroviaire pour la gestion des déplacements des personnes entre l'Ouest Lyonnais et l'agglomération lyonnaise,
- définition, avec les partenaires concernés, d'une politique locale en matière de voirie autour d'un axe structurant fort : RD7/RD30. Les autres axes majeurs du territoire sont la RD389, la RD311, la RD342 et la RD2. Ces derniers disposent également d'une vocation de desserte du territoire en lien avec les Monts du Lyonnais dans l'optique d'un rabattement sur les pôles gares.

Tout cela devra se traduire, dans les documents d'urbanisme locaux, par des dispositions favorisant la limitation des déplacements et la maîtrise de l'extension urbaine en particulier aux abords des routes principales.

A noter que les flux de mobilité générés par les zones d'activité est un point qui préoccupe tout particulièrement le SCOT de l'Ouest Lyonnais dont l'une des orientations est de mettre en place un observatoire des déplacements liés aux zones d'activités.



Carte 3: Les polarités du SCOT de l'Ouest Lyonnais

Enfin, le SCOT de l'Ouest Lyonnais a classé les communes de son territoire en 4 niveaux de polarité, définis notamment en fonction du poids de la population, de la desserte en transports en commun et du niveau de services. Des objectifs plus ou moins ambitieux de développement urbain et démographique sont fixés en fonction de l'importance de la polarité. Cette organisation du territoire est pensée, entre autres, dans le but de limiter les déplacements.

2.2. Le CDDRA : organiser les déplacements sur le territoire

L'un des axes du CDDRA vise à organiser les déplacements sur l'Ouest Lyonnais en répondant aux différents besoins de mobilité. Trois actions sont proposées :

- Favoriser les transports collectifs et valoriser le projet de transport ferroviaire à l'échelle de l'Ouest Lyonnais
- Garantir des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle
- Informer, sensibiliser et expérimenter sur les questions de mobilité

En particulier, l'une des opérations possibles qui ont été ciblées consiste à mettre en place une réflexion globale et stratégique sur les déplacements.



2.3. Le PCET : agir sur le déplacement des personnes, responsable de l'essentiel des émissions de Gaz à Effet de Serre du secteur des transports

Le PCET s'est fixé quatre objectifs en rapport avec la mobilité :

- Organiser et planifier la mobilité
- Contribuer à changer les comportements de mobilité
- Développer les alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements
- Développer les circuits courts dans tous les domaines : emplois, culture, achat, loisirs..

Les objectifs chiffrés sont les suivants :

- Report modal -25% vp
- Réduction des km.vp -10%
- Consommation VP résiduelle -40%



3. Eléments de contexte socio-démographique

3.1. Une évolution démographique supérieure à la moyenne départementale mais inégale selon les EPCI

Entre 1999 et 2009, le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais a globalement gagné 12 400 habitants pour atteindre une population de 117 275 habitants en 2009. Cela correspond à un taux annuel moyen d'évolution démographique de +1,1 % alors que la population départementale a augmenté de +0,7 % en moyenne par an sur la même période. La croissance démographique est due, à part à peu près égale, aux soldes naturel et migratoire excédentaires.

Cette croissance est très différente en fonction des EPCI. La Vallée du Garon, territoire le plus peuplé après le Pays de l'Arbresle, n'a connu qu'une très faible croissance démographique (+0,4%). Cela s'explique par un solde migratoire négatif, compensé par le solde naturel le plus important des trois EPCI. Les vallons du Lyonnais, territoire le moins peuplé, gagne quatre fois plus d'habitants et enregistre le taux de croissance annuel le plus important (+1,8%), due pour près des trois quarts à un solde migratoire très important.

La part de la croissance due au solde migratoire joue un rôle important dans les facteurs clés de la mobilité professionnelle. En effet, le solde migratoire signifie l'arrivée d'actifs sur le territoire et donc sujets aux déplacements domicile-travail, tandis que le solde naturel signifie en général un excédent de naissances, donc des enfants qui plus tard devront effectuer des trajets domicile-étude.

	Population 1999	Population 2009	taux annuel moyen d'évolution démographique entre 1999 et 2009
CC de la Vallée du Garon	27 534	28 557	0,4%
CC des Vallons du Lyonnais	22 177	26 457	1,8%
CC du Pays de l'Arbresle	31 564	35 627	1,2%
CC du Pays Mornantais	23 600	26 634	1,2%
Total ouest Lyonnais	104 875	117 275	1,1%

Tableau 1: Evolution démographique par EPCI entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

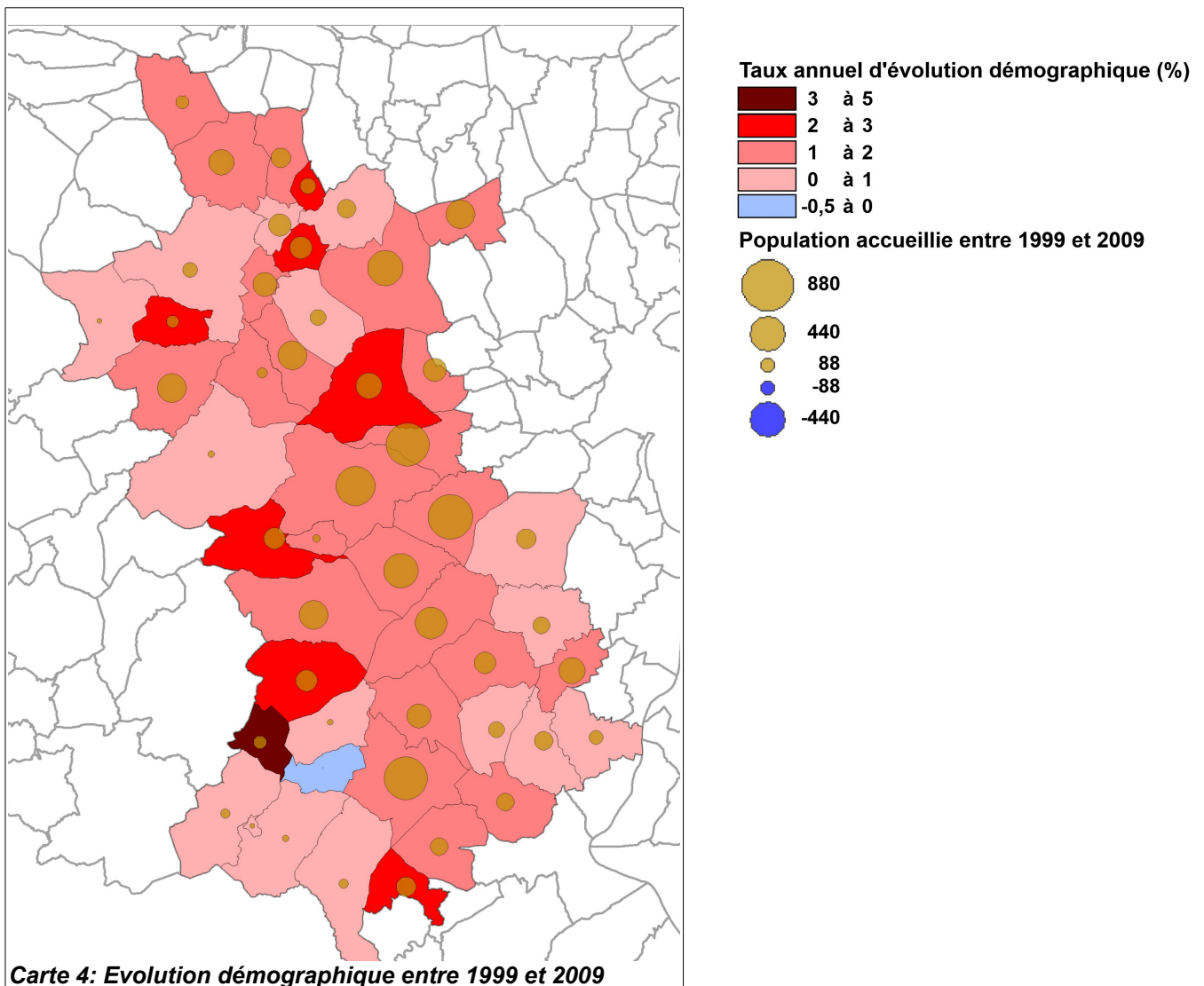
De même, **la croissance démographique** est inégale selon les niveaux de polarités définies par le SCOT de l'Ouest Lyonnais. Elle **est très faible dans les communes de polarité 1**, (presque trois fois moins importante que l'objectif fixée par le SCOT) **et beaucoup plus importante pour les communes des trois autres niveaux de polarité dépassant les objectifs du SCOT** (de près du double pour les communes de polarité 4).

Or les polarités ont été définies notamment en fonction de la desserte de transports en commun et du niveau de services, ce qui signifie qu'**une forte croissance démographique des polarités trois et quatre ne va pas dans le sens d'une limitation des déplacements et de l'utilisation des transports en commun.**

Niveau polarité au SCOT	Population 1999	Population 2009	taux annuel moyen évolution démographique entre 1999 et 2009	Taux annuel moyen prévu par le SCOT entre 2006 et 2020
Pôle 1	24 833	25 459	0,25%	0,70 %
Pôle 2	39 763	45 725	1,41%	1,07%
Pôle 3	22 805	26 004	1,32%	0,87%
Pôle 4	17 474	20 087	1,40%	0,71%
Total ouest Lyonnais	104 875	117 275	1,12%	0,89%

Tableau 2: Evolution démographique par polarité du SCOT entre 1999 et 2009 par rapport aux objectifs du SCOT

Source INSEE- RP 1999 et 2009



3.2. Une croissance de l'emploi plus importante dans la Vallée du Garon et dans les communes de polarité 2

Le SCOT de l'Ouest Lyonnais considère que la création d'emplois sur le territoire contribue à la limitation des déplacements domicile-travail. Comme nous le verrons par la suite, **la création d'emplois, même importante ne signifie pas automatiquement réduction des déplacements domicile-travail ou des distances parcourues. Cependant, il va de soi qu'une augmentation de la population sur un territoire qui ne s'accompagne pas d'un développement de l'emploi entraîne une mobilité professionnelle accrue.**

Le territoire de l'Ouest Lyonnais compte 36 353 emplois en 2009, soit 7 230 emplois supplémentaires par rapport à 1999. La Vallée du Garon concentre 37 % des emplois créés entre 1999 et 2009 sur le territoire de l'Ouest Lyonnais, le reste des emplois créés se répartissant de manière à peu près équivalente entre les trois autres EPCI. Cependant, ce sont les Vallons du Lyonnais qui enregistrent le plus fort taux annuel moyen de croissance de l'emploi (+2,7%).

	Emplois 1999	Emplois 2009	Emplois créés entre 1999 et 2009	taux annuel moyen dévolution de l'emploi entre 1999 et 2009
CC de la Vallée du Garon	9 992	12 641	2 649	2,4%
CC des Vallons du Lyonnais	5 018	6 568	1 550	2,7%
CC du Pays de l'Arbresle	9 172	10 709	1 537	1,6%
CC du Pays Mornantais	4 941	6 435	1 494	2,7%
Total Ouest Lyonnais	29 123	36 353	7 230	2,2%

Tableau 3: Evolution de l'emploi selon les EPCI entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Les communes de polarité 2 représentent plus de 48% des emplois créés, et ce sont celles, avec les communes de polarité 3 qui enregistrent le plus fort taux annuel moyen de croissance de l'emploi (de l'ordre de 3%). En revanche la croissance de l'emploi dans les polarités 4 est quasi nulle.

	Emplois 1999	Emplois 2009	Emplois créés entre 1999 et 2009	taux annuel moyen dévolution de l'emploi entre 1999 et 2009
Polarité SCOT OL				
Pôle 1	10 691	12 592	1 901	1,7%
Pôle 2	10 111	13 610	3 499	3,0%
Pôle 3	4 740	6 475	1 735	3,2%
Pôle 4	3 581	3 676	95	0,3%
Total Ouest Lyonnais	29 123	36 353	7 230	2,2%

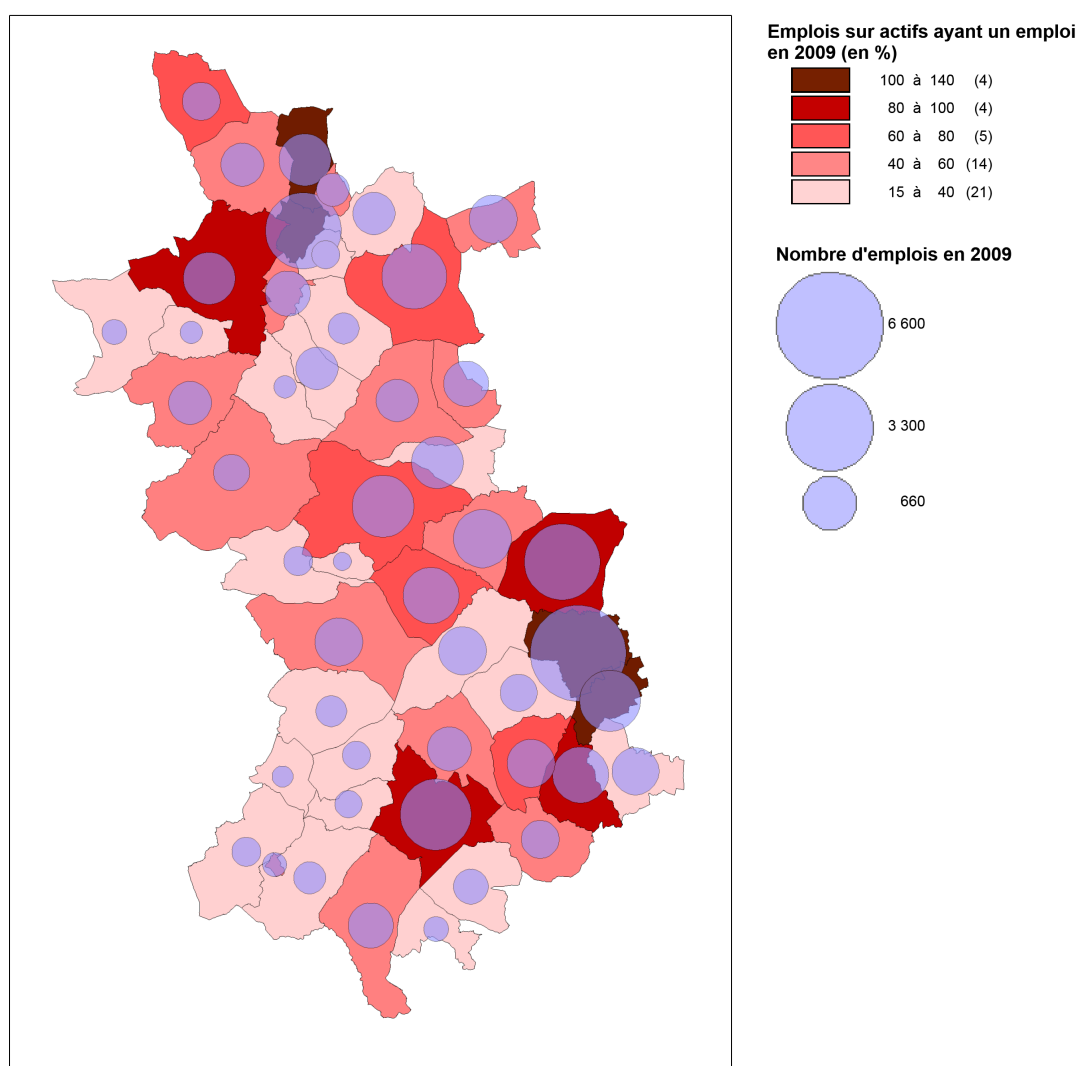
Tableau 4: Evolution de l'emploi selon les polarités du SCOT entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

3.3. Un déséquilibre qui persiste entre emplois et actifs ayant un emploi malgré une progression du taux d'attractivité de l'emploi¹

Le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais offre moins de sept emplois pour 10 actifs qui y résident. En fait, seules quatre communes ont un ratio emplois sur actifs ayant un emploi supérieur à 100 % en 2009 : Saint-Germain sur l'Arbresle (136,1%), Brignais (133 %), l'Arbresle (119,1%) et Vourles (104,7%). Trois autres communes en sont très proches : Mornant (98,6%), Montagny (97,6%) et Savigny (94,6%).

Plus de la moitié des communes présentent un déséquilibre prononcé entre emplois et actifs (moins d'un emploi pour deux actifs ayant un emploi). Un quart d'entre elles peuvent être qualifiées de communes très résidentielles (moins de 3 emplois pour 10 actifs).



Carte 5: Emplois et taux d'attractivité de l'emploi en 2009

L'un des objectifs de l'Ouest Lyonnais est d'augmenter le nombre d'emplois offerts sur le territoire par rapport aux actifs qui y résident, afin de limiter les déplacements domicile-travail. **Entre 1999 et 2009 le nombre d'emplois a augmenté plus vite que le nombre**

¹ Le taux d'attractivité de l'emploi est le rapport entre le nombre d'emplois offerts sur le territoire et le nombre d'actifs résidant sur ce même territoire

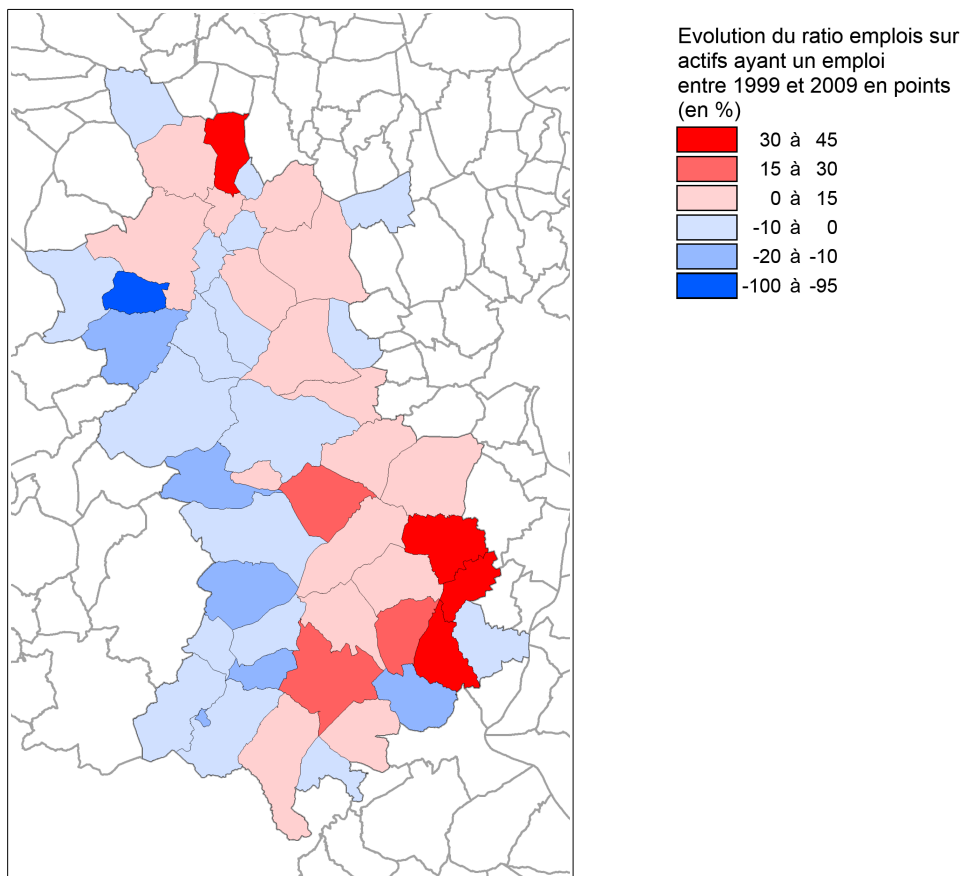
d'actifs ayant un emploi si bien que le rapport des deux est passé de 62,8 % à 67,6 %, soit une augmentation de près de 5 points. Cette tendance est constatée pour tous les EPCI à l'exception du Pays de l'Arbresle dont le ratio emplois sur actifs ayant un emploi a stagné. La plus forte augmentation de ce ratio a été enregistrée dans la Vallée du Garon qui devient le seul EPCI offrant un équilibre entre emploi et actifs résidents.

	Emplois/Actifs ayant un emploi 1999	S
CC de la Vallée du Garon	83,92%	101,89%
CC des Vallons du Lyonnais	51,63%	53,35%
CC du Pays de l'Arbresle	65,38%	65,24%
CC du Pays Mornantais	46,19%	50,81%
Total Ouest Lyonnais	62,83%	67,57%

Tableau 5: Evolution du ratio emplois sur actifs ayant un emploi entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Mais cette évolution est très variable suivant les communes. **Plus de la moitié des communes (25 sur 48) voient leur taux d'attractivité de l'emploi baisser.** Près de 20 % d'entre elles ont perdu des emplois, les autres ont vu leurs emplois progresser trop peu au regard de leur population active.



Carte 6: Evolution du taux d'attractivité de l'emploi entre 1999 et 2009

3.4. Un profil de la population active de l'Ouest Lyonnais ayant un emploi favorisant les déplacements domicile-travail

La population active ayant un emploi représente 45,6 % de la population totale (44,5 % pour le département hors Grand Lyon)

Les mobilités professionnelles sont observées sur la population active ayant un emploi (PAAE) qui est un sous-ensemble de la population de 15 ans et plus, qui est elle même un sous ensemble de la population municipale.

	Population municipale	Population de 15 ans ou +	PAAE
CC de la Vallée du Garon	28 557	22 719	12 406
CC des Vallons du Lyonnais	26 457	20 743	12 312
CC du Pays de l'Arbresle	35 627	27 876	16 415
CC du Pays Momantais	26 634	20 825	12 665
Ouest Lyonnais	117 275	92 162	53 798

Tableau 6: Population active ayant un emploi selon les EPCI en 2009

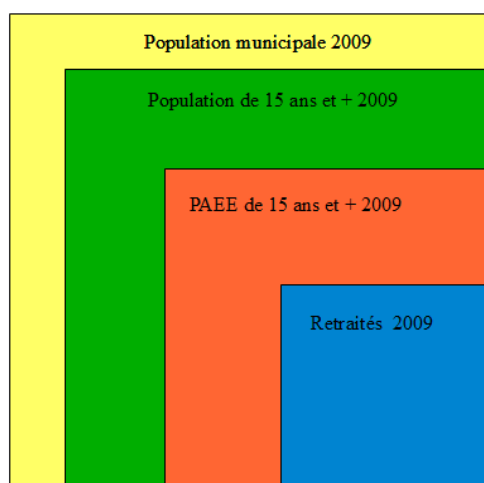
Source INSEE- RP 1999 et 2009

3.4.1. Une part de la population active ayant un emploi supérieure à la moyenne du Rhône hors Grand Lyon

Le taux de PAAE parmi les actifs de l'Ouest Lyonnais de 15 ans et plus est de 94,2 % (92,7 % pour le département hors Grand Lyon). Les PAAE représentent 45,6 % de la population municipale (44,6 % pour le département hors Grand Lyon).

L'autre poste important est celui des retraités avec 23,8% de la la population active de 15 ans et plus (18,6 % de la population municipale).

Le pourcentage de chômeurs est de 3,6% de la population active de 15 ans et plus (4,5 % pour le département hors Grand Lyon). Le graphique ci-dessous que par rapport au département hors Grand Lyon, l'Ouest Lyonnais comprend une part plus importante d'actifs ayant un emploi et d'étudiants et une part moins importante de chômeurs.



Source INSEE- RP 1999 et 2009

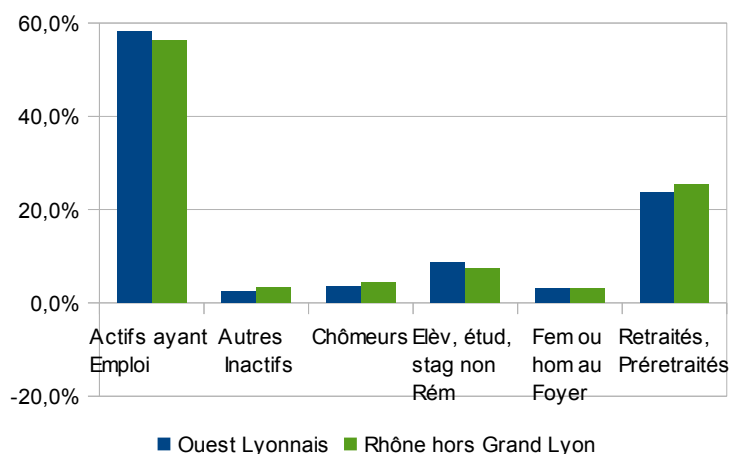


Diagramme 1: Répartition de la population de plus de 15 ans par type d'activité en 2009 dans l'Ouest Lyonnais

3.4.2. Une typologie de la population active ayant un emploi par Catégorie Socio-Professionnelle et secteur d'activité favorable à une plus grande mobilité

D'après les données de cadrage qui existent actuellement sur la mobilité, la mobilité au travail touche surtout les cadres et professions intermédiaires, tandis qu'elle est plus rare chez les employés et les ouvriers. Chez les professions intermédiaires, les trois secteurs d'activités davantage rattachés au secteur privé (industrie, construction, et commerce et services divers), tandis que les professions intermédiaires de l'enseignement, de la santé, de la fonction publique et assimilés le sont moins².

Or, parmi les métiers des actifs ayant un emploi dans l'Ouest Lyonnais, **des particularités apparaissent en ce qui concerne la répartition par CSP**. D'une part la **sur-représentation des cadres** (20,5 % de la population active ayant un emploi dans l'Ouest Lyonnais contre 15,7 % dans le département hors Grand Lyon) **et des professions intermédiaires** (29,9 % dans l'Ouest Lyonnais et 27,3 % dans le département hors Grand Lyon) et d'autre part la **sous-représentation des ouvriers** (16,5 % dans l'Ouest Lyonnais et 21,6 % dans le département hors Grand Lyon) **et des agriculteurs** (2,1 % dans l'Ouest Lyonnais et 3,1 % dans le département hors Grand Lyon) Si la sous-représentation des ouvriers reste à peu près stable entre 1999 et 2009, la sous-représentation des agriculteurs diminue nettement, la sur-représentation des cadres tend à s'accroître et celle des professions intermédiaires à s'atténuer.

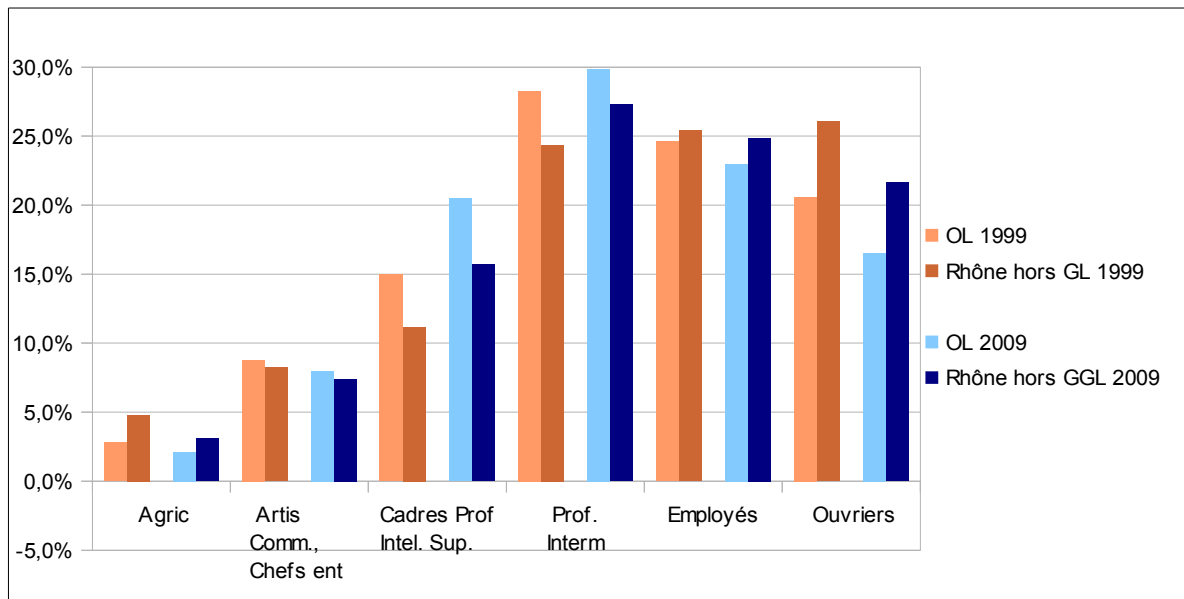


Diagramme 2: PAAE 15-64 ans par CSP en 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Dans le graphe ci-après ont été superposés les représentations pour le département hors Grand Lyon (rouge) et l'Ouest Lyonnais (bleu) afin de faire ressortir les écarts de distribution des différents groupes. La sous-représentation de l'Ouest Lyonnais est donc mise en valeur par une bordure rouge et la sur-représentation par une bordure bleue.

2 Données quantitatives récemment mises à jour par E. Bonnet, B. Collet, C. Dragus et B. Maurines (2008)

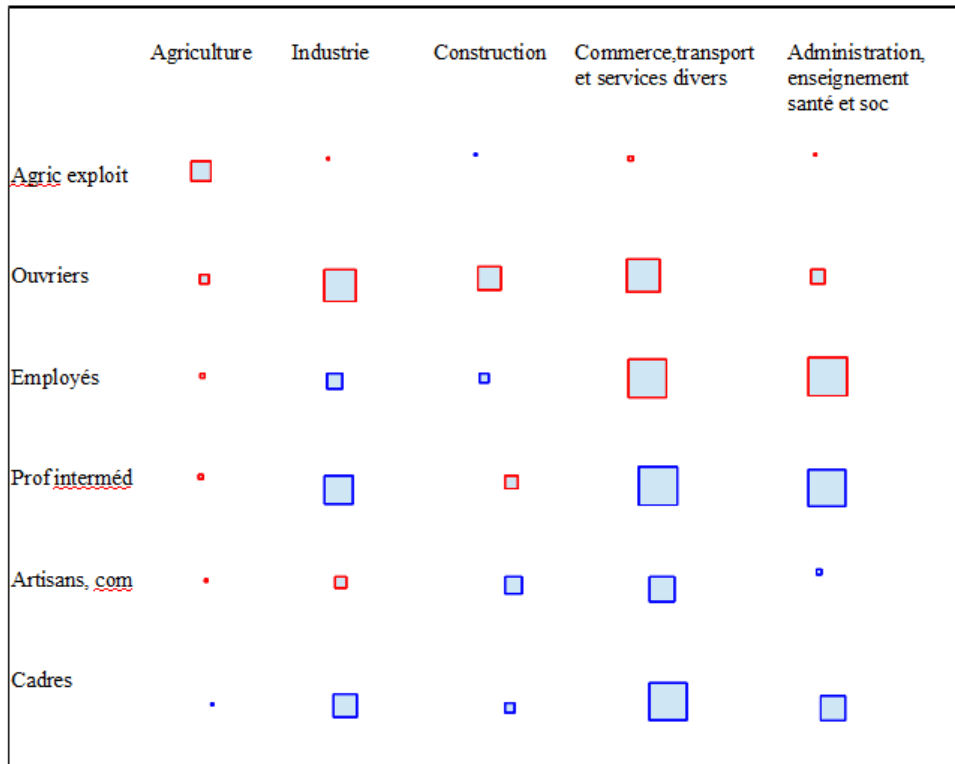


Diagramme 3: Répartition de la population active par catégorie socio-professionnelle et secteur d'activité en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Cette analyse met en évidence plusieurs phénomènes :

- Une nette sur-représentation des cadres dans tous les secteurs d'activités
- Une sur-représentation des professions intermédiaires dans tous les secteurs d'activités à l'exception de la construction et de l'agriculture
- Une sur-représentation des employés dans les secteurs du commerce, des transports et des services divers, de l'administration, de l'enseignement et de l'action sociale
- Une sous-représentation des ouvriers quel que soit le secteur d'activités
- Une sous-représentation du secteur agricole dans toutes les catégories socio-professionnelles

Les cadres ainsi que les professions intermédiaires du secteur du commerce des transports et des services divers, catégories de population à priori les plus mobiles, sont donc très présents dans l'Ouest Lyonnais.

3.5. Une attractivité particulièrement forte de l'agglomération lyonnaise pour les liaisons domicile-travail

Le territoire³ de l'Ouest Lyonnais fait partie de l'aire urbaine de Lyon définie par l'INSEE comme un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un

³ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

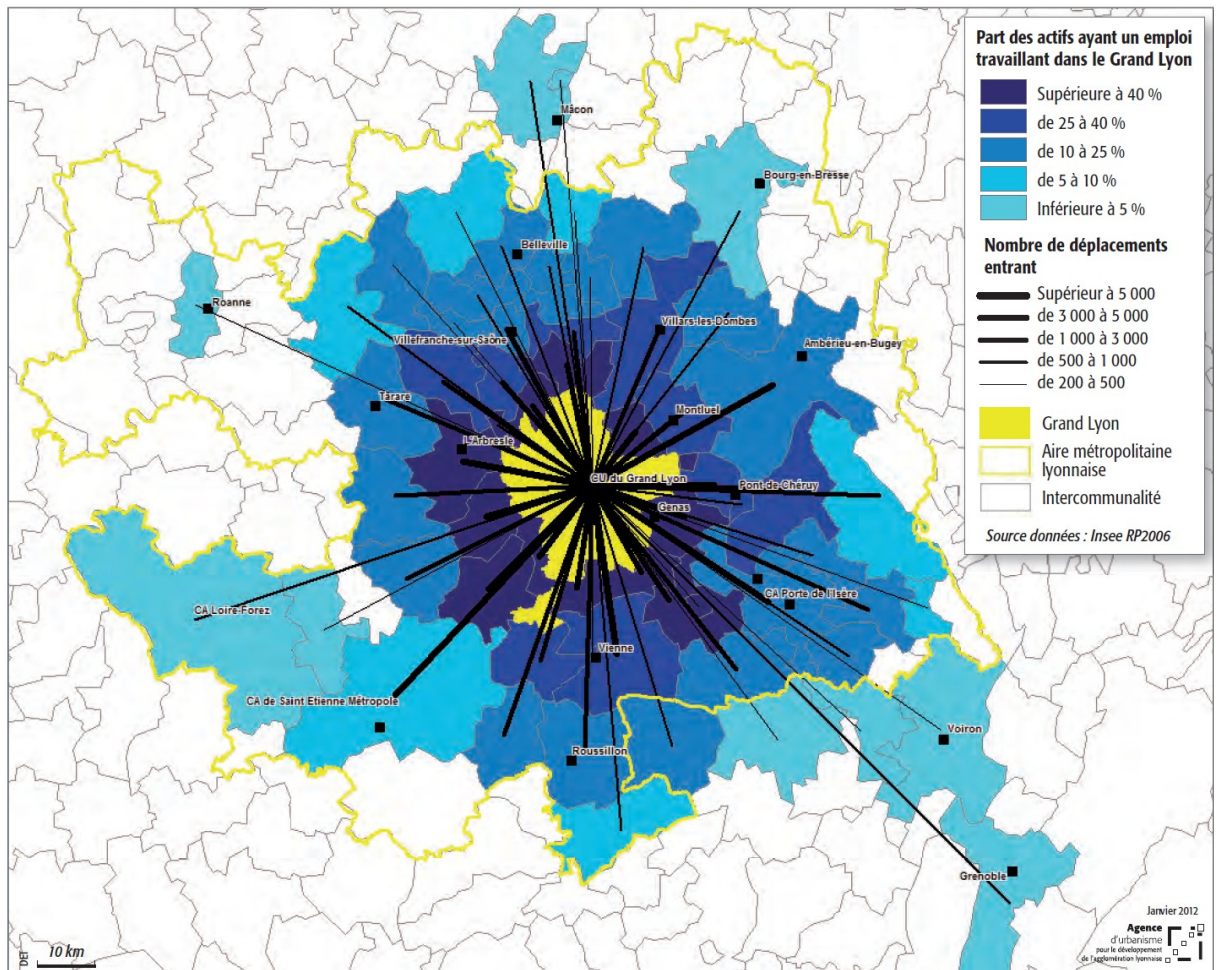
emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine lyonnaise compte en 2010 2 165 785 habitants et 964 000 emplois dont 31 % relèvent d'une fonction métropolitaine (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs). L'emploi présentiel, qui regroupe les activités tournées vers la satisfaction des besoins locaux, s'avère important dans toutes les grandes aires urbaines. 68 % des emplois des grandes aires urbaines relèvent de la sphère présentielle.

Par rapport à l'ensemble de l'aire urbaine de Lyon, le territoire de l'Ouest Lyonnais constitue :

- 8 % de la superficie
- 9 % des communes
- **5,5 % des habitants**
- **3,8 % des emplois**

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des centre-villes, l'emploi reste largement concentré dans les pôles urbains. Les **emplois de l'aire urbaine sont ainsi concentrés à 78 % dans la communauté urbaine de Lyon** qui enregistre un équilibre entre nombre d'emplois et nombre d'actifs. Lyon demeure en particulier le bassin de concentration des activités du **tertiaire supérieur**. L'agglomération lyonnaise offre près de **20 fois plus d'emplois que l'ouest lyonnais** et exerce ainsi sur ce territoire voisin **une attractivité particulièrement forte pour les liaisons domicile – travail**.

19 % des emplois de la communauté urbaine de Lyon sont occupés par des salariés résidant dans le reste de l'aire métropolitaine et venant chaque jour y travailler. Parallèlement, 9 % des actifs résidant dans la communauté urbaine de Lyon vont chaque jour travailler hors du territoire communautaire.



Carte 7: Déplacements domicile-travail générés par l'agglomération lyonnaise en 2006

3.6. Synthèse

L'évolution démographique de l'Ouest Lyonnais est supérieure à celle constatée sur le département, mais inégale selon les EPCI et générée de manière différente par le solde migratoire et le solde naturel. Or, la part de la croissance due au solde migratoire joue un rôle important dans les facteurs clés de la mobilité professionnelle. En effet, le solde migratoire signifie l'arrivée d'actifs sur le territoire et donc sujets aux déplacements domicile-travail, tandis que le solde naturel signifie en général un excédent de naissances, donc des enfants qui plus tard devront effectuer des trajets domicile-étude.

De même, la croissance démographique est inégale selon les niveaux de polarités définies par le SCOT de l'Ouest Lyonnais. Elle est très faible dans les communes de polarité 1, (presque trois fois moins importante que l'objectif fixée par le SCOT) et beaucoup plus importante pour les communes des trois autres niveaux de polarité dépassant les objectifs du SCOT (de près du double pour les communes de polarité 4. Or les polarités ont été définies notamment en fonction de la desserte de transports en commun et du niveau de services, ce qui signifie qu'une forte croissance démographique des polarités trois et quatre ne va pas dans le sens d'une limitation des déplacements et de l'utilisation des transports en commun.

Le SCOT de l'Ouest Lyonnais considère que la création d'emplois sur le territoire contribue à la limitation des déplacements domicile-travail. Mais la création d'emplois, même importante ne signifie pas automatiquement réduction des déplacements domicile-travail ou des distances parcourues. Cependant, il va de soi qu'une augmentation de la population sur un territoire qui ne s'accompagne pas d'un développement de l'emploi entraîne une mobilité professionnelle accrue.

L'Ouest Lyonnais enregistre une forte croissance de l'emploi. La Vallée du Garon concentre 37 % des emplois créés entre 1999 et 2009 sur le territoire de l'Ouest Lyonnais, le reste des emplois créés se répartissant de manière à peu près équivalente entre les trois autres EPCI. Les communes de polarité 2 représentent plus de 48% des emplois créés. Mais le déséquilibre persiste entre emplois et actifs ayant un emploi malgré une progression du taux d'attractivité de l'emploi. En fait, seules quatre communes ont un ratio emplois sur actifs ayant un emploi supérieur à 100 % en 2009 : Saint-Germain sur l'Arbresle, Brignais, l'Arbresle et Vourles.

Les personnes mobiles professionnellement sont davantage représentées dans l'Ouest Lyonnais que sur le département hors Grand Lyon. De plus, la typologie de la population active ayant un emploi par Catégorie Socio-Professionnelle et secteurs d'activité est favorable à une plus grande mobilité.

Enfin, le territoire de l'Ouest Lyonnais fait partie de l'aire urbaine de Lyon. L'agglomération lyonnaise offre près de 20 fois plus d'emplois que l'ouest lyonnais et exerce ainsi sur ce territoire voisin une attractivité particulièrement forte pour les liaisons domicile – travail.

4. Les offres de transport dans l'Ouest Lyonnais

En premier lieu, on peut définir le réseau de transport (automobile et transports collectifs) comme étant capacitaire et performant en est-ouest et servant davantage à la desserte interne du territoire en nord sud. Cela s'explique notamment par deux raisons : l'urbanisation suit les vallées (Brenne, Garon, ...) qui sont orientées en est-ouest et l'important attrait de l'agglomération lyonnaise située à l'est du territoire.

Une desserte encore plus fine, à l'échelle de l'intercommunalité ou de la commune, complète les réseaux afin de créer un maillage favorable aux modes doux (échelle de la commune) ou de rabattement sur les axes plus performants desservant l'agglomération lyonnaise.

Chaque type d'offre peut être caractérisé par son niveau de service (capacité, temps de parcours, amplitude horaire et fréquence en ce qui concerne les transports en commun, ...) et sa qualité (régularité des temps de parcours, confort, propreté, ...).

Cependant, au delà du niveau et de la qualité de ces offres, leur complémentarité doit être examinée sous les angles de la cohérence entre leur géométrie (nombre de voies, ...), leur fonction dans le réseau global de transport et leur efficacité à répondre à la demande en déplacements du territoire (réelle et/ou planifiée).

4.1. Les offres de desserte de l'agglomération lyonnaise

4.1.1. Le réseau de voirie

Les offres les plus capacitaires du réseau de transports sont constituées par les deux autoroutes desservant le territoire : l'A89 et l'A450.

La fonction nationale de l'A89 – relier Bordeaux à Genève – est complétée au niveau local par une facilitation d'accès au réseau structurant de l'agglomération lyonnaise et à un délestage des voiries importantes traversant des zones agglomérées, notamment de la RN7. Le trafic supporté n'est pas très important pour une voie de ce gabarit (13 000 véhicules/jour), ce qui permet une bonne fluidité. Par contre, le lien avec l'A6 se fait via le réseau local, ce qui a un impact sur les temps de parcours. Ainsi, le trajet entre l'Arbresle et Lyon Gorge de Loup prend 28 mn en heure creuse, mais peut être entre 2 et 3 fois plus important aux heures de pointe (sens entrant sur Lyon le matin et sortant le soir).

L'A450 n'a aujourd'hui aucune autre fonction que celle de faciliter l'accès au cœur de l'agglomération lyonnaise depuis l'ouest de celle-ci. Elle supporte des trafics importants (54 000 véhicules/jour), induisant une congestion aux heures de pointe au niveau des échanges avec la RD 342 (rond point des Sept Chemins), la desserte interne d'Oullins et l'A7. Les temps de parcours sont toujours assez hétérogènes, il faut compter 26 mn entre Mornant et la gare d'Oullins en heure creuse.

La RN7 a été l'axe structurant du nord du territoire jusqu'à la mise en service de l'A89. Elle avait à la fois une fonction de grand transit, de desserte de l'agglomération lyonnaise mais aussi une portée locale et d'échange entre communes le long de l'axe. Ces multiples fonctions et les trafics qu'elles induisent – notamment poids lourds – étaient difficilement

conciliables avec la volonté d'apaiser la traversée des zones agglomérées. Aujourd'hui la situation peut-être considérée comme améliorée, avec une baisse des trafics, notamment poids lourds. Cependant, du point de vue de la mobilité, elle crée une capacité supplémentaire à l'accès à Lyon qui pourrait accélérer des mouvements de périurbanisation sur le territoire et ceux situés plus à l'ouest. La RN 7 – dont le trafic au droit de l'Arbresle est aujourd'hui de 16 000 véhicules/jour – souffre par ailleurs du même problème que l'A89 dans sa connexion avec l'A6. Le trajet en heure creuse entre l'Arbresle et Lyon Gorge de Loup prend 29 mn et est environ multiplié par deux ou trois en heure de pointe.

La RD 342 possède le même rôle que l'A450 dans l'accessibilité au cœur de l'agglomération lyonnaise, puisqu'elle en constitue un prolongement direct vers l'ouest dans sa partie au sud-ouest de Taluyers. Mais elle a aussi un rôle de contournement ouest de l'agglomération, notamment pour les poids lourds et particulièrement ceux transportant des matières dangereuses dans sa partie entre Brignais et Tassin la Demi-Lune. Ce deuxième aspect ne concerne que la limite Est du territoire d'étude, en bordure des communes de Chaponost et de Brignais, mais le niveau de congestion sur cette voie constitue un enjeu certain pour le développement économique à proximité directe du Grand Lyon et des communes du SOL. La partie ouest de la RD 342, qui supporte un trafic de 14 000 véhicules/jour au niveau de Taluyers, est de plus en plus chargée dans le sens entrant sur Grand Lyon, prolongeant l'A450 à l'intérieur du territoire.

La RD 311, qui a fait l'objet de travaux d'améliorations de la part du CG du Rhône, fait également office de voirie permettant la desserte efficace de l'agglomération lyonnaise depuis l'ouest. Des trafics moins importants – 7 600 véhicules/jour au niveau de Thurins – ne justifient pas un gabarit supérieur. Les seuls problèmes de congestion peuvent exister en entrée de Lyon. Ainsi le temps de parcours en heure creuse entre Saint-Martin en Haut et Perrache est de 51 mn.

La RD 389 est connectée à l'A89 et à la RN7 et tient des fonctions locales (échanges entre les communes, notamment vers l'Arbresle) et de desserte de l'agglomération lyonnaise depuis la vallée de la Brevenne. La démographie de la vallée permet que malgré ces deux fonctions la RD 389 reste peu congestionnée hormis le point noir de la traversée de l'Arbresle pour accéder à la RN 7 ou à l'A89. Le trafic est de 10 200 véhicules/jour au niveau de Bessenay et le temps de parcours de cette commune vers Lyon Gorge de Loup est de 41 mn en heure creuse.

- *Les offres ferroviaires*

Les offres ferroviaires desservent le territoire au nord et au sud. Deux grandes lignes TER assurent les liaisons entre Clermont, St Etienne et Lyon. Ces lignes sont complétées par des services locaux qui, à terme, devraient constituer le réseau de tram-train de l'ouest lyonnais avec des branches vers Brignais, St Bel – l'Arbresle et Lozanne. Du point de vue du territoire ces services, souvent dénommés « maillage régional » ou « périurbains », se complètent dans leur fonction de desserte du cœur de l'agglomération lyonnaise. Il convient donc de les examiner à travers quatre corridors : liaison entre l'Arbresle et Lyon, liaison le long de la vallée du Giers, liaison entre Brignais et Lyon, liaison entre Lozanne et Lyon.

La gare de l'Arbresle est ainsi desservie par 18 services en direction de Lyon le matin (départs entre 6h30 et 9h30). Les temps de trajets sont de 30 mn environ pour les trains de maillage régional et du service tram-train. La gare de destination à Lyon n'est pas toujours la même, ce qui peut créer une problématique de rupture de charge pour les usagers de certains services et provoquer un report des usagers sur certains trains, par exemple à destination directe de la Part-Dieu au détriment de Gorge de Loup /Saint-Paul. La capacité

du matériel roulant est également différente suivant les services (220 places pour un tram-train par exemple), mais si ceux-ci sont très correctement remplis aujourd'hui, ils ne sont pas en complète saturation en heure de pointe. Cependant, ils ne sont pas non plus en capacité d'absorption d'une demande supplémentaire très importante en l'état actuel de l'offre. Si la fiabilité des temps de parcours n'est pas à remettre en question sur cette ligne (95 % de fiabilité en 2014), le nombre de trains supprimés est très supérieur à la moyenne régionale, ce qui provoque un déficit d'image pour cette ligne.

La branche de tram-train vers Brignais, si elle bénéficie d'un bon niveau d'offre (6 trains entre 6h30 et 9h30), ne possède pas encore une fréquentation à la hauteur de l'investissement. La branche vers Lozanne n'est pas encore équipée du matériel de tram-train et 8 trains circulent entre 6h30 et 9h30. Ces deux branches ne bénéficient pas d'une demande très importante, ce qui explique une fréquentation moindre que sur la branche de l'Arbresle/St Bel.

En 2013, le réseau de Transport Régional de Voyageurs (TRV) de l'ouest lyonnais a assuré 8000 voyages/jour (source : comité de ligne) se répartissant comme suit :

- 80% sur l'axe de Sain Bel,
- 16% sur l'axe de Brignais,
- 4% sur l'axe de Lozanne.

La ligne TER Lyon/St Etienne est une des lignes les plus fréquentées du réseau TER français avec plus de 15 000 voyageurs par jour. Si l'offre est très attractive (14 trains entre 6h30 et 9h30), la problématique du point de vue du territoire consiste dans le rabattement sur les gares de la ligne, dont les parkings sont souvent saturés (Givors notamment).

4.1.2. Les offres routières de transports collectifs

La ligne de car express Chazelles sur Lyon – Lyon est située au cœur du territoire et répond à une demande de desserte rapide de l'agglomération lyonnaise depuis des parties du territoire non desservies par des lignes de ferroviaires. Sa bonne fréquence (une demi-heure en période de pointe) et son temps de parcours compétitif (45 minutes entre Saint Martin en Haut et Lyon Gorge de Loup) en fait une bonne alternative à l'automobile pour ses usagers, notamment grâce aux aménagements de priorités en entrée sur l'agglomération.

4.2. Les offres de rabattement sur les réseaux structurants

On peut voir que les offres structurantes (automobile et collectives) possèdent une logique de corridors, desservant « peu » de points sur le territoire afin d'optimiser les temps de parcours vers le cœur de l'agglomération. Afin de toucher une part plus large du territoire, des offres de rabattement sur les réseaux structurants sont nécessaires.

Le réseau routier local est relativement bien maillé pour permettre aux automobilistes de rejoindre les grandes infrastructures – au bémol près de certains carrefours qui peuvent constituer des « points durs » – des réseaux alternatifs sont également organisés.

Les lignes TC départementales qui servent au rabattement sur les lignes structurantes sont également des lignes de dessertes de deux polarités du territoire – l'Arbresle et Mornant – ainsi que de la gare de Givors. Il s'agit de lignes régulières mais de portée relativement courtes : lignes 41, 42, 56, 57, 58 et 59 vers l'Arbresle, ligne 51 vers Mornant et lignes 33, 53, 54 et 55 vers Givors. Les fréquences peuvent être très diverses d'une ligne à l'autre : d'une demi-heure en heure de pointe à 2 cars par jours.

lignes	départ	arrivée	durée trajet	fréquences moyennes HP
14	Taluyers	Perrache	60 mn	30 mn
16	L'Arbresle	Gorge de Loup	45 mn	3 cars/jour
19	Millery	Perrache	60 à 80 mn	De 30 à 60 mn
20	Taluyers	Perrache	40 mn	De 30 à 60 mn
33	Taluyers	Givors	35 mn	De 30 à 60 mn
41	St Pierre	L'Arbresle	25 mn	30 mn
42	Aveize	L'Arbresle	45 mn	De 30 à 60 mn
43	Dommartin	Lentilly	14 mn	30 mn
47	Vaugneray	Craponne	25 mn	60 mn
48	Pollionnay	Craponne	20 mn	60 mn
51	Ste Catherine	Mornant	30 mn	3 cars/jour
53	Chassagny	Givors	non renseigné	non renseigné
54	Chaussan	Givors	55 mn	6 cars/jour
55	Millery	Givors	20 à 30 mn	5 cars/jour
56	Bully	L'Arbresle	14 mn	30 mn
57	Bessenay	L'Arbresle	20 mn	3 cars/jour
58	Savigny	L'Arbresle	17 mn	30 mn
59	St Germain	L'Arbresle	11 mn	2 cars/jour

Les lignes du réseau TCL (C24 et C24 ex, 73 et 73Ex) permettent un rabattement rapide vers le réseau lourd de TC lyonnais et peuvent être également considérées comme des lignes de desserte directe de l'agglomération. Cependant leur portée de déplacement est moins importantes du fait de la proximité des communes desservies avec le cœur de l'agglomération lyonnaise.

lignes	départ	arrivée	durée du trajet	fréquences moyennes
C 24 et C24 ex	Grézieu	Gorge de Loup	30 à 40 mn	15 mn
10	Thurins	Craponne	30 mn	60 mn
11	Thurins	Oullins	57 mn	60 mn
12	Chaponost	Oullins	27 mn	60 mn
72	Ste Consorce	Gorge de Loup	36 mn	60 mn
73 et 73 ex	Brindas	Gorge de Loup	38 mn	30 à 60 mn

Le covoiturage est également un mode qui peut être considéré de rabattement. En effet, les usagers se « rabattent » sur un lieu pré-défini pour partager un véhicule sur la partie terminale du trajet. Le positionnement des parkings dédiés doit donc être cohérent avec les réseaux de desserte de l'agglomération lyonnaise (ceux qui supporteront les flux en véhicules partagés) et les réseaux de desserte locale (ceux qui supporteront les flux de des véhicules avant/après le covoiturage). Le covoiturage pourrait également être perçu comme un moyen de limiter les flux automobiles et le nombre de places de stationnement aux abords des gares si des places spécifiques et réservées étaient créées.

4.3. Les offres de desserte interne au territoire

Les offres de desserte interne au territoire doivent permettre les déplacements qui dépassent le cadre de la commune ou même de l'intercommunalité, mais restent interne à la zone. Si les infrastructures qui permettent la desserte de l'agglomération lyonnaise remplissent également ce rôle pour les déplacements est-ouest, quelques infrastructures permettent les déplacements nord-sud. Celles-ci, répondant à une demande moins forte et plus diffuse que celle vers le cœur de l'agglomération, sont exclusivement routières.

La RD 342 permet les mouvements nord-sud sur le territoire, mais est limitée dans ce rôle par son positionnement à l'est du territoire. L'autre infrastructure routière pouvant accueillir un trafic interne à l'échelle du territoire et orientée nord-sud est la RD 30. Les trafics y sont de 5 000 véhicules/jour à Messimy. Elle permet de rejoindre l'Arbresle à Mornant en 51 mn (via la D610). Dans une moindre mesure l'itinéraire RD 389 – RD 489 (partie est) peut constituer une alternative.

4.4. Les offres inter-communales

De relativement courte portée, les déplacements à l'échelle des EPCI sont essentiellement portés par le réseau routier départemental. Les faibles temps de parcours en voiture rendent peu attractifs les transports en commun. En effet, la dispersion de l'habitat entraîne une demande en déplacements sur ces axes internes assez faible ce qui ne permet pas de mettre en place une offre en transports en commun avec des services fréquents ; les temps d'attente aux arrêts sont donc importants, rendant les modes collectifs très peu compétitifs à cette échelle.

Les zones les plus denses incluses dans le PTU du SYTRAL, bénéficient d'un meilleur maillage du réseau TC et de lignes profitant d'une fréquentation supérieure, portée par les déplacements vers le cœur de l'agglomération, pour pouvoir être utilisées par une demande d'échelle inter-communale. L'offre alternative TC peut également exister pour des zones bien polarisées.

Le transport à la demande zonal (3 zones sur le territoire) répond surtout à une problématique de droit au transport, permettant à tous les habitants de rejoindre le réseau régulier de transports en commun, même s'ils en sont éloignés et sont non motorisés. Le vélo électrique constitue cependant un mode de déplacement émergent qui pourrait être une solution appropriée.

Enfin, dès l'échelle de l'intercommunalité, le vélo peut constituer une réponse. Si le département investit sur des aménagements, certaines communautés de communes –

comme la CCVG – ont également mis en place un réseau cyclable propre. On peut noter en complément que la topographie de l'ouest lyonnais rend cependant peu accessible ce mode de déplacements à cette échelle de distance pour des personnes non habituées.

4.5. Les offres communales

Les communes de l'ouest lyonnais ne sont pas toutes organisées de la même manière : certaines se sont développées autour de centre-bourg important, d'autres autour d'infrastructures de transports, d'autres enfin en « hameaux ». C'est pourquoi il est relativement difficile de parler de manière générique de l'échelle communale des déplacements.

Cependant, il s'agit de distances faibles, essentiellement au regard des autres échelles de déplacements déjà évoquées. Si l'automobile est encore majoritairement utilisée pour ces déplacements, portée par les réseaux routiers communaux, les modes actifs prennent ici une dimension plus importante. En effet, afin de reconstituer des centre-bourgs attractifs, la place de la voiture à l'intérieur de ceux-ci doit diminuer pour permettre la réalisation d'aménagements plus urbains : places, trottoirs,... En conséquence, des alternatives doivent être mises en place : cheminement piétons et cycles spécifiques, voies cyclables et stationnement vélos identifiables. Les PLU des communes tentent de mettre en place de telles initiatives et intégrer des formes urbaines qui ne soient plus uniquement basées sur la desserte automobile vers des axes structurants, mais avec des cheminements de modes actifs vers les centre-bourgs.

Enfin, le transport à la demande peut également avoir un rôle pour les communes où certains habitants sont trop éloignés ou dans l'impossibilité de se déplacer par leurs propres moyens (non-motorisés, personnes à mobilité réduite).

4.6. Complémentarités des offres de transports sur le territoire

Actuellement les réseaux, structurés autour de l'urbanisation et de la topographie sont orientés en est-ouest et maillés en nord sud par deux ou trois routes à gabarit de vocation plus large que la desserte fine locale. Les trafics supportés par ces voiries sur le territoire montrent que le réseau routier est encore suffisant par rapport aux besoins du territoire, la congestion automobile n'apparaissant qu'à proximité du Grand Lyon.

Cependant, des problèmes commencent à se créer dans des zones de carrefours (l'Arbresle, A450/A7...), montrant que certaines parties de ces infrastructures connaissent de multiples usages, entraînant ces congestions localisées. Un développement de l'urbanisation (habitat et/ou emploi) provoquerait l'augmentation des déplacements à la fois vers l'agglomération lyonnaise et en interne au territoire, sur des infrastructures limitées en nombre – essentiellement pour le trafic local – .

Les transports en commun offrent une alternative complémentaire attractive pour les déplacements vers l'agglomération lyonnaise – les temps de parcours sont similaires à ceux de l'automobile – mais pourraient être limités en capacité si les reports étaient massifs ou en cas de fort développement de l'urbanisation sur le territoire. Par ailleurs, l'urbanisation actuelle du territoire – organisé suivant les vallées – ne permet pas un maillage nord-sud compétitif avec la voiture et l'enjeu pour les modes collectifs et davantage en terme de réponse au « droit au transport ». Enfin, des navettes de rabattement sur les gares pourraient constituer l'outil indispensable à une irrigation TC dans le territoire pour la desserte des gares. Cependant, les ruptures de charges et la difficulté de cohérence horaires entre services (navettes et trains) rendent ces services moins attractifs pour les

usagers actuels de l'automobile et les fréquentations ne sont donc pas toujours à la hauteur d'une mise en œuvre de navette régulière.

La meilleure complémentarité entre les différentes échelles des réseaux reste celle du covoiturage, permettant à la fois d'optimiser les réseaux locaux, de limiter le nombre de véhicules sur les infrastructures desservant le cœur de l'agglomération lyonnaise et possédant encore une forte marge de manœuvre en terme de capacité résiduelle. Cependant, il existe deux points de vigilance en ce qui concerne les parkings de covoiturage : la consommation foncière nécessaire à de vastes parkings et la congestion engendrée par l'afflux de véhicules aux abords de ces parkings sur les périodes de pointe, comme on peut le voir aujourd'hui avec les parcs relais du réseau lourd de transports métropolitain.

5. Les résultats de l'enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise

5.1. Les déplacements domicile-travail ne représentent que 18 % du nombre total des déplacements

La présente étude n'analyse que les déplacements domicile-travail. Or il existe beaucoup d'autres motifs de déplacement comme par exemple les études, les activités de loisirs, les achats. De plus ces motifs peuvent se conjuguer entre eux. On peut déposer son enfant à l'école ou à la crèche en allant au travail et faire des achats sur le chemin du retour.

L'enquête ménage déplacements 2006 (EMD) identifie 10 motifs de déplacements, dont :

- Le motif « école-université » qui intègre tous les niveaux de scolarité.
- Le motif « achat » qui comprend tout type d'achat.
- Le motif « accompagnement » qui comprend le fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un à une activité, y compris de le déposer à un mode de transport ou d'aller l'y reprendre.
- Le motif « visites » qui correspond à la visite à des parents ou amis.
- Le motif « autres » qui correspond à tous les motifs de type nourrice ou crèche, santé, démarches administratives, recherche d'emploi, tournées professionnelles. Il peut aussi inclure, lorsque ceux-ci ne sont pas affichés à part entière, les motifs de loisirs, d'activités sportives, culturelles ou associatives et de promenade.
- Un déplacement qui n'est pas lié au domicile, ni en origine ni en destination est appelé « déplacement secondaire »

Les motifs présentés sont des motifs combinés, chaque motif combiné ne correspondant qu'à un seul déplacement, et sont de plus regroupés quel que soit le sens du déplacement. Ceci signifie que les déplacements de motifs « domicile -> travail » et « travail -> domicile » seront regroupés sous l'appellation « domicile <-> travail. » et qu'une personne déposant son enfant à l'école avant d'aller travailler, effectue deux déplacements, le premier de motif « domicile -> accompagnement » et le second de motif « accompagnement -> travail ».

Selon cette méthodologie, **les déplacements répondant au seul motif domicile-travail ne représentent en moyenne que 18 % de l'ensemble des déplacements** pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'EMD ne donne pas le chiffre sur le secteur Ouest Rhône, mais les chiffres varient assez peu pour les secteurs qui sont renseignés et on peut considérer le chiffre de 18 % comme acceptable sur le secteur Ouest Rhône.

Enfin, les analyses qui suivent utilisent les bases de données de l'INSEE qui indiquent pour chaque actif ayant un emploi, son lieu de résidence et son lieu de travail. Pour autant, cela ne reflète pas le nombre réel de déplacements domicile-travail, ni même les trajets réellement parcourus. Un actif peut déjeuner sur son lieu de travail et dans ce cas ne parcourir qu'un aller-retour de son domicile à son lieu de travail, ou déjeuner à son domicile et dans ce cas il effectuera deux aller-retours. De même un actif de l'Ouest Lyonnais peut avoir son lieu de travail dans l'Ouest Lyonnais, mais la nature de son travail l'amènera à effectuer de fréquents déplacements sur Lyon.

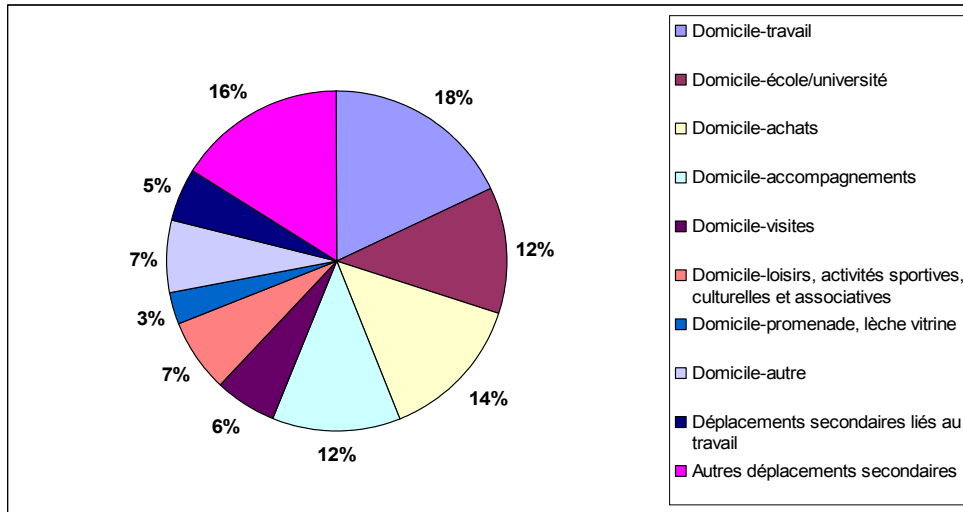
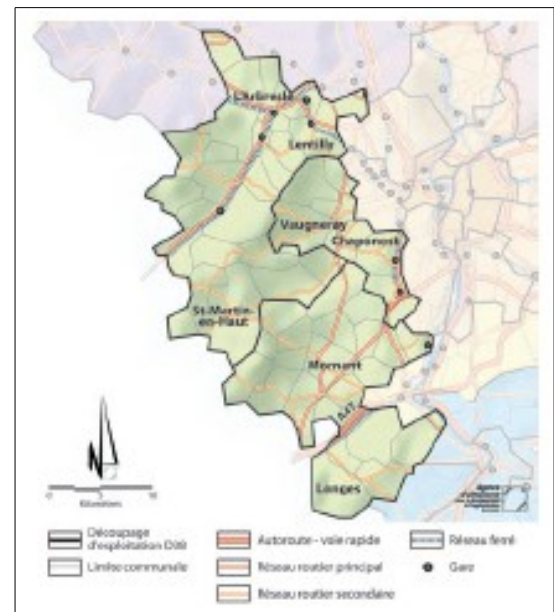


Diagramme 4: Répartition des déplacements par motif dans l'aire métropolitaine lyonnaise

5.2. Un habitant du secteur Ouest Rhône génère en moyenne 1,4 déplacements externes au territoire par jour

Les habitants du secteur Ouest Rhône font chaque jour 438 500 déplacements, soit en moyenne 3,58 par personne. 267 000 de ces déplacements, soit 60,9 %, sont effectués en interne au territoire. Cela signifie qu'un habitant génère en moyenne **2,18 déplacements internes** et **1,40 déplacements externes** par jour.

Sur la base de 18 % des déplacements liés au seul motif domicile-travail, **un habitant du secteur Ouest Rhône génère 0,64 déplacements domicile-travail** par jour.



Carte 8: Périmètre Ouest Rhône de l'enquête EMD 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise

5.3. 73,2 % des déplacements des habitants du secteur Ouest Rhône sont effectués en voiture

L'usage de la voiture, avec une mobilité⁴ de 2,62 et une part de marché de 73,2%, est plus répandu que sur l'ensemble de l'aire métropolitaine. Les habitants du secteur Ouest Rhône possèdent davantage de voitures que la moyenne. **0,22 déplacements seulement sont effectués en moyenne en transports en commun** par habitant du secteur Ouest Rhône et par jour. La part modale des TC n'est que de 6,2 %.

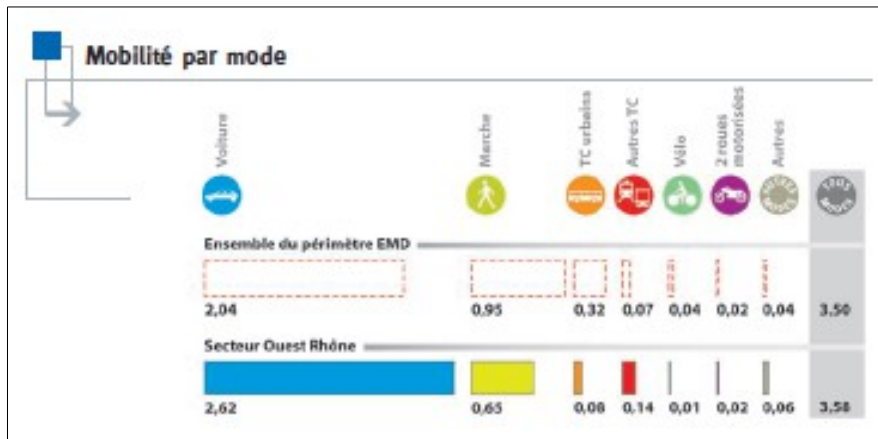


Diagramme 5: Mobilité par mode des habitants du secteur Ouest Rhône

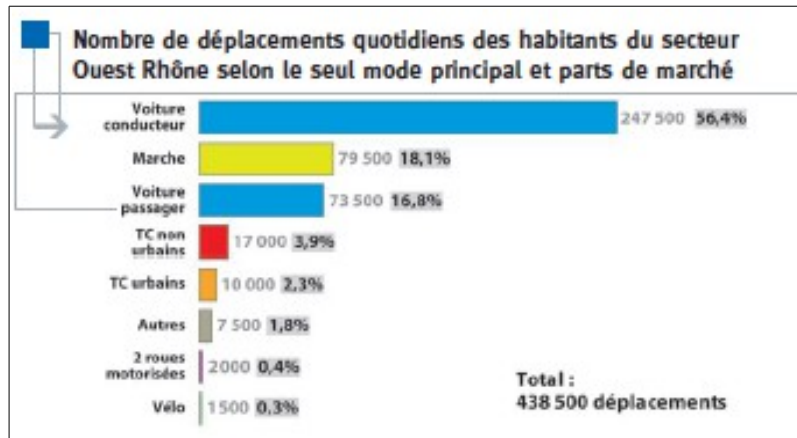


Diagramme 6: Part des différents modes de transports dans les déplacements du secteur Ouest Rhône

⁴ La mobilité est le nombre de déplacements effectués en moyenne par habitant et par jour.

5.4. 41 % des déplacements en échange avec le reste de l'aire métropolitaine

Les déplacements effectués par les habitants du secteur ouest se répartissent en⁵ :

- 55 % internes au secteur ouest
- 41 % en échange avec le reste de l'aire métropolitaine lyonnaise, dont 31 % avec le Grand Lyon
- 3 % avec l'extérieur

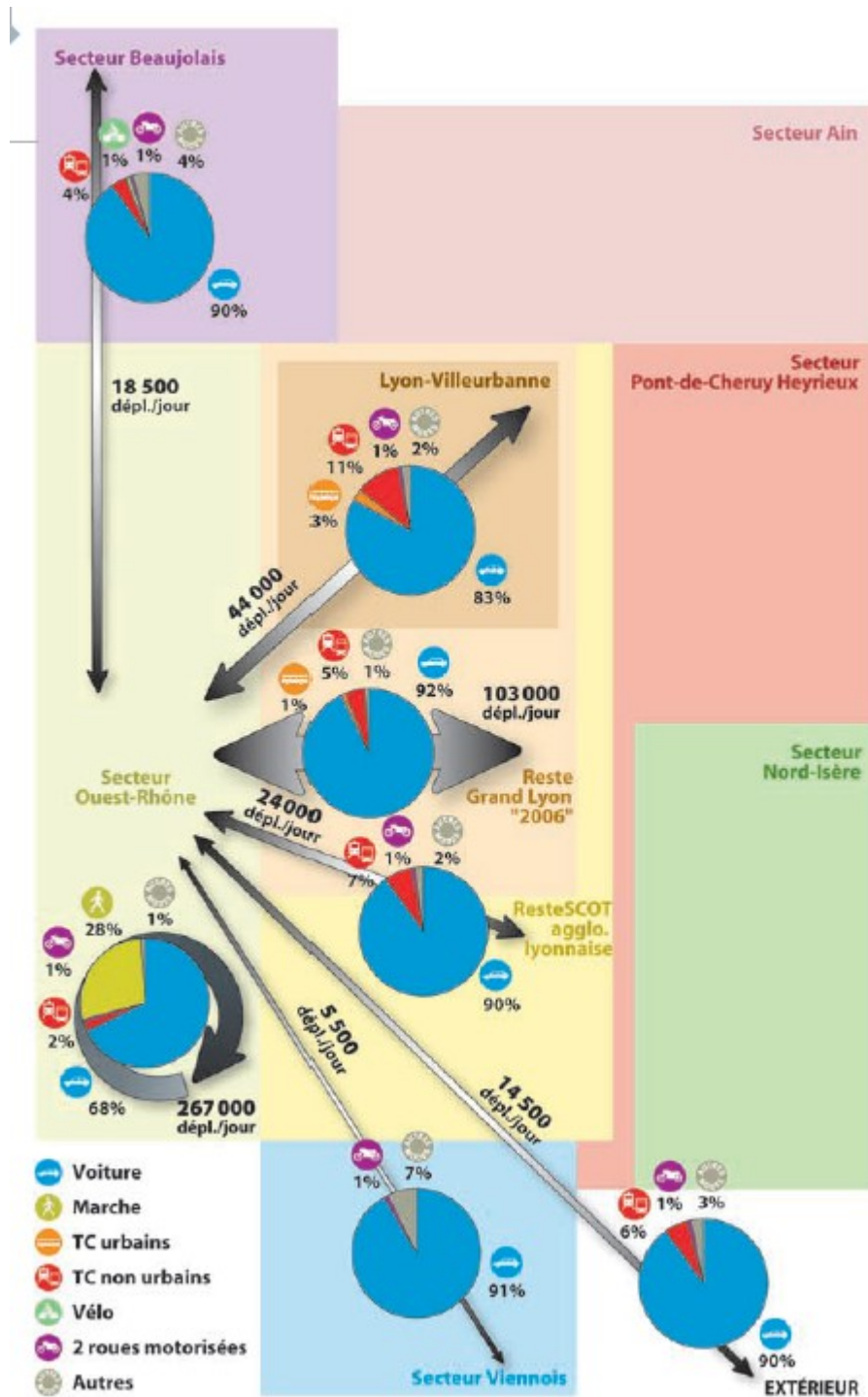


Carte 9: Flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

La répartition détaillée des déplacements montre que le secteur Ouest Rhône génère des déplacements d'échanges d'abord avec les secteurs limitrophes de l'aire métropolitaine, et principalement avec le Grand Lyon. Les **déplacements d'échanges se font à plus de 80% en voiture**. On note cependant une **part modale des TC non urbains supérieure à 10% sur les relations avec Lyon par les services TER ou les cars interurbains**.

5 Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône



Carte 10: Détail des flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006
 Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.5. Un déplacement sur trois en échange avec le Grand Lyon

L'ouest lyonnais⁶ génère 437 000 déplacements quotidiens tous modes et tous motifs confondus.

56 % de ces déplacements sont internes à l'ouest lyonnais.

Les liaisons d'échanges avec le territoire du Grand Lyon représentent un tiers des déplacements des habitants de l'ouest lyonnais. Ce taux est toutefois d'autant plus fort que les secteurs sont proches de l'agglomération (Brignais, Vaugneray) ou bénéficient de conditions d'accès rapide (Mornant).

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
secteur Mornant	14%	1%	3%	1%	1%	21%
secteur Brignais	9%	3%	9%	1%	0%	23%
secteur Thurins	7%	1%	2%	0%	1%	11%
secteur Pollionay	9%	2%	5%	0%	0%	16%
secteur Bessenay	9%	1%	2%	2%	1%	14%
secteur Arbresle	9%	2%	3%	2%	0%	16%
total	56%	9%	25%	7%	3%	100%

Tableau 7: Ventilation géographique des 437 000 déplacements générés par les secteurs de l'ouest lyonnais, tous modes et tous motifs, deux sens confondus

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.6. 28 % du trafic automobile d'échange entrant dans le Grand Lyon provient de l'Ouest Lyonnais

Les déplacements⁷ en provenance de l'ouest lyonnais constituent :

- 26 % des déplacements tous modes entrant dans le Grand Lyon
- **28 % des déplacements et trafics automobiles d'échange (hors transit) entrant dans le grand Lyon,**
- 22 % des déplacements d'échange en TC (hors transit) entrant dans le Grand Lyon

La part des échanges en provenance de l'ouest lyonnais est bien supérieure à son poids démographique (15 % de la deuxième couronne lyonnaise)

secteur de l'aire urbaine lyonnaise	Poids de la population dans la couronne périurbaine autour du Grand Lyon	Part des échanges avec le Grand Lyon
Givors – Val d'Ozon	10%	22%
Bourgoin	12%	7%
Vienne	14%	7%
Villefranche – Beaujolais	25%	15%
Côtière de l'Ain	15%	18%
Ouest Lyonnais	15%	26%
Plaine Heyrieu	8%	6%

Tableau 8: Relation entre poids de la population et la part d'échanges avec le Grand Lyon en 2006

6 Voir annexe n°1 : l'Ouest Lyonnais est couvert par 7 secteurs de tirage, secteurs d'analyse les plus fins que l'on puisse utiliser pour le traitement des données issues de l'enquête ménage. Un des secteurs déborde largement au sud de l'A47 et n'a par conséquent pas été pris en compte dans la suite de l'analyse

7 Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

Cette situation tient à la grande proximité géographique de l'ouest lyonnais au Grand Lyon et à l'absence au sein de ce territoire de ville de taille moyenne (à l'image de Villefranche, Vienne ou Bourgoin) susceptible de répondre par ses équipements et services aux attentes des habitants. L'ouest lyonnais se situe ainsi particulièrement sous l'influence étroite et directe du Grand Lyon.

5.7. Des échanges réalisés à près de 90 % en automobile

Les échanges avec le Grand Lyon sont effectués à 86 % en automobile. Cette part dépasse les 90 % pour les échanges avec la 1ère couronne lyonnaise⁸.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	Reste GL	reste agglo	extérieur	total
Secteur Momant	66%	88%	88%	90%	100%	74%
secteur Brignais	70%	79%	92%	85%	58%	81%
secteur Thurins	66%	87%	96%	53%	72%	73%
Secteur Pollionay	75%	64%	89%	98%	100%	79%
Secteur Bessenay	71%	69%	95%	75%	86%	75%
Secteur Arbresle	72%	66%	89%	81%	89%	76%
total	70%	75%	91%	82%	85%	77%

Tableau 9: Part des déplacements effectués en automobile selon l'origine - destination

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.8. 102 000 Véhicules/jour en échange avec le Grand Lyon

Si l'on observe les trafics automobiles générés par l'ouest lyonnais (déplacements VP conducteurs), on constate que 40 % des trafics journaliers produits par l'ouest lyonnais sont en échange avec le Grand Lyon, soit un trafic totalisant 102 000 véh./j deux sens confondus.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
Secteur Momant	11%	1%	5%	2%	1%	20%
secteur Brignais	9%	3%	11%	2%	0%	25%
secteur Thurins	6%	1%	2%	0%	1%	10%
Secteur Pollionay	9%	2%	6%	0%	0%	17%
Secteur Bessenay	7%	1%	2%	2%	1%	13%
Secteur Arbresle	7%	1%	4%	3%	0%	15%
total	49%	10%	30%	8%	3%	100%

Tableau 10: Ventilation géographique des 255 000 circulations automobiles générées chaque par les secteurs de l'ouest lyonnais

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

Ces 102 000 véh/j se répartissent en 25 % d'échange avec Lyon – Villeurbanne et 75 % avec le reste du Grand Lyon et le Val d'Ozon. 55 % de ce trafic d'échange émane des seuls secteurs de Pollionay et de Brignais.

⁸ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

A titre de comparaison, le trafic total écoulé sur les principaux axes départementaux ou nationaux reliant l'ouest lyonnais à l'agglomération lyonnais totalise près de 128 000 véh./j en 2012.

route	trafic journalier
RN7 à la Tour de Salvagny	26 324
RD7 à Lentilly	8 713
RD489 à Vaugneray	8 209
RD311 à Vaugneray	8 583
RD342 au nord de Brignais	22 589
A450 à Saint Genis Laval	53 545
Total	127 943

Tableau 11: Trafics 2012 sur les axes assurant des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon

Ces routes supportent donc pour l'essentiel un trafic local d'échange entre le territoire du grand Lyon et celui de l'Ouest Lyonnais. Le trafic de plus longue distance, extérieur à l'ouest lyonnais, y est relativement faible.

5.9. Un quart des échanges avec le Grand Lyon pour le travail

Selon l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2006, le fait d'aller sur le lieu de travail habituel explique un quart des échanges entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon. Cette part dépasse les 32 % pour les échanges entre le Grand Lyon et les secteurs de Bessenay, Mornant et l'Arbresle. En période de point du matin, cette proportion passe à environ 40 % des déplacements⁹.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
secteur Mornant	6%	35%	31%	9%	31%	13%
secteur Brignais	9%	30%	18%	33%	23%	16%
secteur Thurins	7%	35%	22%	9%	19%	13%
secteur Pollionay	6%	30%	16%	30%	13%	12%
secteur Bessenay	9%	35%	33%	23%	14%	15%
secteur Arbresle	10%	28%	35%	20%	33%	18%
total	8%	31%	23%	22%	22%	15%

Tableau 12: Part du motif travail dans les déplacements selon leur origine-destination

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.10. Un tiers du trafic automobile d'échange pour le travail

La part du motif travail est particulièrement importante pour les échanges automobiles avec le Grand Lyon. Ainsi, 33 % du trafic entre le secteur ouest et le territoire du Grand Lyon est effectué pour le domicile – travail, ce qui représente la circulation de 34 000 véh./j.

⁹ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

5.11. Le trafic domicile-travail en échange avec le Grand Lyon à l'origine de 13 % du trafic total généré par l'Ouest Lyonnais

Le trafic domicile-travail d'échange entre l'ouest lyonnais et le grand Lyon, évalué à 34 000 véh./jour en 2006, constitue 13 % du trafic total (émis et reçu) généré par l'ouest lyonnais¹⁰.

5.12. Une part significative de Transports en Commun pour les échanges avec Lyon et Villeurbanne

La part TC des déplacements générés par l'ouest lyonnais est comparable aux autres grands secteurs périphériques de l'agglomération lyonnaise. Hors marche à pied, elle est ainsi de 6,5 % pour les déplacements effectués par les résidents de l'ouest lyonnais contre 8,5 % pour les habitants du secteur de Bourgoin, 6,2 % pour le secteur de Vienne, 5,3 % pour le secteur de Villefranche - Beaujolais, 7,6 % pour la côtère de l'Ain.

10 % des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon sont effectués en TC. Ce taux dépasse les 20 % pour les liaisons avec Lyon- Villeurbanne.

Les transports en commun sont ainsi principalement utilisés pour les liaisons vers Lyon-Villeurbanne depuis les secteurs de Pollionay et de l'Arbresle. **Un déplacement sur trois entre le secteur de l'Arbresle et Lyon - Villeurbanne s'effectue en transports en commun.**

Au regard de sa situation proche de Grand Lyon, la faible part des déplacements effectués en TC entre le secteur de Brignais et Lyon -Villeurbanne s'explique par une desserte ferroviaire qui en 2006 n'était pas aussi développée qu'aujourd'hui après la mise en service du tram-train de l'ouest lyonnais, et par une facilité d'accès autoroutière à Lyon via l'A450 depuis Brignais.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
Secteur Mornant	1%	10%	9%	7%	0%	4%
secteur Brignais	1%	16%	6%	5%	23%	5%
secteur Thurins	4%	13%	3%	11%	21%	6%
Secteur Pollionay	4%	28%	9%	0%	0%	8%
Secteur Bessenay	1%	21%	2%	13%	5%	4%
Secteur Arbresle	1%	34%	5%	12%	11%	7%
total	2%	21%	7%	9%	9%	6%

Tableau 13: Part des déplacements effectués en TC selon l'origine - destination

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

¹⁰ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

5.13. Synthèse

L'ouest lyonnais génère 437 000 déplacements quotidiens tous modes et tous motifs confondus. 56 % de ces déplacements sont internes à l'ouest lyonnais. Les liaisons d'échanges avec le territoire du Grand Lyon représentent un tiers des déplacements des habitants de l'ouest lyonnais. Les déplacements en provenance de l'ouest lyonnais constituent 28 % des déplacements et trafics automobiles d'échange (hors transit).

Les échanges avec le Grand Lyon sont effectués à 86 % en automobile. Cette part dépasse les 90 % pour les échanges avec la 1ère couronne lyonnaise. 10 % des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon sont effectués en TC. Ce taux dépasse les 20 % pour les liaisons avec Lyon- Villeurbanne.

40 % des trafics automobiles journaliers produits par l'ouest lyonnais (entrant et sortant) sont en échange avec le Grand Lyon (soit 102 000 véhicules/jour). Les axes assurant des liaisons entre l'Ouest Lyonnais et le Grand Lyon supportent donc pour l'essentiel un trafic local d'échange entre le territoire du grand Lyon et celui de l'Ouest Lyonnais. Le trafic de plus longue distance, extérieur à l'ouest lyonnais, y est relativement faible.

Le fait d'aller sur le lieu de travail habituel explique un quart des échanges entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon.

33 % du trafic automobile (soit 34 000 veh./j.) entre le secteur ouest et le territoire du Grand Lyon est effectué pour le domicile – travail,

6. Les flux domicile-travail

6.1. Des flux domicile-travail qui s'intensifient entre 1999 et 2009

On entend par flux entrant, le nombre d'actifs résidant hors du territoire de l'Ouest Lyonnais mais venant y travailler. A l'inverse le flux sortant est le nombre d'actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant en dehors du territoire de l'Ouest Lyonnais. Le flux interne est constitué des actifs résidant et travaillant dans l'Ouest Lyonnais. Le même raisonnement s'applique aux EPCI ou aux polarités : on considère alors les actifs résidant et travaillant dans ces territoires. La part des actifs stables sur un territoire correspond à la part des actifs résidant et travaillant sur le territoire. La part des actifs entrants correspond à la part des emplois occupés par des actifs extérieurs au territoire.

Entre 1999 et 2009, les flux domicile-travail se sont intensifiés. Le flux interne a certes augmenté (+ 20,6%) mais de manière moins importante que le nombre d'emplois (+ 26,2%), tandis que le flux entrant et surtout le flux sortant ont continué à progresser (respectivement + 33 % et + 13,6%). Malgré tout, la part des actifs sortants par rapport à la population active ayant un emploi a très légèrement diminué (64,1 % en 2009 contre 65,5 % en 1999), même si la part des emplois occupés par des actifs résidant en dehors de l'Ouest Lyonnais a augmenté (de 45 % en 1999 à 47,4 % en 2009). **Moins de la moitié des 7 230 emplois créés entre 1999 et 2009 (3 295) sont occupés par des actifs de l'Ouest Lyonnais.** De même, **seulement 44,4 % des nouveaux actifs de l'Ouest Lyonnais travaillent dans l'Ouest Lyonnais.**

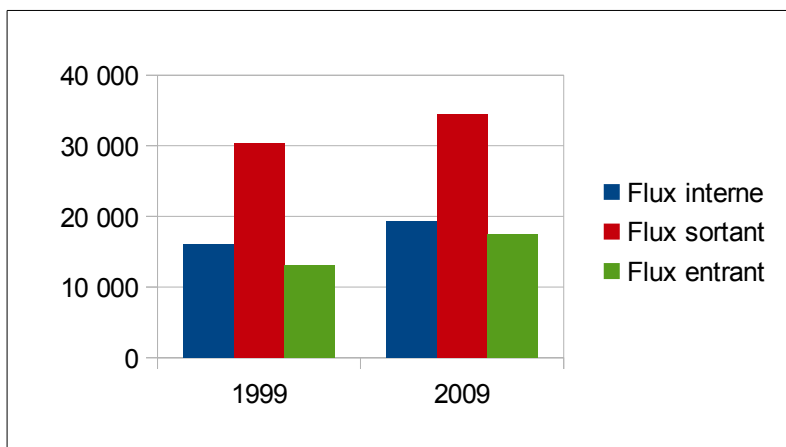


Diagramme 7: Evolution des flux domicile-travail entre 1999 et 2009

Source INSEE RP 1999-2009

Par ailleurs si le flux interne a très légèrement augmenté, la mobilité ne s'est pas réduite pour autant. En effet, la part des actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence est passée de 28,6 % en 1999 à 20,2 % en 2009. C'est sensiblement moins que pour le département hors Grand Lyon (25,5% en 2009).

Enfin, si l'on tient compte des actifs de Chamousset en Lyonnais et des Hauts du Lyonnais qui travaillent sur l'agglomération Lyonnaise et qui participent donc à l'encombrement du réseau routier de l'Ouest Lyonnais, il sont passés du nombre de 1 808 en 1999 à celui de 2 909 en 2009.

6.2. Une attractivité de l'Ouest Lyonnais qui se développe pour d'autres territoires que le Grand Lyon

La progression des actifs de l'extérieur venant travailler dans l'Ouest Lyonnais est trois fois moins pour le Grand Lyon que pour les autres territoires. De même, le flux des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant à l'extérieur progresse moins vite lorsque la destination est

l'agglomération lyonnaise, même si en volume, les déplacements domicile travail à destination des autres territoires sont cinq fois moins importants. Ainsi, on constate un phénomène d'attractivité de l'Ouest Lyonnais qui se développe entre l'Ouest Lyonnais et d'autres territoires que le Grand Lyon. La part des emplois occupés par des actifs provenant d'autres territoires que l'agglomération lyonnaise augmente, tandis que celle des emplois occupés par des actifs du Grand Lyon diminue. En revanche la part des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans d'autres territoires que le Grand Lyon reste stable.

	1999	2009	Evolution 1999-2009
Flux interne	16013	19308	20,6%
Flux entrant en provenance du Grand Lyon	7995	9497	18,8%
Autres flux entrants	5115	7937	55,2%
Flux sortant à destination du Grand Lyon	25558	28853	12,9%
Autres flux sortants	4785	5617	17,4%

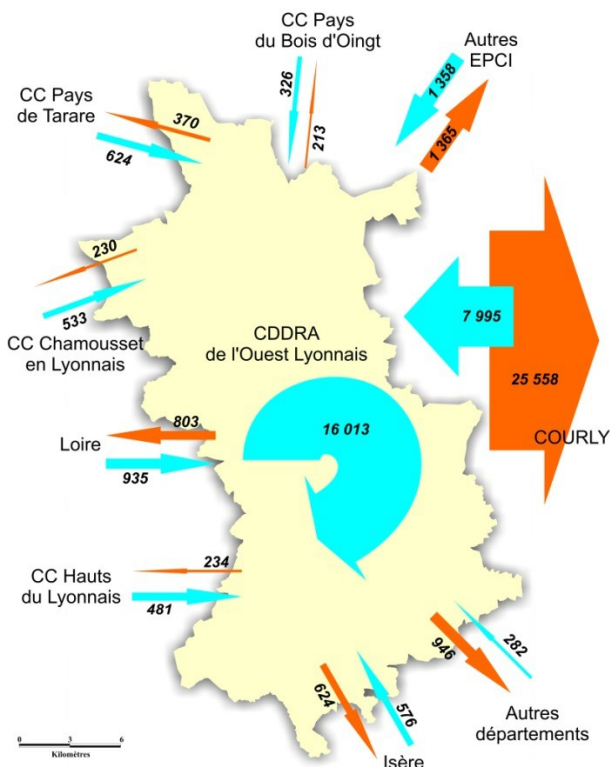
Tableau 14: Détail de l'évolution des différents flux domicile-travail entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

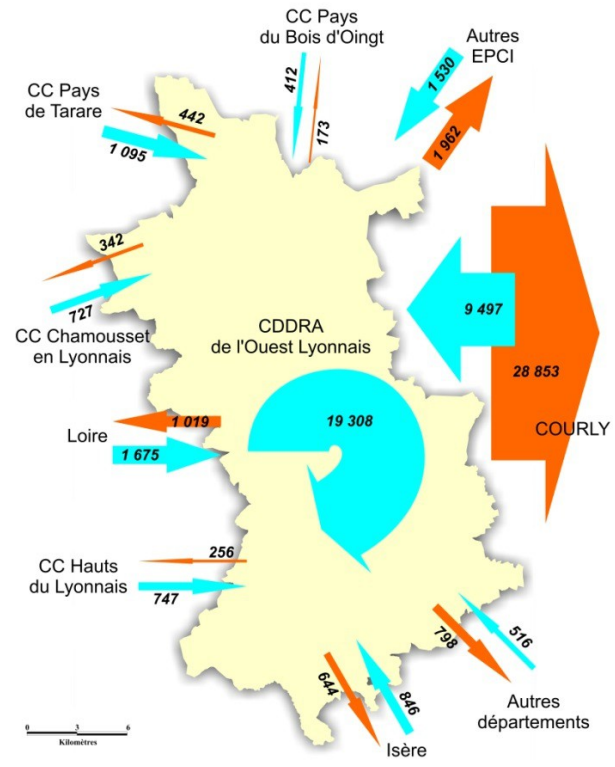
	1999	2009	Evolution 1999-2009
Part des emplois occupés par des actifs du Grand Lyon	27,45%	25,85%	-1,60%
Part des emplois occupés par des actifs d'autres territoires	17,56%	21,60%	4,04%
Part des actifs travaillant dans le Grand Lyon	55,13%	53,65%	-1,48%
Part des actifs travaillant dans d'autres territoires	10,32%	10,44%	0,12%

Tableau 15: Evolution de l'attractivité des emplois entre l'Ouest Lyonnais et les autres territoires (1999-2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009



Carte 11: Flux domicile-travail en 1999



Carte 12: Flux domicile-travail en 2009

6.3. Un solde entrée/sortie négatif avec l'extérieur pour tous les EPCI à l'exception de la vallée du Garon

En 2009, 34 470 actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais sortent de cette zone pour aller travailler alors que 17 434 actifs n'habitant pas dans l'Ouest Lyonnais viennent y travailler. Ce déficit s'observe pour les Vallons du Lyonnais, le Pays Mornantais et le Pays de l'Arbresle quoique de manière beaucoup plus restreinte pour ce dernier EPCI. Seule la Vallée du Garon enregistre un solde très légèrement excédentaire (+110). C'est aussi le seul territoire qui présente un ratio emploi sur actifs ayant un emploi supérieur à 100 %.

	Sorties en dehors de la zone	Entrées dans la zone	Solde
CC Pays de l'Arbresle	10827	4961	-5866
CC vallons du Lyonnais	8626	3225	-5401
CC Pays Mornantais	8745	2836	-5909
CC Vallée du Garon	9097	9207	110
Total	34470	17434	-17036

Tableau 16: Déplacements domicile-travail avec l'extérieur en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.4. La Vallée du Garon est le territoire pour lequel les parts des actifs des actifs entrants et sortants est la plus élevée

Le Pays de l'Arbresle est le territoire où la part des actifs sortant est la plus faible (65,6%), y compris des actifs sortants sur l'agglomération Lyonnaise (49,6%), tandis qu'elle est la plus élevée dans la vallée du Garon (72,6%).

Le Pays Mornantais est le territoire où la part des actifs entrants est la plus faible, le Pays de l'Arbresle est celui où la part des actifs entrants en provenance de l'agglomération est la moins importante. A l'inverse presque les trois quarts des emplois de la vallée du Garon sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur de l'EPCI, majoritairement en provenance de l'agglomération.

	Part des actifs travaillant à l'extérieur de l'EPCI	Part des actifs travaillant sur le GL	Part des emplois occupés par des actifs extérieurs à l'EPCI	Part des emplois occupés par des actifs du Grand Lyon
CC Pays de l'Arbresle	65,6%	49,6%	46,6%	13,9%
CC vallons du Lyonnais	71,8%	59,3%	48,8%	27,1%
CC Pays Mornantais	68,7%	46,2%	41,6%	14,6%
CC Vallée du Garon	72,6%	61,1%	72,9%	41,4%
Total	64,1%	53,7%	47,4%	25,8%

Tableau 17: Part des actifs sortants et part des emplois occupés par des actifs entrants selon les EPCI en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.5. La part des actifs stables croît avec le niveau de polarité à l'inverse de la part des emplois occupés par des actifs extérieurs

Si l'on raisonne en terme de polarités du SCOT, plus la polarité est importante, plus la part des emplois occupés par des actifs extérieurs aux communes de la polarité est importante (de 75,1 % pour la polarité 1 à 39,5 % pour la polarité 4). A l'inverse, à l'exception de la polarité 3, la part des actifs stables croît avec le niveau de polarité (de 28,7 % pour la polarité 1 à 21,3 % pour la polarité 3). La polarité 4, quant à elle, qui regroupe globalement les communes les plus rurales avec le moins d'emplois, enregistre une part d'actifs stables supérieurs à celle de la polarité 2 (23%). Or, on constate également que le ratio emplois sur actifs ayant un emploi croît avec le niveau de polarité. Il semblerait donc qu'un fort ratio emplois sur actifs ayant un emploi va effectivement de pair avec une part d'actifs stables plus élevée, hormis sur les territoires très ruraux,. Toutefois alors que pour la polarité 1 le ratio emploi sur actifs ayant un emploi est supérieure de 51 % à celui de la polarité 2, la part des actifs stables n'est supérieure que de 6 %.

	Part des actifs travaillant à l'extérieur du pôle	Part des actifs travaillant sur le GL	Part des emplois occupés par des actifs extérieurs au pôle	Emplois sur actifs ayant un emploi
Pôle 1	71,3%	49,6%	75,1%	115,4%
Pôle 2	77,3%	59,3%	64,8%	64,4%
Pôle 3	78,7%	46,2%	60,2%	53,5%
Pôle 4	76,9%	61,1%	39,5%	38,1%

Tableau 18: Part des actifs stables et part des actifs entrants par polarité en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.6. Une absence de lien entre taux d'emplois et part d'échanges avec l'extérieur

L'analyse comparative de la situation de chaque EPCI ne montre **aucune corrélation entre le taux d'emplois offerts et la part d'échanges extérieurs¹¹ pour les déplacements domicile-travail**. Ainsi, malgré un taux d'emplois très supérieur aux autres EPCI, le territoire de la communauté de la vallée du Garon génère une part d'échanges avec l'extérieur pour le domicile travail (84%) plus élevée que celle observée pour les autres EPCI¹².

11 La part des échanges extérieure est la somme des dflux entrant et sortant sur la somme des flux interne, entrant et sortant.

12 Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

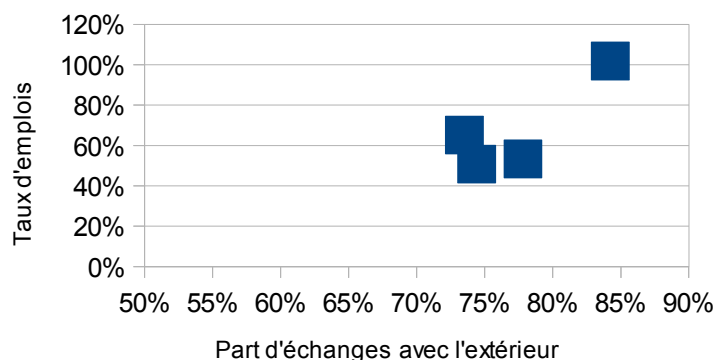


Diagramme 8: Comparaison des taux d'emplois et des parts d'échanges avec l'extérieur pour les 4 EPCI de l'ouest lyonnais

Source : INSEE 2009

6.7. Mais un lien étroit entre la part de migrations avec le Grand Lyon et la distance au centre de l'agglomération lyonnaise

L'analyse des flux domicile – travail générés par chaque commune de l'ouest lyonnais montre une **corrélation étroite entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la proximité de la commune avec l'agglomération lyonnaise**. Plus la commune est proche de Lyon, plus la part d'actifs travaillant dans le grand Lyon et plus la part d'emplois occupés par des actifs du Grand Lyon sont importantes¹³.

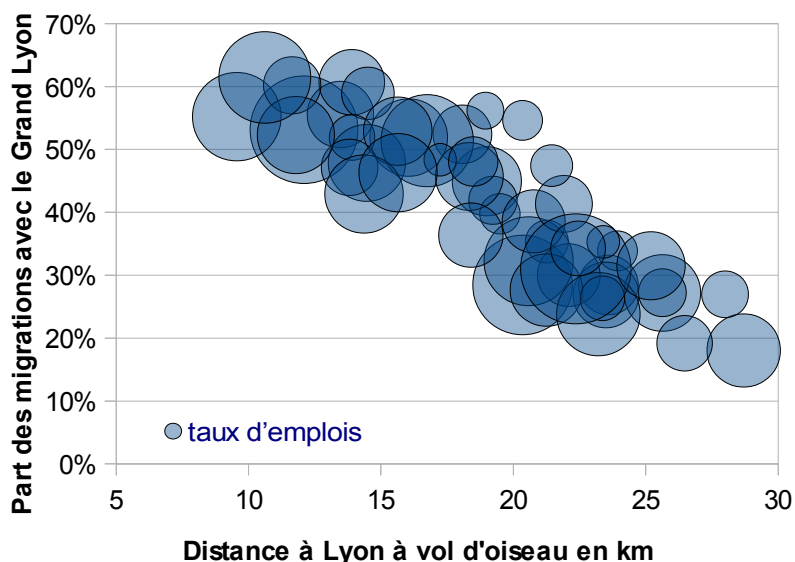


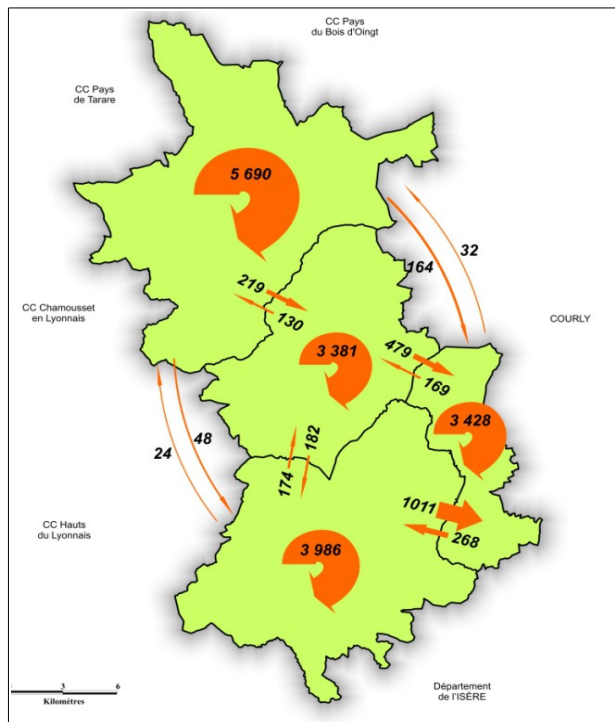
Diagramme 9: Comparaison des parts d'échanges avec le Grand Lyon à la distance à Lyon pour les communes composant l'ouest lyonnais

Source : INSEE 2009

¹³ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

En revanche, le même diagramme montre que comme pour les EPCI, une commune peut avoir un ratio emplois sur actifs ayant un emploi élevé et avoir une part des échanges avec le Grand Lyon également élevée.

6.8. Peu d'échanges entre les EPCI de l'Ouest Lyonnais



Les flux domicile-travail internes au territoire de l'Ouest Lyonnais correspondent essentiellement aux flux internes des EPCI, le plus important étant celui du Pays de l'Arbresle. Les échanges entre EPCI sont très limités, à l'exception des flux originaires du Pays Mornantais en direction de la vallée du Garon

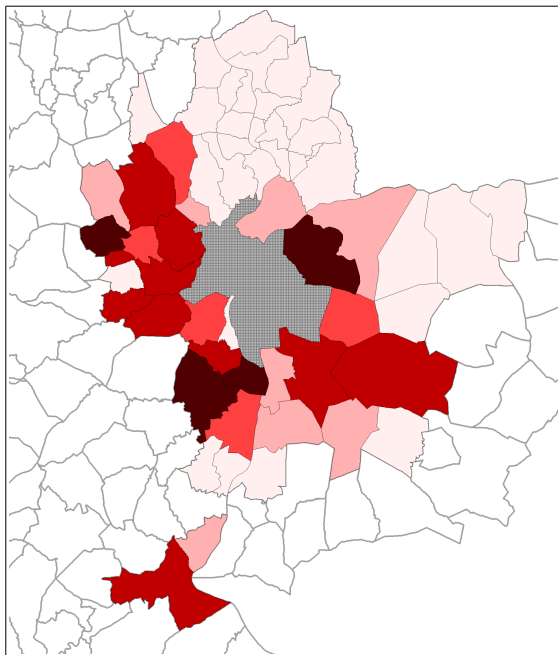
Carte 13: Déplacements internes à l'Ouest Lyonnais en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.9. Des échanges avec l'agglomération lyonnaise qui se font majoritairement entre communes proches si l'on excepte les flux majoritaires avec Lyon

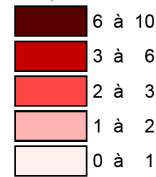
33,9 % des actifs de l'Ouest Lyonnais qui travaillent dans l'agglomération Lyonnaise travaillent en fait sur Lyon. Si l'on exclut Lyon, plus de 60 % des flux restants se font à destination des communes de l'agglomération les plus proches.

Ces actifs eux mêmes résident dans les communes les plus proches de l'agglomération lyonnaise. En effet, 49,6 % résident dans les 12 communes immédiatement limitrophes, 25,3 % dans les 10 communes en deuxième couronne immédiate (y compris Mornant). En tout, 22 communes sur 48 concentrent 78,4 % des actifs travaillant dans l'agglomération lyonnaise.

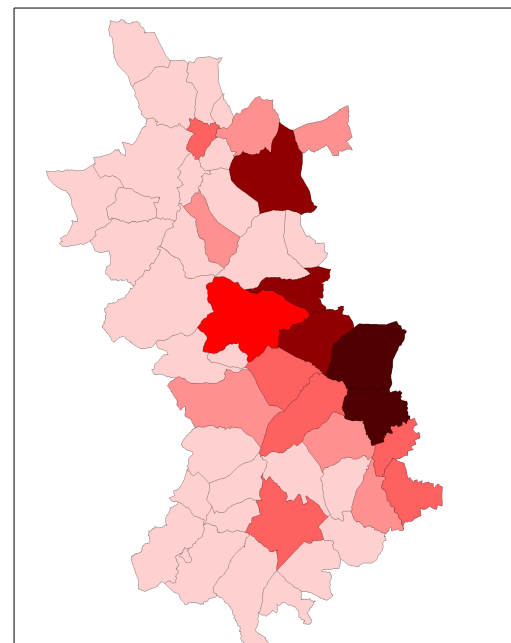
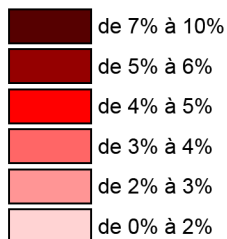


Carte 14: lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009 hors Lyon

Part des actifs de l'ouest lyonnais travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs travaillant sur l'agglomération lyonnaise à l'exception de Lyon (en %)



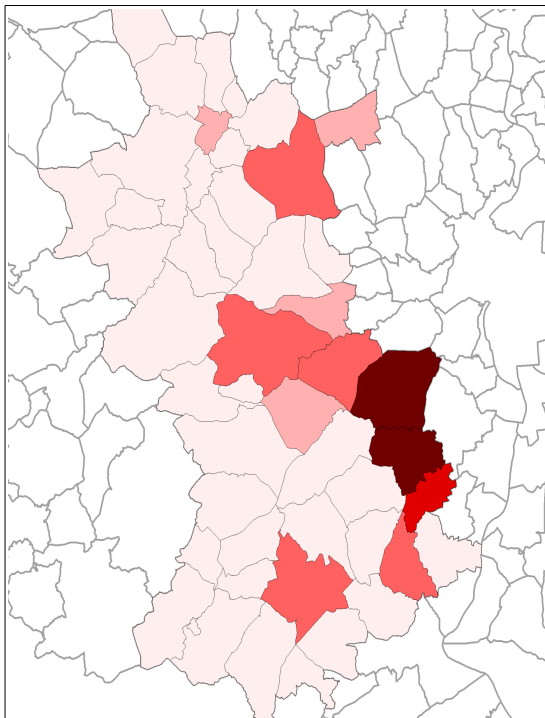
Part des actifs de la commune travaillant dans le Grand Lyon par rapport au total des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans le Grand Lyon



Carte 15: Lieu de résidence des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009

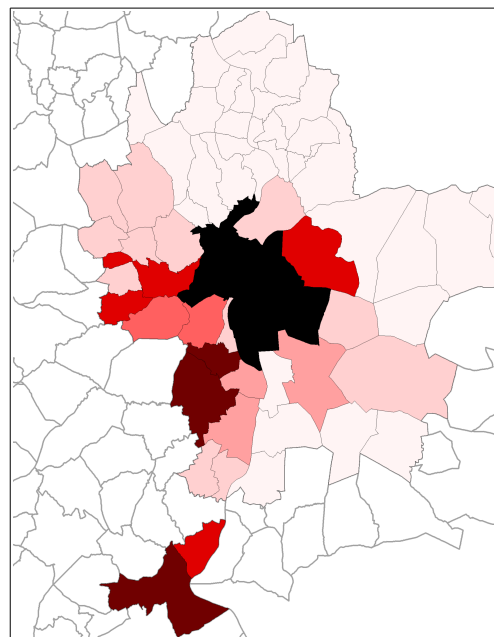
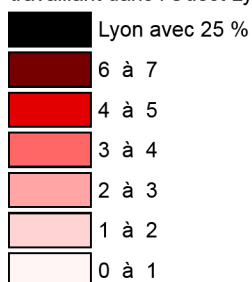
72,5, % des actifs de l'agglomération lyonnaise qui travaillent dans l'Ouest Lyonnais Lyonnaise travaillent en fait sur les 12 communes de l'Ouest Lyonnais immédiatement limitrophes de l'agglomération lyonnaise et 18 % sur les commune situées immédiatement en deuxième couronne. En tout les 22 communes (sur 48) de l'Ouest Lyonnais les plus proches concentrent 90,4 % des flux en provenance de l'agglomération Lyonnaise

Si l'on excepte Lyon qui compte 24,9 % des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest Lyonnais, ces actifs eux mêmes résident dans les communes les plus proches de l'agglomération lyonnaise. En effet, 58,9 % d'entre eux résident dans 10 communes situées à proximité immédiate de l'Ouest Lyonnais.



Carte 16: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009

Part des actifs de l'agglomération lyonnaise résidant sur la commune par rapport au nombre total des actifs de l'agglomération travaillant dans l'Ouest Lyonnais (en %)



Carte 17: Lieu de résidence des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'Ouest lyonnais en 2009

6.10. Les pôles d'emplois générateurs de flux de l'Ouest Lyonnais différents selon l'origine des actifs.

Quels que soit l'origine des actifs (Ouest Lyonnais, agglomération lyonnaise, ou autres territoires), on retrouve les mêmes pôles d'emplois : Brignais, l'Arbresle, Mornant, Chaponost et Lentilly.

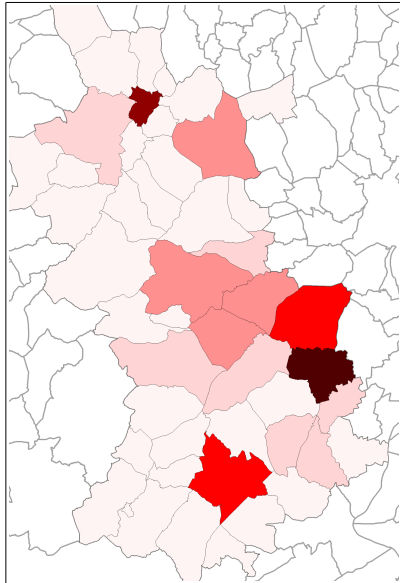
D'autres pôles d'emplois générateurs de déplacements se distinguent en fonction des territoires :

- pour les actifs de l'Ouest Lyonnais : Vaugneray, Messimy et Brindas ;
- pour les actifs de l'agglomération lyonnaise : Vourles, Montagny, Vaugneray et Messimy ;
- pour les actifs des territoires extérieurs autres que l'agglomération lyonnaise : Vourles, Savigny et Saint Germain sur l'Arbresle.

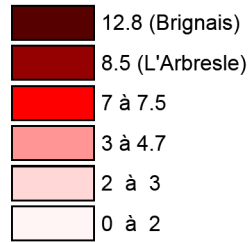
Hormis, Vaugneray, ces pôles d'emplois sont en adéquation avec la présence des zones d'activités de l'Ouest Lyonnais de plus de trois entreprises générant le plus d'emplois salariés et représentant, à l'exception de l'Arbresle, Mornant, Brindas et Lentilly, plus de 50 % du nombre total d'emplois sur la commune.

Communes	Emplois salariés ZAE en 2009	Emplois salariés ZAE en 2011	Total emplois salariés en 2009	Total emplois total en 2009	Part de l'emploi salarié dans les ZAE sur total emplois salariés en 2009	Part de l'emploi salarié dans les ZAE sur total emplois 2009
Brignais	3543	3450	5 859	6 515	60,5%	53,0%
Chaponost	1677	2002	2 758	2 974	60,8%	67,3%
Vourles	888	1022	1 277	1 463	69,5%	69,8%
Savigny	873	943	670	866	+ de 50%	+ de 50%
Mornant	815	903	2 088	2 450	39,0%	36,9%
Lentilly	753	854	1 551	1 783	48,6%	47,9%
Saint-Germain	729	729	776	842	94,0%	86,6%
Montagny	640	622	990	1 083	64,6%	57,4%
Messimy	444	700	884	1 108	50,2%	63,2%
L'Arbresle	349	400	2 734	3 103	12,8%	12,9%
Brindas	327	309	1 004	1 259	32,6%	24,5%
Sainte-Consor	319	328	493	519	64,7%	63,2%
Grézieu-la-Var	305	318	729	886	41,8%	35,9%
Taluyers	260	271	582	651	44,7%	41,6%
Millery	248	243	468	605	53,0%	40,1%
Vaugneray	223	260	1 259	1 566	17,7%	16,6%
Fleurieux-sur-l	211	230	324	412	65,0%	55,9%
Sarcey	194	194	259	316	74,9%	61,4%
Thurins	176	226	482	642	36,5%	35,2%
Chassagny	137	136	313	308	43,8%	44,1%
Nuelles	87	92	176	182	49,3%	50,5%
Soucieu-en-Ja	74	72	582	666	12,7%	10,8%
Bully	62	78	402	451	15,4%	17,3%
Bessenay	34	32	291	455	11,7%	7,0%
Saint-Pierre-la	31	32	338	434	9,2%	7,4%
Saint-Jean-de-	13	15	51	80	25,4%	18,7%

Carte 18: Emplois dans les zones d'activités de plus de trois entreprises

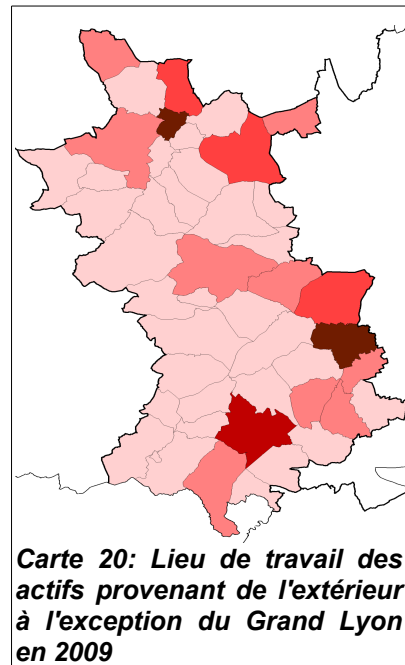


Part des actifs de l'ouest lyonnais travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs travaillant dans l'ouest lyonnais (en %)

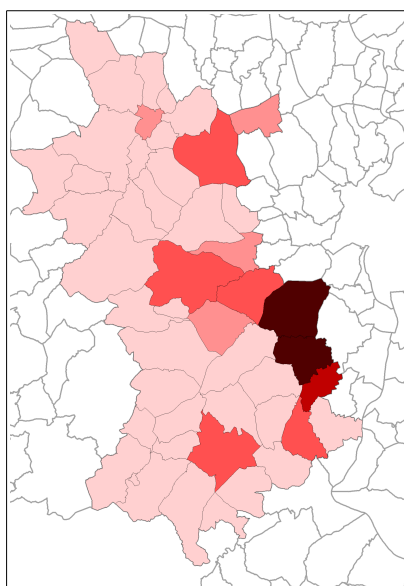


Carte 19: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'Ouest Lyonnais en 2009

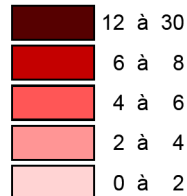
Part des actifs de l'extérieur hors Grand Lyon travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs venant de l'extérieur hors Grand Lyon



Carte 20: Lieu de travail des actifs provenant de l'extérieur à l'exception du Grand Lyon en 2009



Part des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs venant de l'agglomération lyonnaise (en %)

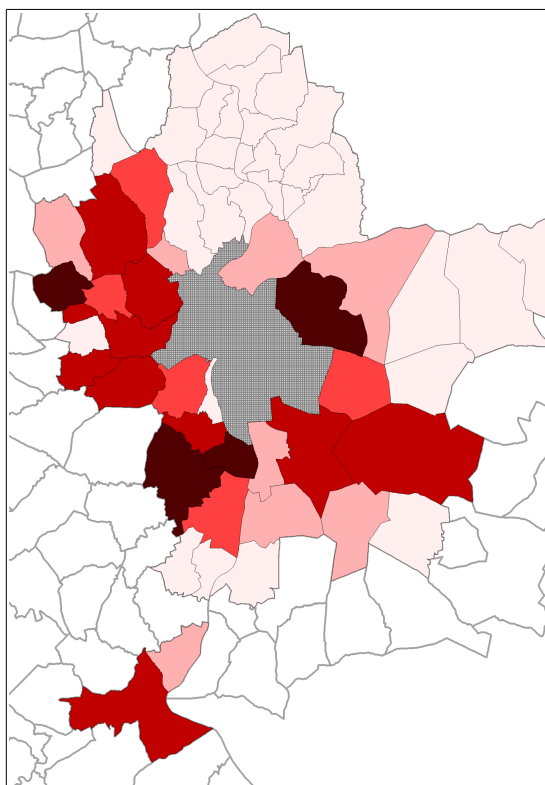


Carte 21: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009

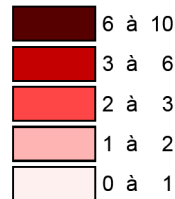
En ce qui concerne les communes de l'agglomération lyonnaise les plus attractives en termes d'emploi, 13 communes polarisent 66,3 % des flux à destination de l'agglomération lyonnaise, flux vers Lyon non compris. Dix d'entre elles sont à proximité immédiate de l'Ouest Lyonnais. Hormis Craponne, Francheville et Tassin la demi-Lune (ces deux dernières communes abritant des programmes tertiaires d'envergure, toutes accueillent d'importants sites d'activités.

Commune	Emplois 2009	Flux d'actifs originaires de l'Ouest Lyonnais	Part du flux sur flux total vers Grand Lyon	Part du flux sur flux total vers Grand Lyon hors Lyon	Activité économique
MARCY-L'ETOILE	6 546	1 784	6,2%	9,4%	Parc bio-technologique avec Sanofi-Pasteur et bioMérieux
SAINT-GENIS-LAVAL	9 868	1 341	4,6%	7,0%	Centre commercial+ 3 ZAE dont ZAE de la Mouche
PIERRE-BENITE	8 760	1 233	4,3%	6,5%	Vallée de la chimie +ZAE de la Mouche
VILLEURBANNE	57 596	1 146	4,0%	6,0%	
ECULLY	12 318	1 086	3,8%	5,7%	Pôle commercial +Technoparc +pôle d'enseignement et de recherche
CRAPONNE	3 610	1 016	3,5%	5,3%	ZAE
VENISSIEUX	28 476	765	2,7%	4,0%	ZAE Lyon Sud-Est -Renault Trucks
GIVORS	7 887	746	2,6%	3,9%	Zone industrielle de la vallée du Giers
TASSIN-LA-DEMI-LUNE	5 974	738	2,6%	3,9%	Tertiaire
FRANCHEVILLE	3 844	710	2,5%	3,7%	Tertiaire
SAINT-PRIEST	31 685	698	2,4%	3,7%	ZAE Lyon Sud-Est+ Renault Trucks+ parc technologique de Lyon
OULLINS	7 411	694	2,4%	3,6%	ZAE de la Saulaie (22 ha)
DARDILLY	7 736	673	2,3%	3,5%	Complexe touristique et pôle commercial porte de Lyon

Carte 22: Communes de l'agglomération lyonnaise accueillant les principaux flux d'actifs en provenance de l'Ouest Lyonnais (2009)



Part des actifs de l'ouest lyonnais travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs travaillant sur l'agglomération lyonnaise à l'exception de Lyon (en %)



Carte 23: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise hors Lyon

6.11. Les agriculteurs, les artisans commerçants et chefs d'entreprise ainsi que les actifs du secteur de la construction travaillent davantage dans leur commune de résidence

En volume, ce sont les employés et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers qui travaillent le plus sur leur commune de résidence, ce qui ne diffère pas des tendances constatées sur le département hors Grand Lyon. Mais si l'on ramène ces valeurs absolues au % de chaque CSP et de chaque secteur d'activité, les constats sont les suivants :

- Les agriculteurs et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise travaillent davantage sur leur commune de résidence (respectivement 89 % et 45 % de leur CSP). Les employés ne viennent que loin derrière (25,3%). Les cadres sont ceux qui travaillent le moins sur leur commune de résidence (10,5%)
- Les actifs du secteur de l'agriculture et de la construction travaillent davantage sur leur commune de résidence (respectivement 82 % et 32 % de leur CSP). Seuls 12,2 % des actifs du secteur industriel travaillent sur leur commune de résidence, ce qui les place en dernière position.

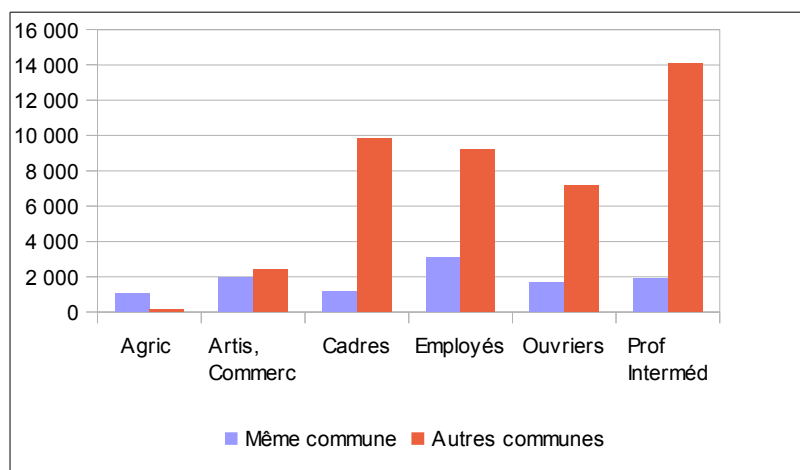


Diagramme 10: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par CSP

Source INSEE- RP 1999 et 2009

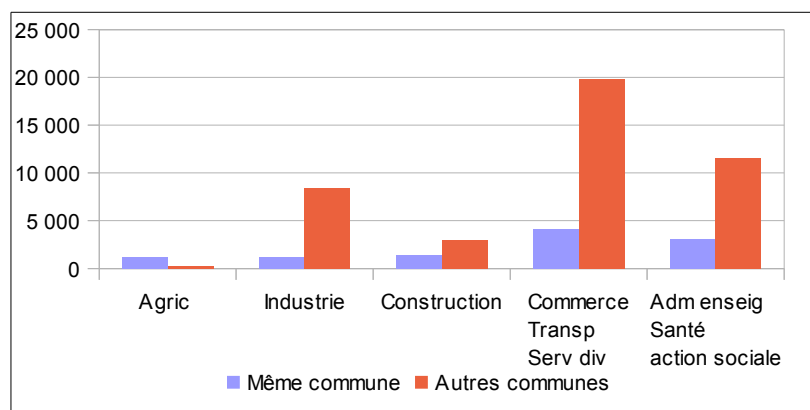


Diagramme 11: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par secteur d'activité

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.12. Des échanges en proportion plus importants chez les cadres et les professions intermédiaires

Les cadres et professions intermédiaires génèrent les flux les plus importants en volume sortant. La population active de ces CSP est excédentaire par rapport aux emplois offerts par le territoire dans ces mêmes CSP. Cela n'empêche pas que 54,3 % des emplois de cadres et 53,3 % des emplois des professions intermédiaires sont occupés par des actifs résidant en dehors du territoire. La situation est la même pour les employés mais dans une moindre proportion (37,7 % emplois occupés par des actifs résidant en dehors du territoire)

Les ouvriers génèrent les flux les plus importants en volume entrant. Même s'il y a un quasi équilibre entre emplois proposés sur le territoire et les actifs de cette CSP y résidant, 54,4% des ouvriers travaillent en dehors du territoire et 59 % des emplois d'ouvriers sur le territoire sont occupés par des actifs résidant en dehors du territoire.

La CSP des agriculteurs ne génère pratiquement aucun flux. Les agriculteurs travaillent et résident sur le territoire. Par contre si la population active des artisans, commerçants et chefs d'entreprise n'est excédentaire que d'environ 1 100 individus par rapport aux emplois du territoire, le flux sortant s'élève à 1 750 individus.

	Emplois sur le territoire	Occupés par des actifs résidant sur Le territoire	Occupés par des actifs résidant en dehors du territoire	Actifs résidant sur le territoire	Travaillant sur le territoire	Travaillant en dehors du territoire
Agriculteurs	1 172	97,5%	2,5%	1 211	94,3%	5,7%
Artisans	3 251	79,7%	20,3%	4 341	59,7%	40,3%
Cadres	4 600	45,7%	54,3%	11 011	19,1%	80,9%
Prof interméd	9 592	44,7%	55,3%	15 983	26,8%	73,2%
Employés	8 249	62,3%	37,7%	12 357	41,6%	58,4%
Ouvriers	9 877	41,0%	59,0%	8 875	45,6%	54,4%

Tableau 19: Adéquation entre emplois et population active selon les CSP (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

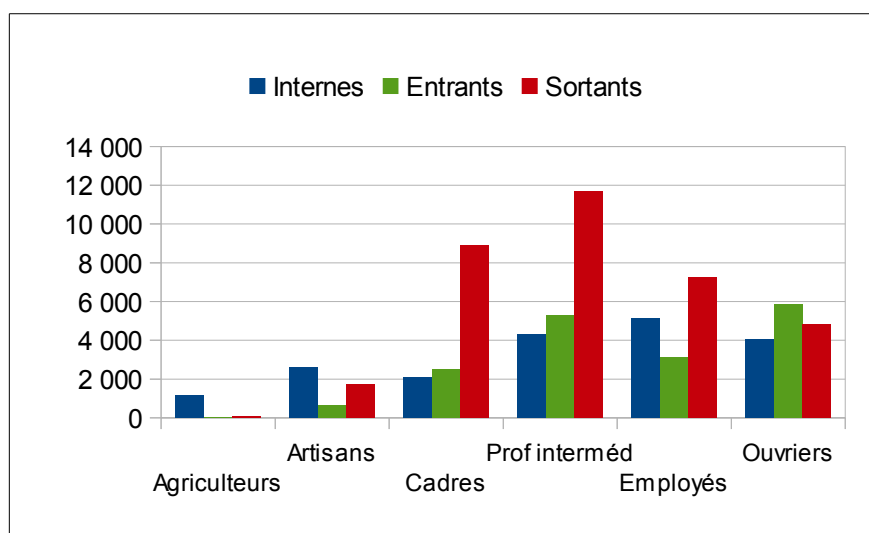


Diagramme 12: Flux domicile travail par catégorie socio-professionnelle (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Cette grande mobilité des cadres et des professions intermédiaires est confirmée par l'analyse de la comparaison entre la composition par catégorie socio-professionnelle de la population active ayant un emploi (PAEE) de l'Ouest Lyonnais, du flux interne et du flux sortant.

Ainsi, les cadres représentent 20 % de la PAEE, mais seulement 11 % du flux interne contre 26 % du flux sortant. De même, les professions intermédiaires représentent 30 % de la PAEE contre 22 % du flux interne et 35 % du flux sortant.

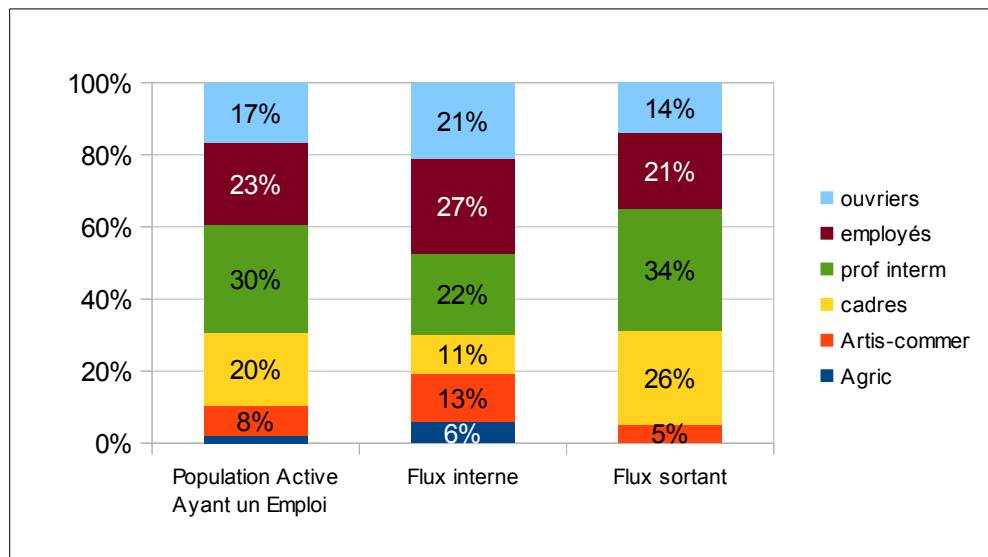


Diagramme 13 : Répartition par catégories socio-professionnelles de la population active ayant un emploi, du flux interne et du flux sortant de l'Ouest Lyonnais

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.13. Des échanges en proportion plus importants dans le secteur du commerce, des transports et des services divers

Le secteur du commerce, des transports et des services divers et celui de l'administration, de l'enseignement de la santé et de l'action sociale génèrent les flux les plus importants en volume sortant. La population active de ces secteurs est très largement excédentaire par rapport aux emplois offerts sur le territoire dans ces mêmes secteurs.

Le secteur du commerce, des transports et des services divers et, assez loin derrière, celui de l'industrie, génèrent les flux les plus importants en volume entrant. La population active du secteur industriel est certes excédentaire d'environ 2 200 individus par rapport aux emplois offerts, mais c'est sans commune mesure avec les flux domicile-travail enregistrés pour ce secteur : 6 600 en sortants et, par conséquent, 4 450 en entrants.

Les secteurs de l'agriculture et de la construction sont les seuls pour lesquels il y a à peu près adéquation entre emplois et population active. Mais, alors que l'agriculture génère très peu de flux, les emplois du secteur de la construction ne sont occupés qu'à 46 % par des actifs résidant sur le territoire, et à l'inverse, 43,9 % des actifs de ce secteur résidant sur le territoire travaillent à l'extérieur.

	Emplois sur le territoire	Occupés par des actifs résidant sur Le territoire	Occupés par des actifs résidant en dehors du territoire	Actifs résidant sur le territoire	Travaillant sur le territoire	Travaillant en dehors du territoire
Agriculture	1 423	89,8%	10,2%	1 428	89,5%	10,5%
Industrie	7 377	39,8%	60,2%	9 511	30,8%	69,2%
Construction	4 486	54,0%	46,0%	4 320	56,1%	43,9%
Commerce Transp Serv div	14 372	50,8%	49,2%	23 941	30,5%	69,5%
Adm enseig santé action sociale	9 083	59,1%	40,9%	14 577	36,8%	63,2%

Tableau 20: Adéquation entre emplois et population active par secteur d'activité (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

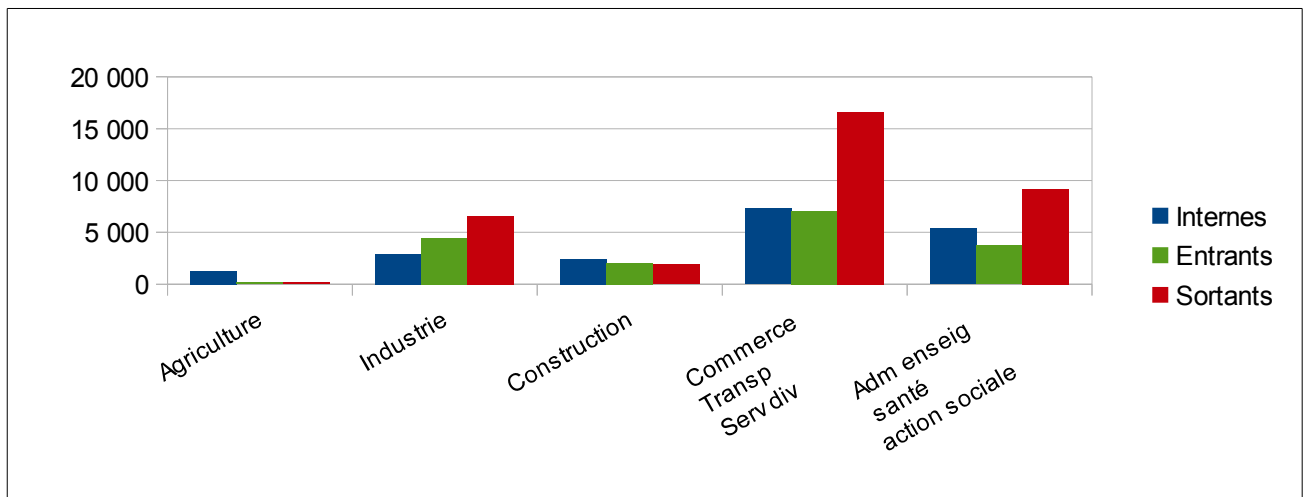


Diagramme 14 : Flux domicile travail par secteur d'activité (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.14. Synthèse

Entre 1999 et 2009, les flux domicile-travail se sont intensifiés. Le flux interne a certes augmenté, mais de manière moins importante que le nombre d'emplois, tandis que le flux entrant et surtout le flux sortant ont continué à progresser. Si la part des actifs sortants par rapport à la population active ayant un emploi a très légèrement diminué, les emplois créés ont davantage bénéficié aux actifs extérieurs au territoire qu'à ses habitants. Par ailleurs si le flux interne a augmenté, la mobilité ne s'est pas réduite pour autant. En effet, la part des actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence, sensiblement inférieure à celle constatée pour le département hors Grand Lyon, a baissé de manière importante. Enfin, si l'on raisonne en termes d'échanges (total des flux entrant et sortant), on constate que la part de ces derniers est restée stable à 73 % malgré une amélioration sensible du taux d'emplois (67,6 % en 2009 contre 62,8 % en 1999).

Une amélioration du taux d'emplois ne garantit donc aucunement une maîtrise des flux de déplacements avec l'extérieur. Ceci est d'autant plus vrai pour l'Ouest Lyonnais que ce territoire connaît un important déséquilibre entre les types d'emplois offerts et les catégories socio-professionnelles résidentes. Ainsi, l'Ouest Lyonnais compte 2,4 fois plus de cadres que d'emplois correspondants. A contrario, il compte moins d'ouvriers résidents que d'emplois correspondants.

L'attractivité de l'Ouest Lyonnais en termes d'emplois se développe pour d'autres territoires que le Grand Lyon, même si celui-ci reste le lieu d'origine largement majoritaire des actifs sortants. A l'inverse, on constate une progression importante des actifs de l'Ouest Lyonnais qui travaillent sur d'autres territoires que le Grand Lyon.

Le solde entrée-sortie des actifs qui permet de mesurer l'impact relatif des migrations sur la vie d'un territoire au cours de la journée est négatif pour tous les EPCI de l'Ouest Lyonnais à l'exception de la Vallée du Garon. Ce territoire est également celui où les parts des actifs entrants et sortants sont les plus importantes, ce qui tend à confirmer qu'un ratio emplois sur actifs ayant un emploi élevé ne va pas obligatoirement de pair avec une moindre mobilité des actifs.

Si l'on analyse les flux au regard des territoires des polarités, on constate que la part des actifs stables est d'autant plus importante que le niveau de polarité est élevé (à l'exception de la polarité 4), à l'inverse de la part des emplois occupés par des actifs de l'extérieur. Ce constat amène des conclusions inverses à celles évoquées ci-dessus, à savoir qu'un fort ratio emplois sur actifs ayant un emploi va effectivement de pair avec une part d'actifs stables plus élevée, hormis sur les territoires très ruraux.

Les flux domicile-travail internes au territoire de l'Ouest Lyonnais correspondent essentiellement aux flux internes des EPCI, le plus important étant celui du Pays de l'Arbresle. Les échanges entre EPCI sont très limités, à l'exception des flux originaires du Pays Mornantais en direction de la vallée du Garon.

Les échanges avec l'agglomération lyonnaise se font principalement entre communes proches si l'on excepte les flux majoritaires en relation avec Lyon. On trouve une corrélation forte entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. Plus un territoire est proche de Lyon (plus grande en somme est la facilité d'accès à l'abondante et variée offre d'emplois proposée sur le territoire du Grand Lyon), plus la part d'actifs travaillant dans le Grand Lyon et plus la part d'emplois occupés par des actifs du grand Lyon sont importantes.

Plutôt que l'évolution du taux d'emplois, c'est donc bien davantage le nombre et la localisation (distance à Lyon) des actifs et des emplois supplémentaires attendus aux horizons futurs sur l'Ouest Lyonnais qui peut avoir une influence que l'évolution des flux d'échange entre ce territoire et le Grand Lyon.

Les principaux pôles d'emplois générateurs de flux de l'Ouest Lyonnais diffèrent selon l'origine des actifs, même si les pôles d'emplois de Brignais, l'Arbresle, Mornant, Chaponost et Lentilly sont communs à tous. Hormis, Vaugneray, ces pôles d'emplois sont en adéquation avec la présence des zones d'activités de l'Ouest Lyonnais de plus de trois entreprises générant le plus d'emplois salariés et représentant, à l'exception de l'Arbresle, Mornant, Brindas et Lentilly, plus de 50 % du nombre total d'emplois sur la commune. En ce qui concerne les communes de l'agglomération lyonnaise les plus attractives en termes d'emploi, 13 communes polarisent les deux tiers des flux à destination de l'agglomération lyonnaise, flux vers Lyon non compris. Hormis Craponne, Francheville et Tassin la demi-Lune (ces deux dernières communes abritant des programmes tertiaires d'envergure), toutes accueillent d'importants sites d'activités. Toutefois, en l'absence de données précises sur les déplacements domicile-travail générées par les zones d'activités, il est impossible de déterminer si celles-ci engendrent plus de mobilité que les emplois du tissu urbain mixte.

7. Les modes de déplacement

Avertissement

Ne sont pris en compte dans ce chapitre que les déplacements domicile-travail de l'Ouest Lyonnais vers le Rhône et les départements qui lui sont limitrophes et de ces mêmes départements vers l'Ouest Lyonnais. En effet, on peut supposer que la majorité des actifs qui effectuent d'autres trajets, impliquant des distances plus importantes, ne se déplacent pas quotidiennement et disposent d'une résidence occasionnelle (en propriété ou en location) à proximité de leur lieu de travail, qu'ils occupent durant la semaine de travail, voire pendant des périodes plus longues. De plus, les renseignements obtenus lors du recensement pour ces types de trajet sont sujets à interprétation. Certains déclarent comme mode de transport principal celui utilisé pour se rendre de leur résidence occasionnelle à leur lieu de travail, ce qui peut donner des déplacements de 500 km parcourus à pied.. Les données utilisées permettent donc d'écarter un grand nombre d'aberrations.

7.1. Les actifs sortants utilisent davantage les transports en commun que les actifs entrants

83,8 % des déplacements s'effectuent en voiture. Les actifs entrants l'utilisent un peu plus (91,9%) que les actifs sortants (89,2%) et sensiblement davantage que ceux qui résident et travaillent et sur le territoire de l'Ouest Lyonnais (74,4%).

La part modale des transports en commun n'est que de 5,9 %. Les transports en commun sont très peu utilisés par les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2%), et sensiblement plus par les actifs sortants (8,1%) que par les entrants (4,9%)

Les deux roues sont très peu utilisés (2,4 %) des déplacements. Elle est à peu près la même quel que soit le lieu de travail, seulement un peu plus élevée pour les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2,9%). Ce sont surtout ces derniers qui se déplacent à pied ou travaillent à domicile (respectivement 9,6 % et 11,1%).

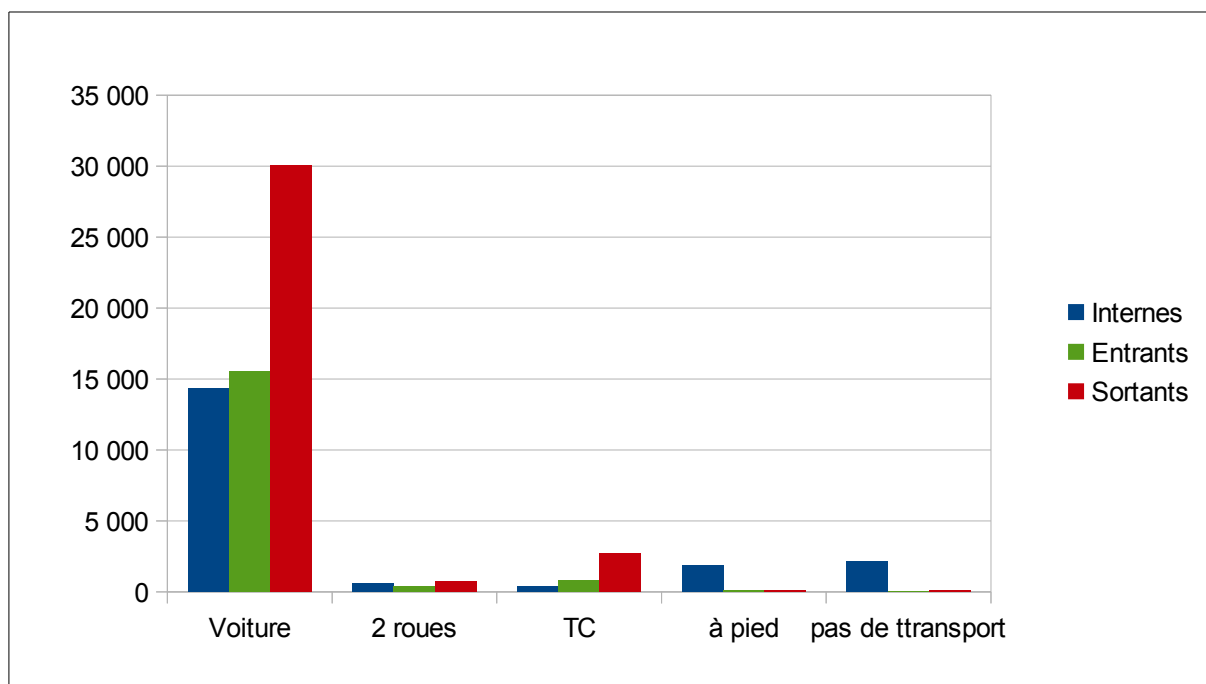


Diagramme 15: Flux domicile-travail par mode de transport

Source INSEE- RP 1999 et 2009

7.2. La part modale des transports en commun pour les actifs travaillant en dehors de l'Ouest Lyonnais est plus importante dans les polarités 1 et 2

En effet elle est respectivement de 9,5 % et 9,2 % pour ces dernières alors qu'elle plafonne à 6,3 % pour la polarité 4 et à 6 % pour la polarité 3.

Mais cela concerne surtout les actifs du Pays de l'Arbresle qui utilisent beaucoup plus les transports en commun pour sortir de l'Ouest Lyonnais que les autres EPCI (12,5%). Cela s'explique par la présence en 2009 de plusieurs gares desservies par une ligne TER à

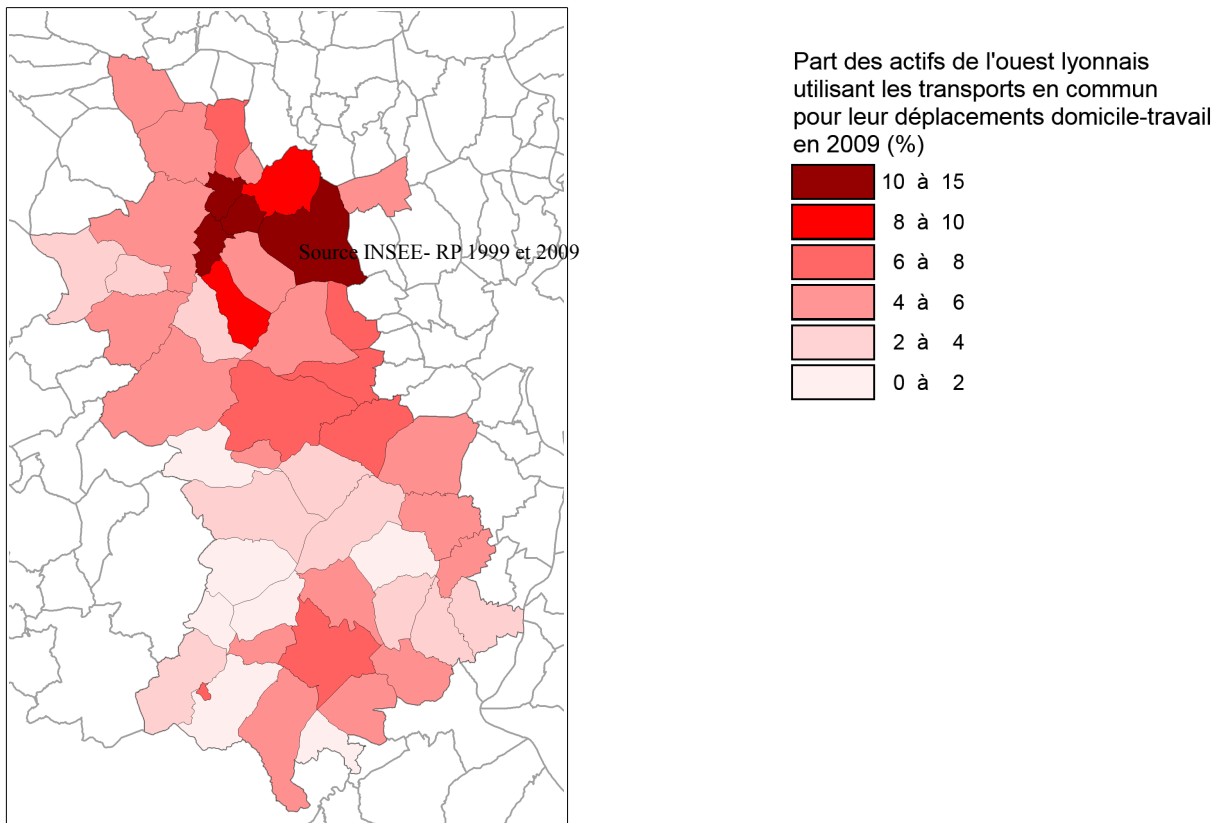
destination de Lyon. On peut espérer que la mise en service du tram-train de l'Ouest lyonnais en 2012 améliorera encore la part modale des TC.

Aucune commune de la CCVG n'était desservie par le réseau TCL en 2009. Elles n'étaient desservies que par le réseau départemental (surtout utilisé par les scolaires). La ligne de train existait déjà, mais l'offre était vraiment faible. De manière générale, il semble que la ligne Brignais/St Paul ne fonctionnait pas très bien, même après que la Région a augmenté l'offre. La fréquentation va peut-être en augmenter avec la mise en place du tram-train.

Actifs sortant de l'Ouest Lyonnais	Flux	Flux TC	Part TC
CC de la Vallée du Garon	8 418	512	6,08%
CC des Vallons du Lyonnais	7 684	589	7,67%
CC du Pays de l'Arbresle	10 269	1 280	12,46%
CC du Pays Mornantais	7 321	347	4,74%
Total Ouest Lyonnais	34 470	2 934	8,51%

Tableau 21: Part modale des transports en commun pour les actifs sortant du territoire de l'Ouest Lyonnais selon les EPCI en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009



Carte 24: Part des actifs utilisant les transports en commun en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

7.3. Les transports en commun sont essentiellement utilisés pour se rendre à Lyon ou Villeurbanne

Les transports en commun sont utilisés par les actifs de l'Ouest Lyonnais pour se rendre

- pour 83,5 % d'entre eux dans l'agglomération Lyonnaise,
- pour 3,9 % d'entre eux dans la COPAMO
- pour 3,6 % d'entre eux dans la CCPA
- pour 2,6 % d'entre eux dans la CCVG
- pour 2,4 % dans la CCVL
- pour 1,5 % dans le reste du département du Rhône
- pour 2,4 % dans les départements limitrophes au Rhône

77,6 % des déplacements en transport en commun à destination de l'agglomération lyonnaise ont en fait pour destination Lyon et Villeurbanne.

7.4. Les femmes utilisent davantage les modes de transport alternatifs à la voiture

Les femmes représentent 43,5 % des actifs ayant un emploi résidant sur le territoire de l'Ouest Lyonnais et travaillant dans le Rhône et ses départements limitrophes. Elles utilisent moins la voiture et les deux roues que les hommes (respectivement 81,8 % contre 85,6% et 1 % contre 3,8%) et davantage les transports en commun (7,1 % contre 4,7%) et la marche à pied (4,9 % contre 2,6%). Un plus grand nombre d'entre elles travaillent à domicile (5,1 % contre 3,3%).

7.5. Cadres et employés sont proportionnellement les plus grands utilisateurs des transports en commun

Quelle que soit la catégorie socio-professionnelle, la voiture est le mode de transport dominant des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais. Proportionnellement à l'effectif total de la CSP, ce sont les professions intermédiaires qui l'utilisent le plus (88,7%), suivis des cadres et professions intellectuelles supérieures (76,4%). Mais ce sont également ces derniers qui utilisent le plus les transports en commun (7,4%), après les employés (7,7%). Beaucoup d'agriculteurs exploitants travaillent sur leur lieu de domicile et n'utilisent donc pas de mode transport pour leur mobilité professionnelle (33,8%) ou habitent suffisamment près de leur lieu de travail pour s'y rendre à pied (17,2%). Après les agriculteurs, ce sont les artisans, commerçants et chefs d'entreprises qui travaillent davantage à domicile (8,7%), suivis des employés (6,6%). On peut noter que ce sont les employés qui utilisent le plus la marche à pied (7%), après les agriculteurs, et que c'est parmi les ouvriers qu'on trouve la plus grande part d'utilisateurs de deux roues (5,2%).

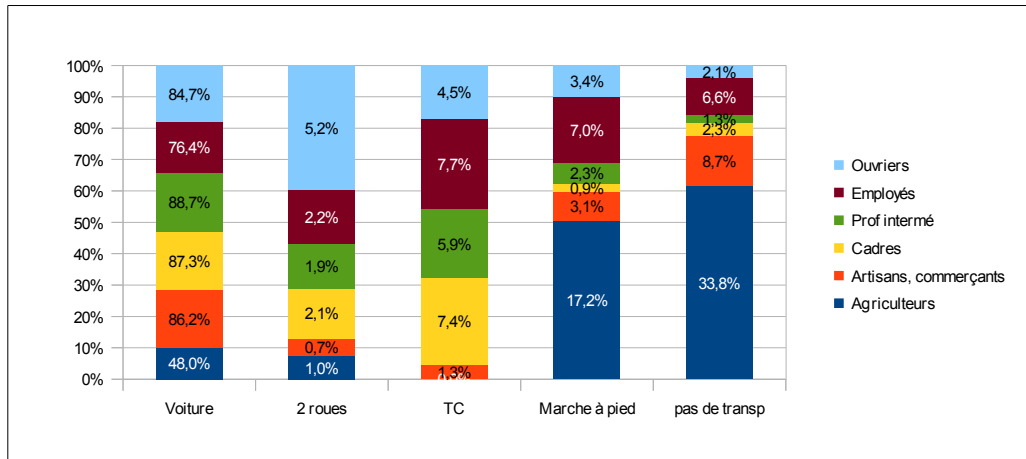


Diagramme 16: Répartition des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport utilisé pour leurs déplacements domicile-travail et leur catégorie socio-professionnelle

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Comme pour les actifs résidant dans l'Ouest de Lyonnais, la voiture est le mode de transport dominant des actifs de l'extérieur travaillant dans l'Ouest Lyonnais. Proportionnellement à l'effectif total de la CSP, ce sont toujours les professions intermédiaires qui l'utilisent le plus (90,2%), suivis des cadres et professions intellectuelles supérieures (87,5%). Ce ne sont plus ces derniers qui utilisent le plus les transports en commun, mais les ouvriers (5,2%) et, toujours en deuxième position, quoiqu'en proportion moindre, les employés (4,2%). En ce qui concerne le travail à domicile, l'usage de le marche à pied et des deux roues, les tendances sont les mêmes que pour les actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais.

7.6. Les transports en commun sont plus souvent utilisés par les stagiaires et les apprentis

En termes de flux, ce sont les actifs en CDI ou titulaires de la fonction publique qui sont les plus nombreux à emprunter les transports en commun mais en part modale, cela ne représente que 6 %, soit la part la plus faible après les aides familiaux, alors que cette part s'élève à 23 % pour les actifs en contrat d'apprentissage et les stagiaires rémunérés en entreprise. La mobilité de ces deux catégories d'actifs est fortement contrainte.

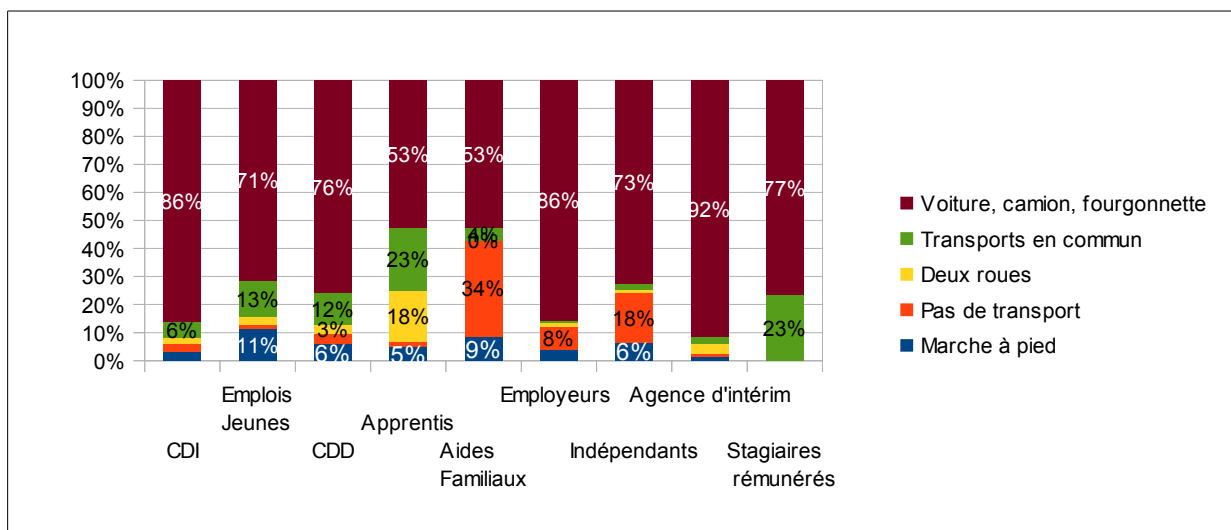


Diagramme 17: Répartition des actifs selon les conditions de travail et le mode de transport en 2009
Source INSEE – RP 2009

7.7. Synthèse

Les déplacements domicile-travail se font très majoritairement en voiture. Les actifs entrants l'utilisent un peu plus que les actifs sortants et sensiblement davantage que ceux qui résident et travaillent et sur le territoire de l'Ouest Lyonnais.

La part modale des transports en commun n'est que de 6,2 %. Les transports en commun sont très peu utilisés par les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2%).

La part modale des transports en commun pour les actifs travaillant en dehors de l'Ouest Lyonnais est plus importante dans les polarités 1 et 2. Mais cela concerne surtout les actifs du Pays de l'Arbresle qui utilisent beaucoup les transports en commun pour sortir de l'Ouest Lyonnais (12,5%). Cela s'explique par la présence en 2009 de plusieurs gares desservies par une ligne TER à destination de Lyon. On peut espérer que la mise en service du tram-train de l'Ouest lyonnais en 2012 améliorera encore la part modale des TC.

Aucune commune de la CCVG n'était desservie par le réseau TCL en 2009. Cette dernière n'était desservie que par le réseau départemental (surtout utilisé par les scolaires). La ligne de train existait déjà, mais l'offre était vraiment faible. De manière générale, il semble que la ligne Brignais/St Paul ne fonctionnait pas très bien, même après que la Région a augmenté l'offre. La fréquentation va peut-être augmenter avec la mise en place du tram-train.

Les trois-quarts des utilisateurs de TC travaillent à Lyon ou Villeurbanne.

Les femmes utilisent davantage les modes de transport alternatifs à la voiture.

Cadres et employés sont proportionnellement les plus grands utilisateurs des transports en commun, les professions intermédiaires les plus grands utilisateurs de la voiture.

Les transports en commun sont plus souvent utilisés par les stagiaires et les apprentis dont la mobilité est fortement contrainte.

8. Les distances domicile-travail

Note de lecture :

Les distances domicile-travail sont des distances routières calculées d'après le distancier Loxane X (3). Cette variable est mesurée par équivalence pour les autres modes de déplacement. Elle ne reflète donc pas fidèlement la distance parcourue. La distance routière obtenue entre la commune de domicile et la commune de travail ou d'étude est celle qui optimise le temps de trajet, c'est à dire la distance la plus rapide calculée par Loxane X entre les chefs lieux de deux communes.

Ainsi, certaines distances peuvent être biaisées dans les cas suivants, lorsque :

- le mode de transport de l'actif est différent de la voiture ;*
- l'individu réside et travaille dans la même commune (une distance de 0,5 km est affectée arbitrairement, quelle que soit la superficie de la commune) ;*
- l'individu a une résidence occasionnelle pour se rapprocher du lieu de travail (la distance est alors surestimée car elles correspondent au trajet entre la résidence familiale et le lieu de travail).*

De la même manière que pour les modes de transport dans les déplacements domicile-travail, l'analyse des distances parcourues ne s'est basée que sur les déplacements entre l'Ouest Lyonnais et le Rhône et ses départements limitrophes. De plus, pour s'affranchir de la méconnaissance trop importante des distances domicile-travail parcourues à l'intérieur d'une même commune, les déplacements internes aux communes ont également été exclus de l'analyse.

8.1. Une distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais en très légère diminution malgré l'augmentation de la mobilité

En 2009, pour la population active ayant un emploi résidant sur le territoire de l'Ouest Lyonnais telle que précisée en préambule, les mobilités alternantes représentent 0,739 millions de kilomètres parcourus par jour par 42 122 individus pour se rendre à leur lieu de travail. **La distance parcourue en moyenne est de 17,5 km par actif ayant un emploi.** En 1999, cette distance moyenne s'élevait à 18,2 km par actif (0,656 millions de km parcourues par 36 069 actifs ayant un emploi. Cette baisse est constatée pour les flux interne et sortant, quel que soit l'EPCI et pour chacune des polarités du SCOT. On peut noter toutefois que cette baisse est très faible quel que soit le flux étudié et n'est pas réellement significative compte-tenu des imprécisions de la méthode de calcul des distances parcourues. En fait, on peut considérer que si les flux domicile-travail s'intensifient en volume, les distances moyennes parcourues restent les mêmes.

	Distance moyenne par actif (1)	
	1999	2009
Tous domicile-travail (2)	18,17	17,54
Flux interne	8,38	8,41
Flux externe vers GL	18,58	18,20
Flux externe hors GL	30,85	29,53
Flux externe total	20,28	19,83
Flux départs limitrophes	40,67	40,71

(1) hors actifs travaillant sur leur commune de résidence

(2) : destination Rhône et départements limitrophes

Tableau 22: Distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail

INSEE- RP 1999 et 2009 -Géokit

L'analyse de l'évolution du kilométrage total parcouru par jour par les actifs de l'Ouest Lyonnais¹⁴ en corrélation avec le nombre de déplacements permet de mieux expliquer le phénomène.

En 1999, le plus grand nombre de déplacements était constaté pour les actifs parcourant une distance de 15 à 17 km. **En 2009, ce sont les actifs parcourant une distance de 13 à 15 km qui sont les plus nombreux.** Cependant, si le nombre de déplacements dans les tranches de distance les plus faibles (inférieures à 15 km) a augmenté entre 1999 et 2009, c'est aussi le cas, quoique de manière moins importante, pour la plupart des tranches de distance supérieures, ce qui explique qu'en terme de distance totale parcourue, il y ait compensation et que ramenée au nombre d'actifs, la distance moyenne reste stable.

Globalement, les augmentations les plus importantes entre 1999 et 2009, que ce soit pour la distance parcourue ou le nombre de déplacements, sont celles constatées pour les tranches de distance les plus faibles, en particulier celles de 11 à 13 km (environ + 61 % pour les deux données), de 13 à 15 km (environ +42 % pour les deux données) et de 17 à 19 km (environ + 68 % pour les deux données). Pour les tranches de distance supérieures, les évolutions sont moins flagrantes.

¹⁴ Dans les conditions précisées en préambule du chapitre

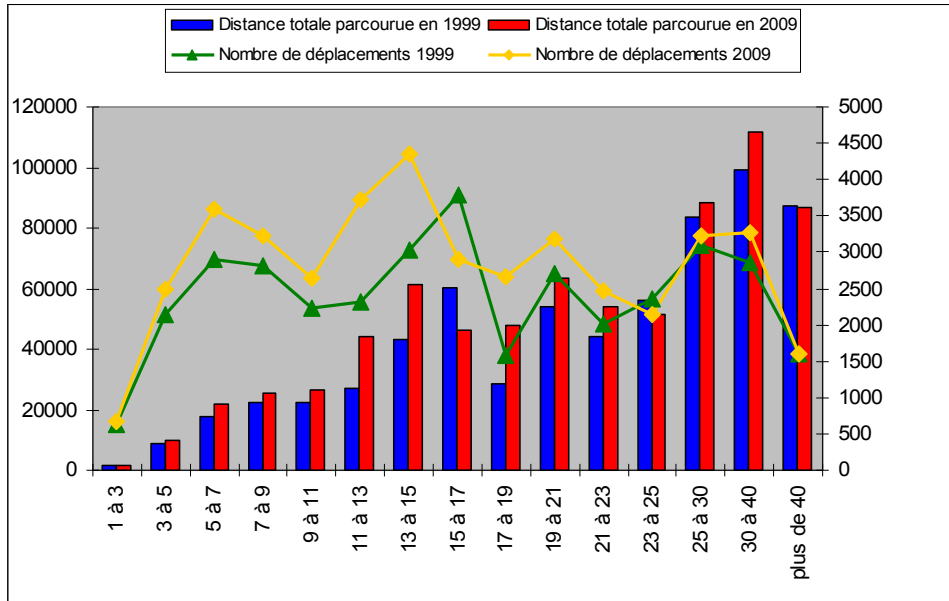


Diagramme 18: nombre de déplacements et distance totale parcourue par jour par les actifs de l'Ouest Lyonnais à destination du Rhône et des départements limitrophes et à l'exception de ceux travaillant sur leur commune de résidence

Source INSEE- RP 1999 et 2009-Géokit

8.2. Les actifs du Pays Mornantais parcourent en moyenne les plus grandes distances¹⁵

	Distance moyenne par actif sauf actifs travaillant sur commune de résidence	
	Total 1999	Total 2009
CCVG	14,89	14,55
CCVL	16,02	15,19
CCPA	19,83	18,62
CCPM	21,65	20,92
Total	18,17	17,54

Tableau 23: Distance moyenne parcourue par un actif de l'EPCI hors actifs travaillant sur leur commune de résidence

8.3. Les cadres et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers parcourent les distances les plus importantes¹⁶

Ce sont les cadres qui effectuent les distances les plus longues (20,3 km en moyenne par trajet), suivis des professions intermédiaires avec 17,8 km en moyenne pour un trajet. Les ouvriers habitent plus près de leur lieu de travail que les autres actifs à l'exception des agriculteurs, avec une distance moyenne parcourue de 15,9 km. Les employés habitent à peine plus loin, avec une distance moyenne parcourue de 16 km. On peut noter qu'il n'existe que peu d'agriculteurs ne travaillant pas sur leur commune de résidence (seulement 133

¹⁵ Dans les conditions précisées en préambule

¹⁶ Dans les conditions précisées en préambule

agriculteurs), mais quand le cas se présente la distance au lieu de travail est relativement importante (14,1 km), même si c'est la plus faible de toutes les catégories socio-professionnelles. Si l'on considérait tous les déplacements domicile-travail quelle que soit la destination, on constaterait que ce sont toujours les cadres et les professions intermédiaires qui parcourent toujours les distances moyennes les plus élevée, mais dans le cas des cadres, celle-ci 'élève alors à 30,9 km contre 20,5 km pour les professions intermédiaires. Les cadres sont donc bien la catégorie de population la plus mobile en ce sens que ce sont ces derniers la majeure partie des déplacements aux destinations lointaines. Par contre, comme on peut considérer qu'ils disposent dans ce cas d'une résidence occasionnelle à proximité de leur lieu de travail et qu'ils ne parcourent pas le trajet domicile-travail tous les jours, ils ne participent pas à l'encombrement des voies de circulation .

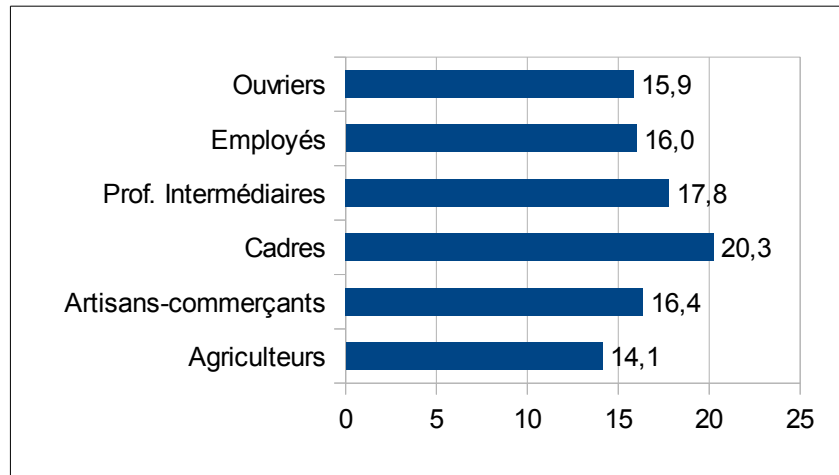


Diagramme 19: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon la CSP vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.
Source INSEE- RP 1999 et 2009

Les activités liés au commerce et au transport, qui représentent près de 45 % des flux domicile-travail, enregistrent les distances moyennes par trajet les plus élevées (18,3 km). Les distances générées par l'activité industrielle en sont proches avec 17,1 km en moyenne. Le second poste important ,avec 27 % des flux, est l'activité lié aux administrations et services assimilés. Celle-ci génère des distances de trajets domicile-travail, de l'ordre de 16,1 km.



Diagramme 20: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le secteur d'activité vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source INSEE- RP 1999 et 2009

8.4. Les femmes parcourent des distances moindres que les hommes¹⁷

Les femmes effectuent des trajets domicile-travail en moyenne plus courts que les hommes (12,7 km contre 15,3 km). Environ 44,9 % d'entre elles effectuent des trajets d'une distance inférieure à 10 km contre 26,3 % pour les hommes.

8.5. Les transports en commun sont utilisés pour de plus longs trajets¹⁸

Rappel : les distances indiquées sont celles qui seraient parcourues en cas d'utilisation de la voiture par le trajet le plus rapide.

Les actifs qui utilisent principalement les transports en commun (6,9 % des actifs ne travaillant pas sur leur commune de résidence) le font pour de grandes distances : près de 22 km en moyenne, contre 17,3 km parcourus en moyenne par les actifs utilisant la voiture comme mode de transport. Les deux roues sont rarement utilisés et pour des distances inférieures à celles parcourues par les voitures (15,2km).

Pour les distances moyennes parcourues par les actifs utilisant la marche à pied comme moyen de transport, il faut prendre le chiffre de 16,9 km avec beaucoup de précaution. En effet une part d'entre les actifs parcourant plus de 11 km pour leurs déplacements domicile-travail déclarent utiliser la marche à pied comme principal mode de transport. Pour les distances importantes, on peut émettre l'hypothèse que ces derniers disposent d'un logement occasionnel près de leur lieu de travail où ils se rendent donc à pied, ce qui ne correspond pas au déplacement résidence principale déclarée -travail. De plus, il ne faut pas oublier que les distances sont calculer entre chefs-lieux des communes par la voie routière permettant le temps de trajet les plus rapide. Un individu travaillant sur une commune limitrophe à sa commune de résidence peut parcourir une distance bien inférieure à cette distance fournie par le logiciel de calcul des distances couplé aux données INSEE.

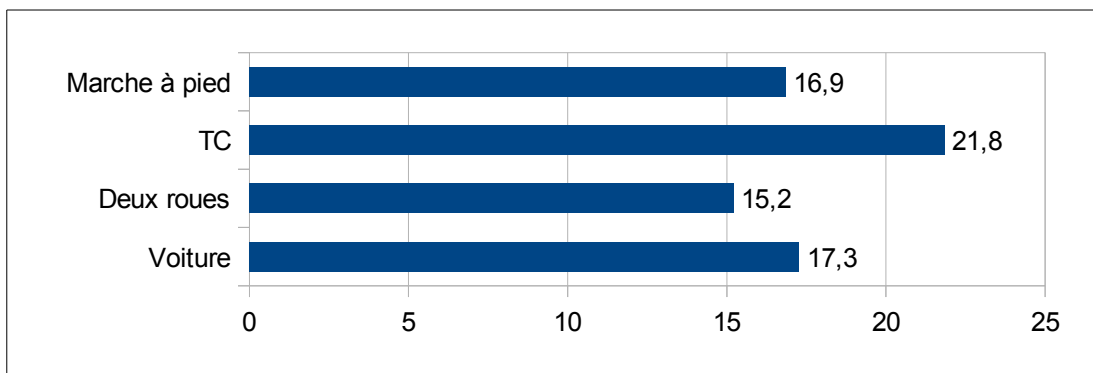


Diagramme 21: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.

Source INSEE- RP 1999 et 2009

17 Dans les conditions précisées en préambule

18 Dans les conditions précisées en préambule

8.6. Synthèse

La distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais est à peu près stable (17,5 km en 2009) malgré l'augmentation de la mobilité. Le nombre de déplacements le plus important concerne une distance parcourue comprise entre 13 et 15 km.

Les actifs du Pays Mornantais parcourent en moyenne les plus grandes distances.

Les cadres et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers parcourent les distances les plus importantes.

Les femmes parcourent des distances moindres que les hommes.

Les transports en commun sont utilisés pour de plus longs trajets

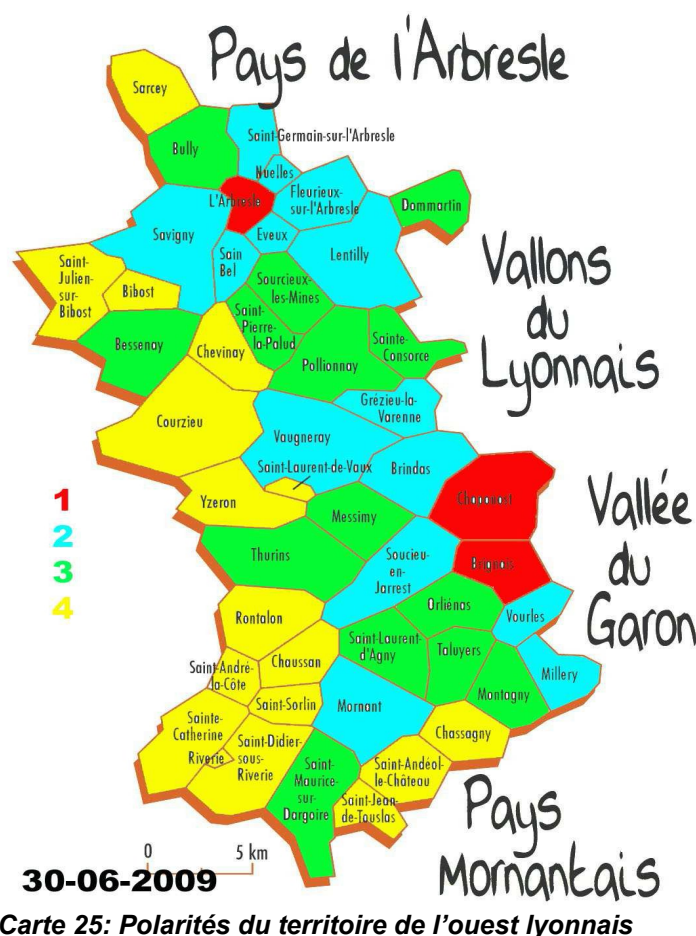
9. Perspectives d'évolution du territoire et incidence sur les trafics d'échange avec l'agglomération Lyonnaise¹⁹

9.1. Vers une diminution du rythme de croissance démographique

Le SCOT prévoit une **diminution de la croissance démographique** à 0,9 % par an entre 2006 et 2020 (contre 2,34 % entre 1990 et 1999 et 1,18 % entre 1999 et 2006. Ce scénario conduit à accueillir une population maximum de 129 000 habitants en 2020, ce qui correspond à une augmentation de **15 000 habitants supplémentaires en 2020** (soit presque autant qu'entre 1999 et 2009).

Quatre niveaux de polarités sont définis en fonction du poids de population, du niveau de services, de la desserte actuelle et future en modes de transports collectifs, des espaces à vocation économique, de la sensibilité paysagère.

Le développement est privilégié sur les communes classées en polarités 1 et 2, les plus importantes et les mieux équipées (en services, en desserte TC, en emplois)



19 L'intégralité du chapitre 6 est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

9.2. La poursuite d'une croissance forte du nombre d'emplois

Le SCOT de l'ouest lyonnais prévoit "de développer une activité économique équilibrée, créatrice d'emplois, permettant de limiter les déplacements pendulaires entre l'Ouest Lyonnais et l'agglomération". Cette orientation se traduit par la perspective de **créer environ 12 000 emplois supplémentaires d'ici 2020** pour atteindre un **ratio emplois/actifs à 0,75** (contre 0,60 en 2006). Ceci dans la perspective de « ne pas amplifier le double flux de migration domicile/travail et de mieux fixer les actifs sur le territoire ».

7 000 de ces nouveaux emplois sont prévus en dehors des zones d'activités (diffus : commerces, services, tertiaire, artisanat) conformément à la caractéristique du territoire. Les 5 000 autres emplois nouveaux sont prévus dans **176 ha de zones d'activités nouvelles** à l'horizon du SCOT (extension/création).

9.3. Analyse comparative de deux scénarios 2020

L'évaluation des trafics automobiles liés aux déplacements domicile-travail entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise en 2020 a été menée selon deux scénarii :

scénario d'évaluation au fil de l'eau :

Dans ce scénario la population et les emplois 2020 de chaque commune de l'ouest lyonnais sont déterminés en conservant le même taux de croissance annuel que celui observé entre 1999 et 2006.

scénario SCOT 2020 :

Dans ce scénario, la population 2020 de chaque commune reprend les hypothèses figurant page 35 et 36 du Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT de l'ouest lyonnais.

Les emplois dans chaque commune à l'horizon 2020 sont établis :

- en multipliant les surfaces de ZA commercialisables d'ici 2020 dans chaque commune par 28 emplois/ha (ce qui permet d'atteindre 5000 emplois nouveaux dans les 176 ha de zones d'activités nouvelles prévues par le SCOT à l'horizon),
- en répartissant les 7000 nouveaux emplois attendus en dehors des zones d'activités au prorata de la population nouvelle attendue dans chaque commune (0,565 emplois par nouveau habitant).

Les tableaux détaillés des hypothèses de population et d'emplois 2020 pris en compte par commune dans ces deux scénarios figurent en annexe du présent rapport.

	Population			Emplois		
	2009	2020 Fil de l'eau	2020 SCOT	2009	2020 Fil de l'eau	2020 SCOT
Pôle 1	25 459	26 170	28 262	12 592	15 270	14 735
Pôle 2	45 725	53 470	50 923	13 610	19 444	19 324
Pôle 3	26 004	30 144	28 375	6 475	9 631	9 587
Pôle 4	20 087	23 634	21 329	3 676	4 081	4 708
Total	119 284	133 418	128 889	38 362	48 426	48 353

9.4. Méthode d'évaluation des migrations sortantes

L'analyse des déplacements domicile – travail à partir des données issues des recensements de l'INSEE ou de l'enquête ménage déplacements de 2006 a montré l'absence de corrélation entre le taux d'emplois offerts dans les territoires et la part des échanges avec le Grand Lyon..

L'amélioration significative du taux d'emplois de l'ouest lyonnais enregistrée entre 1999 et 2009 ne s'est pas traduite par une meilleure maîtrise des échanges avec le Grand Lyon puisque ceux-ci ont continué de croître rapidement et la part des déplacements domicile-travail internes à l'ouest lyonnais n'a pratiquement pas augmenté.

En revanche, l'analyse des déplacements domiciles travail sur l'ensemble de l'aire urbaine lyonnaise révèle un lien étroit entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. C'est donc bien la localisation des actifs et emplois supplémentaires attendus sur l'Ouest Lyonnais qui est déterminante pour évaluer l'évolution des flux d'échange. Plus ces actifs et emplois nouveaux seront proches de l'agglomération, plus ils généreront des échanges avec le Grand Lyon, tirant ainsi bénéfice dans des proportions importantes de l'offre d'emplois abondante et variée disponible sur le territoire du Grand Lyon (qui concentre 80 % des emplois de l'aire urbaine tandis que l'ouest lyonnais n'en représente que 3 %).

L'évaluation des flux domicile-travail sortant vers l'agglomération lyonnaise est ainsi calculée pour chaque commune de l'ouest lyonnais :

- en tenant compte du nombre d'habitants défini dans chaque scénario 2020,
- à partir du nombre de déplacements domicile – travail par habitant observé en 2009 (ce qui correspond à prendre l'hypothèse d'un maintien du taux d'activité sur la commune entre 2020 et 2009, l'attractivité du territoire pouvant compenser le vieillissement de la population),
- en prenant l'hypothèse, pour chaque commune considérée, d'une part des déplacements vers le SEPAL inchangée entre 2009 et 2020, part qui varie, comme le révèle l'observation des déplacements, selon la distance de la commune à Lyon,
- en prenant l'hypothèse, pour la commune considérée, d'une répartition modale des déplacements domicile – travail vers le SEPAL inchangée en 2020 par rapport à 2009 (hypothèse d'une offre de transport inchangée entre 2009 et 2020).

9.5. -3,5 % de déplacements domicile – travail sortants / scénario fil de l'eau

Le tableau ci-dessous récapitule les déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais pour aller travailler dans l'agglomération selon les différents scénarios. Le scénario SCOT permet ainsi d'éviter, en 2020, **1050 de ces déplacements, soit - 3,5 %** par rapport au scénario au fil de l'eau.

L'essentiel de cette « diminution » provient de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le scénario SCOT.

La répartition entre pôle des habitants supplémentaires n'a que très peu d'influence (-50 déplacements seulement) traduisant ainsi globalement un faible lien entre la polarisation prévue par le SCOT et les parts modales des déplacements vers Lyon. Le SCOT conduit en effet à réduire le poids en population de plusieurs communes disposant d'un taux TC pour

les déplacements vers Lyon supérieur à 10 % : Vaugneray, Nuelles, Bessenay, St Pierre la Palud, Bully et Eveux

A l'inverse, des communes telles que Chaponost et Millery, pour lesquelles le taux de déplacements vers Lyon en TC est faible (5 % pour le domicile-travail), voient leur poids démographique progresser au sein de l'ouest lyonnais selon les hypothèses du SCOT .

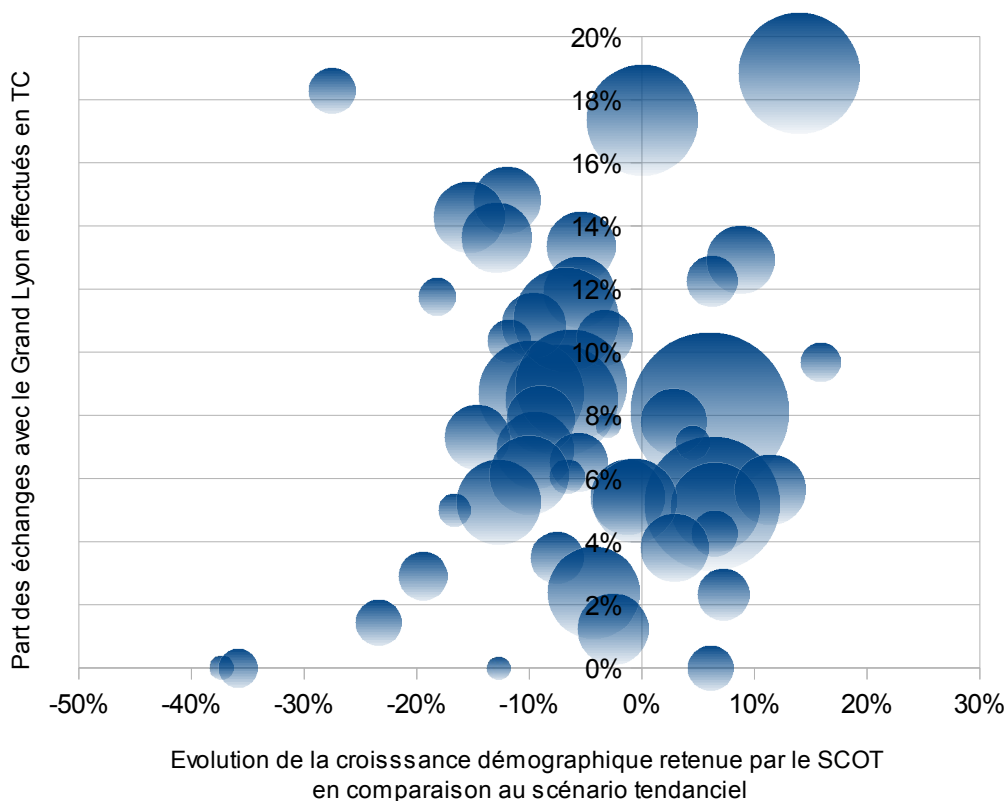


Diagramme 22: Comparaison entre les hypothèses démographiques du SCOT et les parts TC pour les déplacements vers le Grand Lyon par commune de l'ouest lyonnais (chaque commune est représentée par un cercle de taille proportionnelle à sa population 2009)

	Déplacements quotidiens effectués en automobile par les actifs de l'ouest lyonnais pour travailler dans l'agglomération lyonnaise
2009	25 914
2020 – Scénario fil de l'eau	29 499
2020 – Scénario SCOT	28 449

Tableau 24: Incidence du SCOT sur les migrations alternantes sortantes de l'ouest lyonnais vers le Grand Lyon

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le **nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais**

travaillant dans l'agglomération lyonnaise est supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

9.6. Méthode d'évaluation des flux entrants

De manière similaire à l'estimation des flux sortants, les flux effectués par des actifs de l'agglomération lyonnaise pour travailler dans l'ouest lyonnais sont évalués :

- en tenant compte du nombre d'emplois prévisionnels attendus sur l'ouest lyonnais dans chaque scénario,
- en prenant l'hypothèse, pour chaque commune de l'ouest lyonnais considérée, d'une part constante d'emplois occupés par des actifs de l'agglomération lyonnaise par rapport à la situation observée en 2009,
- **en prenant l'hypothèse, pour la commune considérée, d'une répartition modale des déplacements domicile – travail depuis le SEPAL inchangée en 2020 par rapport à 2009.**

9.7. -6,5 % de déplacements entrants /scénario fil de l'eau

Le tableau ci-dessous récapitule les déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise pour venir travailler dans l'ouest lyonnais selon les différents scénarios.

Le scénario SCOT permet ainsi une **diminution en 2020 de près de 800 de ces déplacements, soit - 6,5 %**, par rapport au scénario au fil de l'eau.

L'essentiel de cette **diminution provient globalement d'un éloignement de l'emploi par rapport à l'agglomération lyonnaise** compte tenu des orientations du SCOT. C'est particulièrement vrai pour les communes de Brignais et de Vourles, limitrophes à l'agglomération lyonnaise, pour lesquelles près de la moitié des emplois sont occupés par des habitants de l'agglomération lyonnaise. Dans le scénario SCOT, ces deux communes voient leurs emplois prévisionnels diminuer respectivement de 1500 et 900 par rapport au scénario tendanciel.

	Déplacements quotidiens effectués en automobile par les actifs de l'agglomération lyonnaise venant travailler dans l'ouest lyonnais
2009	8 607
2020 – Scénario poursuite tendances passées	11 810
2020 – Scénario SCOT	11 042

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le **nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest lyonnais serait supérieur de près de 28 % à celui observé en 2009.**

9.8. Une diminution de 3,7 % des trafics d'échange par rapport au scénario au fil de l'eau

Les hypothèses de développement du SCOT de l'ouest lyonnais permettent globalement d'envisager à l'horizon 2020 d'éviter 1800 déplacements automobiles en échange entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise, ce qui représente :

- une **diminution de 4,4 % des déplacements domicile – travail en automobile entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise attendus à l'horizon 2020. Ces déplacements resteraient cependant largement supérieurs au niveau observé en 2009 (+14,4%)**
- une **diminution du trafic total d'échange entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise de l'ordre de 3,7 % à l'horizon 2020 par rapport au scénario au fil de l'eau en considérant que les trafics pour d'autres motifs que le domicile-travail évolueraient proportionnellement à la démographie. Cette baisse serait pour l'essentiel (à plus de 80 %) imputable au ralentissement de la croissance démographique prévu par le SCOT**
- **Ce trafic automobile serait toutefois en 2020 supérieur de 11,4 % au trafic d'échange observable en 2009.**

	2009	2020 fil de l'eau	2020 hyp SCOT	écart SCOT/fil de l'eau	écart SCOT / 2009
Population habitant l'ouest lyonnais	117 275	133 418	128 889	-3,4%	9,9%
Emplois offerts sur le territoire de l'ouest lyonnais	36 353	48 426	48 353	-0,2%	33,0%
Déplacements d'actifs de l'ouest lyonnais travaillant en voiture dans l'agglomération lyonnaise	25 914	29 499	28 449	-3,6%	9,8%
Déplacements d'actifs de l'agglomération lyonnaise venant travailler en voiture dans l'ouest lyonnais	8 607	11 810	11 042	-6,5%	28,3%
Total des déplacements d'échanges effectués en voiture pour le domicile – travail	34 521	41 309	39 491	-4,4%	14,4%

Synthèse des principaux résultats :

	2009	2020 fil de l'eau	2020 hyp SCOT	Ecart SCOT / fil de l'eau
domicile-travail	34 000	40 684	38 896	-4,4%
autres motifs	68 000	77 364	74 732	-3,4%
total :	102 000	118 048	113 628	-3,7%

Trafic d'échange entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon

9.9. Synthèse et conclusions

L'évaluation qui a été faite des orientations du SCOT de l'Ouest Lyonnais ne montre la perspective que d'une diminution en 2020 de 1050 des déplacements des actifs de l'ouest lyonnais pour se rendre au travail dans l'agglomération lyonnaise, soit - 3,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provenant de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le SCOT. Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise sera supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

Concernant les déplacements d'actifs habitant l'agglomération lyonnaise et se rendant dans l'ouest lyonnais pour travailler, l'évaluation qui a été menée des orientations du SCOT montre une diminution en 2020 de près de 800 de ces déplacements, soit - 6,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provient globalement d'un éloignement de l'emploi par rapport à l'agglomération lyonnaise dans le scénario du SCOT. C'est particulièrement vrai pour les communes de Brignais et de Vourles, limitrophes à l'agglomération lyonnais, pour lesquelles près de la moitié des emplois sont occupés par des habitants de l'agglomération lyonnaise. Dans le scénario SCOT, ces deux communes voient leurs emplois prévisionnels diminuer respectivement de 1500 et 900 par rapport au scénario tendanciel.

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest lyonnais serait supérieur de près de 28 % à celui observé en 2009. Globalement, les orientations du SCOT permettent une diminution de 4,4 % des déplacements domicile – travail en automobile entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2020 par rapport au scénario au fil de l'eau. Ces déplacements d'échanges pour le motif domicile – travail seront cependant largement supérieurs au niveau observé en 2009 (+14,4%).

L'évaluation des effets du SCOT de l'ouest lyonnais sur les migrations alternantes entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise a été menée de manière sommaire, sans recourir à un modèle informatique multimodal de déplacements.

Un tel modèle, actuellement en cours d'élaboration sur l'agglomération lyonnaise, permettrait d'affiner les résultats en tenant compte :

- des perspectives de développement de l'agglomération lyonnaise ; l'importance et la localisation des différents pôles de développement au sein de ce territoire ayant nécessairement également une influence sur les mouvements d'échange avec l'ouest lyonnais,
- l'évolution de l'accessibilité à Lyon depuis l'ouest lyonnais compte tenu des développements récents ou prévus d'infrastructures (A89 et connexion à l'autoroute A6, anneau des sciences, tram-train de l'ouest lyonnais, A45, prolongement de la ligne B du métro, aménagement du nœud autoroutier A450xA7, etc). Ces différents projets, en facilitant les liaisons entre les territoires de l'ouest lyonnais et de l'agglomération lyonnaise, contribueront à amplifier l'importance des mouvements d'échanges, notamment pour le motif domicile-travail
- une évolution des parts modales voiture particulière – transports en commun pour les échanges entre les territoires de l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise liée à des changements de comportement ou d'attractivité des réseaux (tarification, fréquences, vitesses..).

Une telle modélisation pourrait également être l'occasion d'évaluer les effets du SCOT sur l'ensemble des déplacements automobiles générés par le territoire, qu'ils soient d'échanges ou internes. 55 % des déplacements effectués par les habitants de l'ouest lyonnais sont en effet internes au territoire et ces déplacements sont effectués pour 68 % en automobile. La perspective de créer un grand nombre d'emplois dans des zones d'activités difficilement desservies par des lignes de transports en commun est de nature à augmenter significativement les circulations automobiles locales à l'avenir.

L'évaluation qui a été menée ne tient pas compte enfin d'une évolution de la typologie des emplois offerts ou de la qualification professionnelle des résidents. Or l'importance des échanges entre le territoire de l'ouest lyonnais et le Grand Lyon est aujourd'hui accentuée par l'inadéquation entre les emplois offerts et le profil socio-professionnel des habitants de l'ouest lyonnais (peu d'emplois de cadres, ceux-ci étant naturellement polarisés dans les centres métropolitains, et peu de résidents ouvriers). Bien que le SCOT ne comporte pas d'orientations en la matière, il pourrait être intéressant de rechercher à évaluer les effets d'un développement de l'accueil de population d'ouvriers par une politique plus volontariste de créations de logements sociaux (le long des axes de transports en commun pour ne pas accroître la vulnérabilité des ménages à une hausse brutale des coûts de carburant) afin de limiter l'importance des mouvements pendulaires entrants.

10. Conclusion

Premier axe de migration résidentielle depuis l'agglomération lyonnaise, en particulier pour ménages aux revenus supérieurs, le territoire du SCOT de l'ouest lyonnais connaît une forte croissance démographique pour atteindre 5 % de la population de l'aire urbaine.

La proximité de agglomération lyonnaise, qui concentre une très large proportion d'emplois et de services à l'échelle de l'aire métropolitaine, explique la part importante d'échanges entre les deux territoires. Ainsi, 40 % des trafics automobiles produits par l'ouest lyonnais sont en échange avec l'agglomération lyonnaise, provoquant aux heures de pointe une congestion de plus en plus importante du réseau routier à l'approche de Lyon.

Afin de limiter les déplacements pendulaires entre l'ouest lyonnais et l'agglomération, le SCOT de l'ouest lyonnais projette de développer fortement l'activité économique sur le territoire et augmenter ainsi le taux d'emplois actuellement de 68 %.

L'analyse des déplacements générés par l'ouest lyonnais relativise cependant l'importance de ces mouvements pendulaires domicile-travail : ils ne constituent qu'un tiers des échanges automobiles avec l'agglomération (les deux-tiers restant étant effectués pour d'autres motifs que le travail ou les études, par exemple les achats, les visites ou les loisirs) et 13 % (soit 34 000 véh./j) des flux automobiles totaux générés par le territoire de l'ouest lyonnais.

De plus, l'analyse des flux de déplacements générés par les différents territoires périphériques à l'agglomération lyonnaise ne révèle pas de lien entre le taux d'emplois offert sur ces territoires et la part de migrations alternantes avec le centre de la métropole. L'amélioration significative du taux d'emplois de l'ouest lyonnais enregistrée entre 1999 et 2009 ne s'est du reste pas traduite par une meilleure maîtrise des échanges avec le Grand Lyon. Au contraire, ceux-ci ont continué de croître rapidement et la part des déplacements domicile-travail internes à l'ouest lyonnais n'a pas évolué. Ceci illustre le fait que l'emploi joue de moins en moins dans la localisation de la population. Le lieu de résidence n'est plus celui de l'emploi. Entre 1975 et 1999, le nombre de communes au sein desquelles une majorité des emplois est occupée par des résidents s'est considérablement réduit et l'amélioration des possibilités de mobilité a permis de répondre à l'aspiration des ménages à habiter en milieu périurbain.

Ce découplage entre lieu de résidence et lieu d'emploi est renforcé par l'évolution de plus en plus rapide des postes de travail existants liés à d'importants mouvements de renouvellement de l'appareil productif et de ré allocation des emplois salariés. Les lieux d'emplois dans la carrière professionnelle d'un salarié changent ainsi plus fréquemment que par le passé.

L'analyse des déplacements domicile travail sur l'ensemble de l'aire urbaine lyonnaise révèle en définitive un lien étroit entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. C'est donc la localisation des actifs et emplois supplémentaires attendus sur l'Ouest Lyonnais qui est déterminante pour évaluer l'évolution des flux d'échange. Plus ces actifs et emplois nouveaux seront proches de l'agglomération, plus ils généreront des échanges avec le Grand Lyon, tirant ainsi bénéfice dans des proportions importantes de l'offre d'emplois abondante et variée disponible sur le territoire du Grand Lyon (qui concentre 80 % des emplois de l'aire urbaine tandis que l'ouest lyonnais n'en représente que 3 %).

Cette relation empirique entre les flux, la population et les emplois des zones émettrices et réceptrices, et l'inverse de la distance entre zones, a été établie depuis longtemps dans de

nombreuses agglomérations. Elle est largement utilisée, sous le nom de « modèle gravitaire », pour la modélisation informatique des déplacements sur un territoire.

Dans ces conditions, l'évaluation qui a été faite des orientations du SCOT de l'Ouest Lyonnais ne montre la perspective que d'une diminution en 2020 de 1050 des déplacements des actifs de l'ouest lyonnais pour se rendre au travail dans l'agglomération lyonnaise, soit - 3,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provenant de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le SCOT.

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise sera supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

11. Annexes

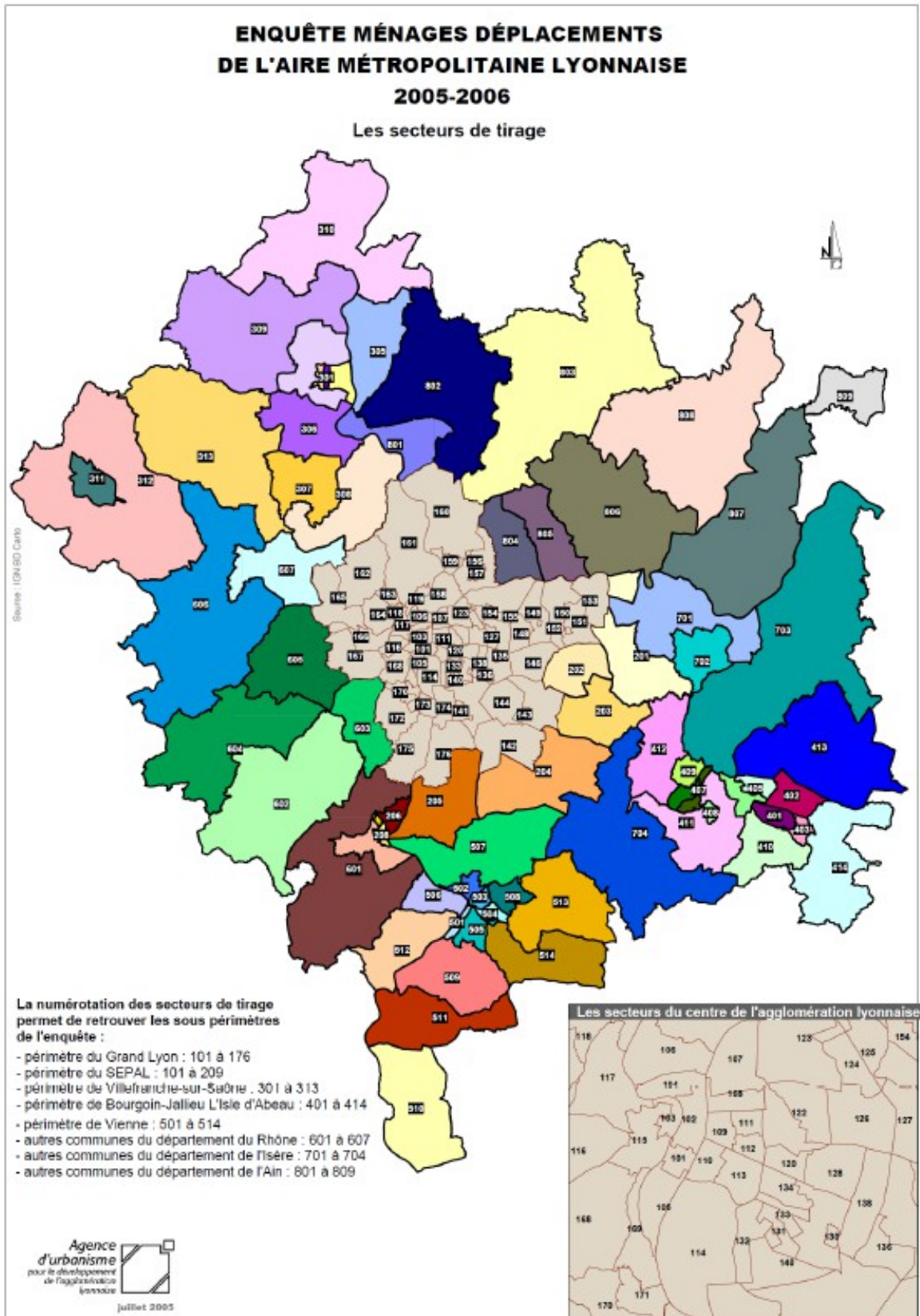
11.1. Annexe n°1 : Les 6 secteurs de l'Enquête Ménages Déplacements 2006 pris en compte

L'Ouest lyonnais est couvert par 7 secteurs de tirages (numérotés 601 à 607 sur la carte ci-après), secteurs d'analyse les plus fins que l'on puisse utiliser pour le traitement des données issues de l'enquête ménage. Un des secteurs déborde largement au sud de l'A47 et n'a par conséquent pas été pris en compte dans la suite de l'analyse.

Les **6 secteurs de tirage de l'enquête pris en compte dans l'analyse** couvrent l'intégralité du SCOT de l'ouest lyonnais à l'exception des communes suivantes au sud du territoire : Millery, Montagny, Chassagny, Saint-Andéol le Château et Saint-Jean-de-Touslas. Ces six communes totalisent 9700 habitants soit 9 % de la population du SCOT de l'ouest lyonnais. A contrario, les communes suivantes font partie des secteurs de tirage sans appartenir au SCOT de l'ouest lyonnais : Brullioles, Brussieu, St Denis l'Argentière, Montromant, Duerne, Saint Martin en Haut, La chapelle sur Coise. Ces sept communes rurales totalisent 8500 habitants.

Ainsi, les 6 secteurs de tirage retenus dans la suite de l'analyse totalisent une population de **107 500 habitants** proche de celle du SCOT de l'ouest lyonnais.

Dénomination des secteurs de tirage pris en compte	Population	Part
Z602 – Mornant	21 643	20%
Z603 – Brignais	22 169	21%
Z604 – Thulins	11 152	10%
Z605 – Pollionay	16 654	15%
Z606 – Bessenay	17 579	16%
Z607 – Arbresle	18 284	17%
sous total	107 481	100%
Ensemble de l'aire métropolitaine couverte par l'EMD 2006	1 975 260	



Carte 26: Les secteurs de tirage de l'Enquête Ménages-Déplacements de 2006

ZAAC Secteur Ouest Lyonnais

Méthode DSCR longueur 850 m - Période 2010-2014

AUTOROUTES ET NATIONALES

Paramètres
Longueur (m) : 850
Nbre d'accidents : 10

ROUTE		COMMUNE	PR DEBUT	PR FIN	Nb Acc	Nb Véh	Nb Piét	Tués	BH	BL	Vict. gr.
A 0450	27	Brignais	5+0850	6+0800	13	28	0	0	11	14	11

Paramètres
Longueur (m) : 850
Nbre d'accidents : 7

ROUTE		COMMUNE	PR DEBUT	PR FIN	Nb Acc	Nb Véh	Nb Piét	Tués	BH	BL	Vict. gr.
A 0450	27	Brignais	5+0799	7+0300	19	43	0	4	14	18	18

Paramètres
Longueur (m) : 850
Nbre d'accidents : 4

ROUTE		COMMUNE	PR DEBUT	PR FIN	Nb Acc	Nb Véh	Nb Piét	Tués	BH	BL	Vict. gr.
A 0450	27	Brignais	5+0750	7+0300	20	44	0	4	14	19	18

ROUTES DEPARTEMENTALES

Paramètres
Longueur (m) : 850
Nbre d'accidents : 10
PAS DE ZAAC

Paramètres
Longueur (m) : 850
Nbre d'accidents : 7
PAS DE ZAAC

Paramètres
Longueur (m) : 850
Nbre d'accidents : 4

ROUTE	COMMUNE		PR DEBUT	PR FIN	Nb Acc	Nb Véh	Nb Piét	Tués	BH	BL	Vict. gr.
RD 0024	21	Bessenay	0+0000	0+0500	5	8	0	1	6	0	7
RD 0389	21	Bessenay	8+0700	9+0224	4	7	0	0	6	0	6
RD 0389	21	Bessenay	8+0700	9+0224	4	7	0	0	6	0	6
RD 0025	27	Brignais	0+0000	0+0054	6	8	1	0	6	0	6
RD 0389	86	Fleurieux-sur-l'Arbresle	0+0050	0+1345	6	8	5	0	4	4	4
RD 0385	121	Lozanne	49+0000	45+4130	4	5	2	2	3	2	5
RD 0315	133	Millery	11+0800	12+0300	4	6	0	1	5	3	6
RD 0596	144	Nuelles	0+0500	1+0080	4	6	0	2	5	1	7
RD 0389	171	Sain-Bel	2+0998	4+0000	7	12	1	0	5	5	5
RD 0389	171	Sain-Bel	3+0200	4+0000	6	10	1	0	4	5	4
RD 0342	228	St-Maurice-sur-Dargoire	37+0259	38+0318	4	6	0	0	4	2	4
RD 0342	228	St-Maurice-sur-Dargoire	37+0259	38+0318	4	6	0	0	4	2	4
RD 0311	249	Thurins	14+0000	14+0300	4	8	0	3	4	0	7
RD 0311	249	Thurins	14+0000	14+0300	4	8	0	3	4	0	7

ANNEXES AU POINT 6 : EQUIPEMENT

- Gendarmeries
- RTE
- GRT Gaz

IMPLANTATION DES EMPRISES MILITAIRES GENDARMERIE PRESENTES DANS LE PERIMETRE DU SCoT

COMMUNES	ADRESSE	UTILISATEUR	PROPRIETAIRE
L'ARBRESLE	490 avenue André Lassagne	Gendarmerie	COMMUNE
VAUGNERAY	12 rue du Dronaud Lieu-dit Le Bourg	Gendarmerie	COMMUNE
BRIGNAIS	Rue du Presbytère	Gendarmerie	COMMUNE
MORNANT	Rue Louis Guillaume	Gendarmerie	COMMUNE

ELEMENT A PRENDRE EN COMPTE AU SCoT :

- A classer : "service public existant gendarmerie"
- Aucune réservation sur l'emprise ne doit être effectuée pour création ou élargissement de voirie.

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE AU PROFIT DE LA DEFENSE PRESENTES DANS LE PERIMETRE DU SCoT

DENOMINATION	N° SERVITUDE	LOCALISATION	TEXTE DE REFERENCE	SERVICE DE MISE A JOUR	CONTRAINTES IMPOSEES AU DROIT DE PROPRIETE
Servitude radioélectrique	PT2 630 179 03	Faisceau hertzien de Job (63) - Centre de Pierre-sur-Haute à Polémieux-au-Mont-d'Or (69) centre du Mont-Verdun <u>Communes concernées :</u> St Julien sur Bibost - Bibost	Décret du 27 novembre 2012	USID Clermont-Ferrand	Servitude de protection contre les obstacles le long du faisceau hertzien

SERVICE DE MISE A JOUR DES SERVITUDES:

Unité de Soutien d'Infrastructure de la Défense de Clermont-Ferrand
5 rue Auger
63035 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1

VOS REF.

NOS REF.

REF. DOSSIER TER-PAC-2015-69123-CAS-87460-T8Y9W9

DDT du RHONE

165, rue Garibaldi

CS 33862

69401 LYON cedex 3

INTERLOCUTEUR Mailys ROCHET

TÉLÉPHONE 04.27.86.27.47

MAIL mailys.rochet@rte-france.com

FAX

OBJET PAC – SCOT de l'OUEST LYONNAIS

Lyon, le 01 AVR. 2015

Madame,

Nous faisons suite à votre courrier du 26/03/2015 par lequel vous nous avez transmis pour avis le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de l'OUEST LYONNAIS.

Vous trouverez annexé à la présente, la liste des ouvrages du réseau d'Alimentation Générale existants et un document graphique situant ceux-ci par rapport au périmètre du SCOT.

Vous nous demandez par ailleurs de vous communiquer, pour l'ensemble des lignes existantes sur le territoire du SCOT concerné, les actes ayant institué les servitudes de lignes électriques.

Comme vous le savez, les servitudes de passage de lignes électriques peuvent être créées par arrêté préfectoral, sur le fondement de la déclaration d'utilité publique de l'ouvrage, ou par la signature de conventions de servitudes.

Il nous paraît tout à fait légitime que vous souhaitiez avoir connaissance des actes qui ont institué les servitudes d'utilité publique avant de les annexer aux documents d'urbanisme afin de les rendre opposables aux tiers.

Aussi pour l'intégration du flux de servitudes futures dans les SCOT, nous mettrons en œuvre les moyens nécessaires pour vous communiquer l'ensemble de ces éléments.

En revanche, s'agissant du stock des servitudes existantes, nous attirons votre attention sur la difficulté technique et pratique de rassembler pour chacun de nos ouvrages tous les actes, administratifs ou contractuels, qui les ont instituées. Dans la mesure où ces servitudes figurent déjà en annexe des documents d'urbanisme et qu'elles sont, dès lors, opposables aux tiers, nous vous demandons de bien vouloir les reporter en annexe du nouveau document d'urbanisme.

Vous trouverez également en annexe, la liste des projets envisagés dans le schéma directeur du réseau haute et très haute tension à l'horizon 2015/2020.

Observations de RTE

Nous vous signalons que nous envisageons deux projets dans le schéma directeur du réseau haute et très haute tension à l'horizon 2015/2020.

Par ailleurs, le développement de la région peut impliquer une augmentation de la consommation en électricité. Il s'agira donc d'étudier, en temps utile, les moyens aptes à faire face à l'augmentation de cette demande de fourniture d'électricité.

Nous souhaitons être associés à l'élaboration du SCOT.

Pour la bonne règle, nous adressons copie de la présente à Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Rhône-Alpes.

Nous restons à votre disposition pour toute information utile, et nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

**Le Chef du Service Concertation
Environnement Tiers,**

Bruno FLEURET



LISTE DES SERVITUDES DES LIGNES ET POSTES EXISTANTS

Lignes :

Lignes aériennes 400kV CHARPENAY - GREPILLES 1&2
Lignes aériennes 400kV CHARPENAY - ST-VULBAS-OUEST 1&2
Ligne aérienne 400kV CHARPENAY - ECHALAS 2
Ligne aérienne 400kV CHARPENAY - PIVOZ-CORDIER 1

Ligne aérienne 225kV CHARPENAY - CROIX-ROUSSE 1
Ligne aérienne 225kV CHARPENAY - VAISE 1
Ligne aérienne 225kV GIVORS - OULLINS 1

Lignes aéro-souterraines 63kV L'ARBRESLE - CHARPENAY 1&2
Ligne aéro-souterraine 63kV CHARPENAY - CRAPONNE 1
Ligne aéro-souterraine 63kV CRAPONNE - CHARPENAY - DARDILLY 1
Ligne aéro-souterraine 63kV CRAPONNE - LA MOUCHE 1
Ligne aérienne 63kV L'ARBRESLE - TARARE 1
Ligne aérienne 63kV CHARPENAY - CHESSY-LES-MINES 1
Ligne aérienne 63kV CHARPENAY - CIVRIEUX 1
Ligne aérienne 63kV CHASSE (S.N.C.F.) - MILLERY 1
Ligne aérienne 63kV GIVORS-BANS - LA MADELEINE 1
Ligne aérienne 63kV GIVORS-BANS - RIVE-DE-GIER 1
Ligne aérienne 63kV MILLERY - SIBELIN 1
Ligne souterraine 63kV LA BROUSSE - CHARPENAY 1
Ligne souterraine 63kV CHARPENAY - DARDILLY 1

Postes :

Poste 400kV de CHARPENAY

Poste 63kV de L'ARBRESLE
Poste 63kV de MILLERY

Par ailleurs, la ligne aérienne 225kV GIVORS - LA MADELEINE 1 et le poste 225kV de LA MADELEINE sont situés à proximité immédiate de la frontière sud du territoire du SCOT.

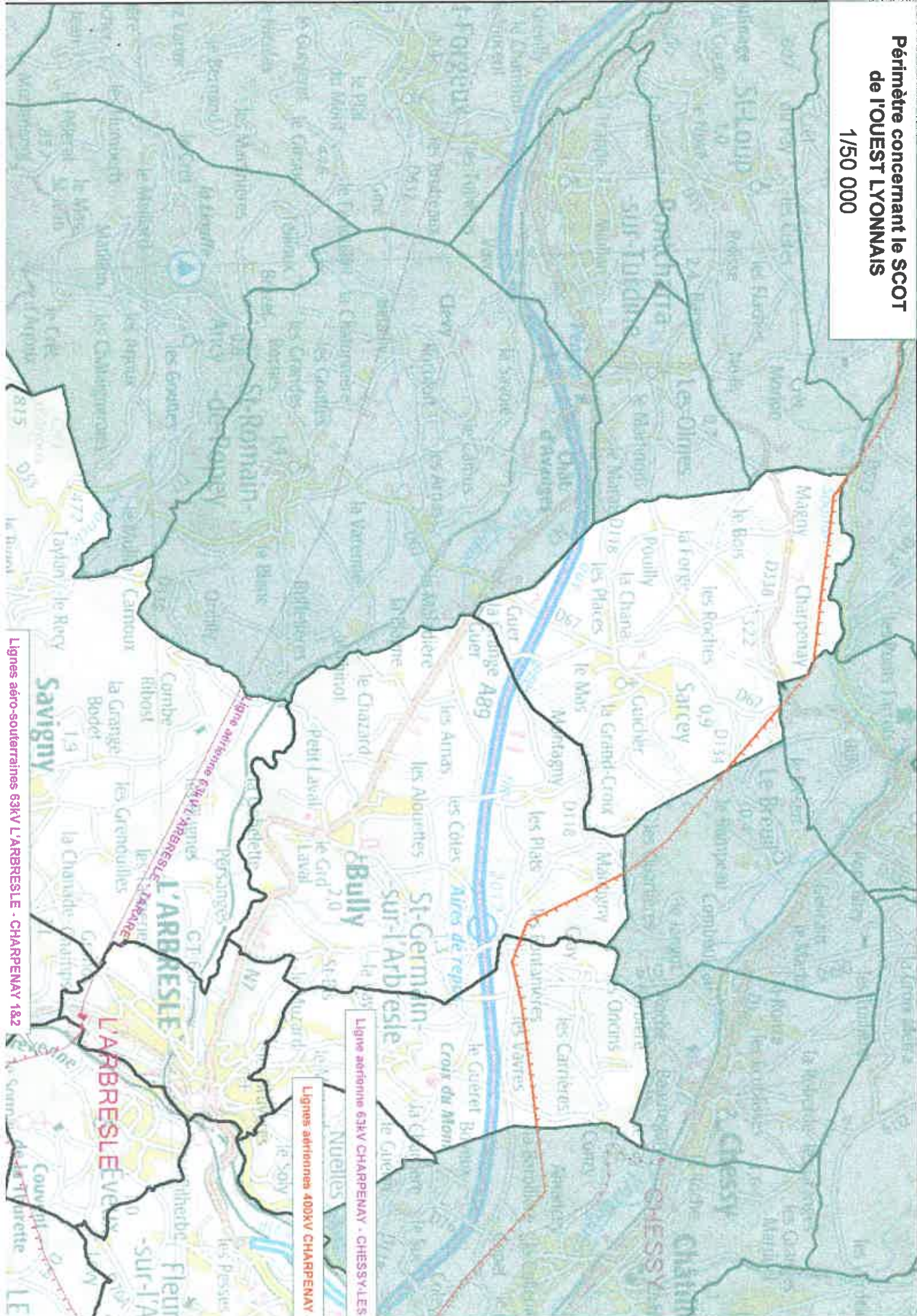
**LISTE DES PROJETS ENVISAGES DANS LE SCHEMA DIRECTEUR
DU RESEAU HAUTE ET TRES HAUTE TENSION A L'HORIZON
2015/2020**

Projet MESSIMY : raccordement 63kV du poste ERDF de MESSIMY sur la ligne 63kV CRAPONNE – MOUCHE.

Projet CHARPENAY – ECHALAS : entrée en coupure de la ligne CHARPENAY – PIVOZ-CORDIER au poste d'ECHALAS.

**Périmètre concernant le SCOT
de l'OUEST LYONNAIS**

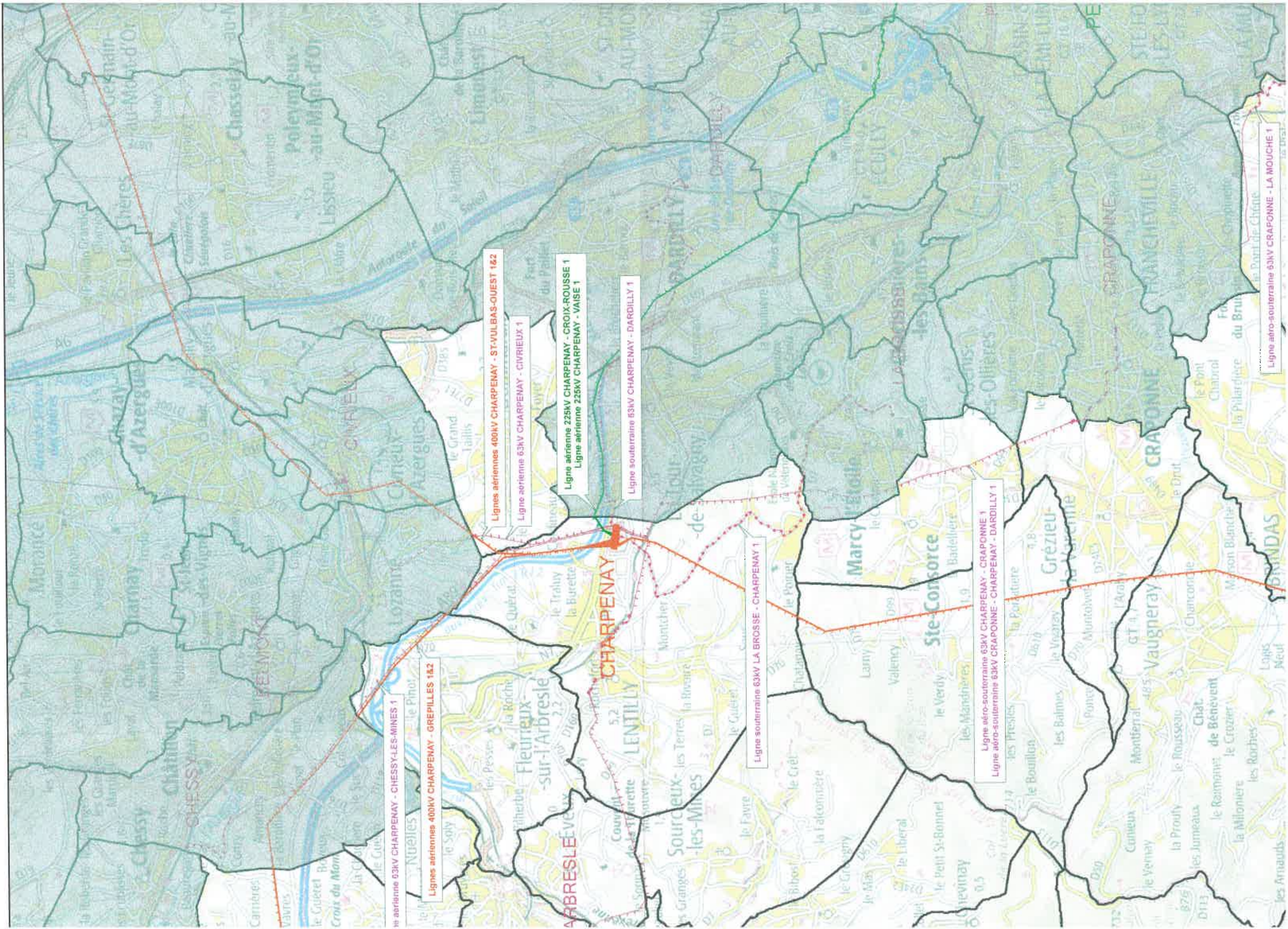
1/50 000



Lignes aériennes 400kV CHARPENAY - CHESSEY-LES-CHATELONS

Ligne aérienne 63kV CHARPENAY - CHESSEY-LES-CHATELONS

Lignes aériennes 63kV L'ARBRESLE - CHARPENAY 182



Ligne aérienne 63KV CHARPENAY - CHESSY-LES-MINES 1

Lignes aériennes 400KV CHARPENAY - GREPILLES 1&2

Lignes aériennes 400KV CHARPENAY - ST-VULBAS-OUEST 1&2

Ligne aérienne 63KV CHARPENAY - CIVRIEUX 1

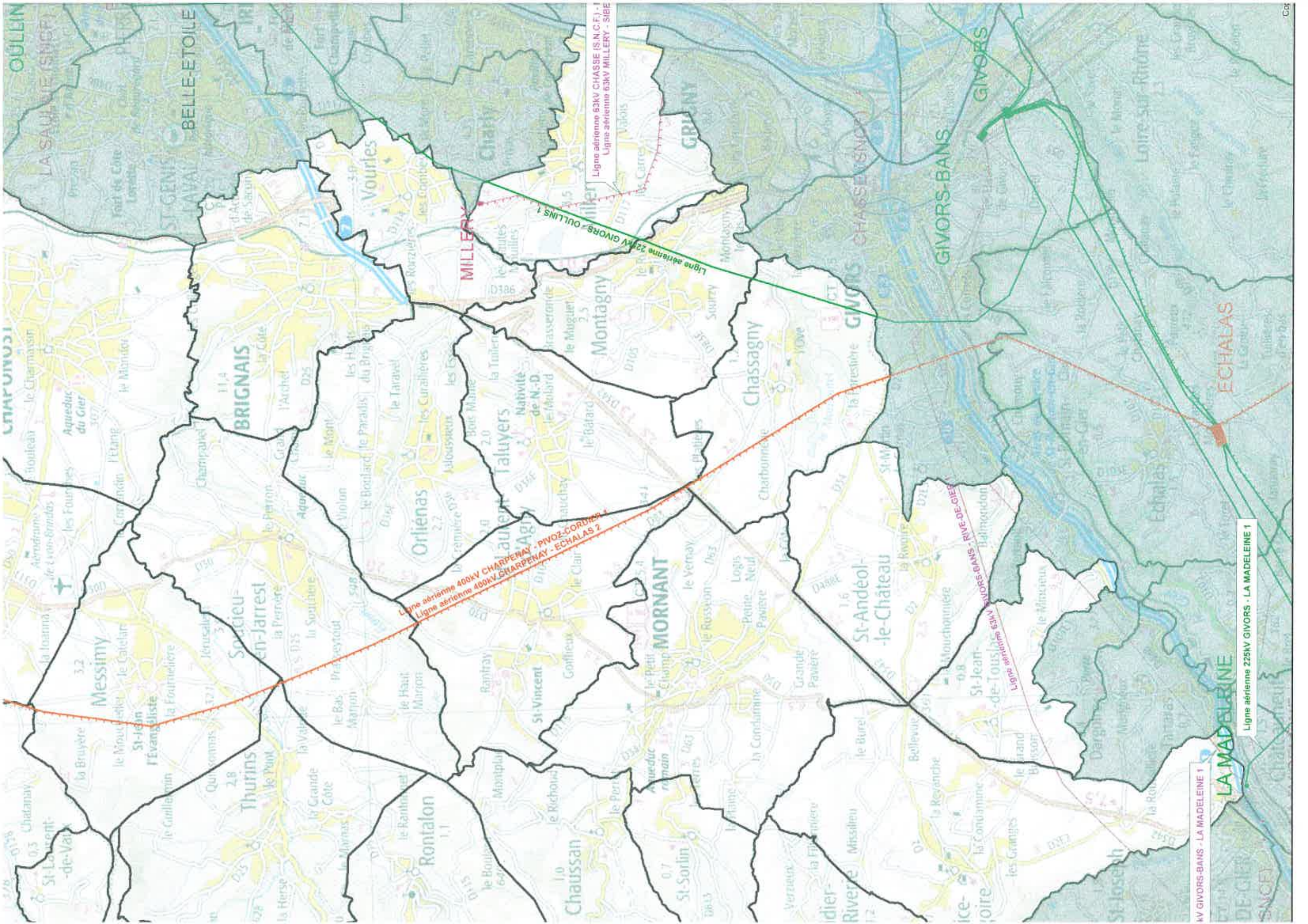
Ligne aérienne 225KV CHARPENAY - CROIX-ROUSSE 1
Ligne aérienne 225KV CHARPENAY - VAISE 1

Ligne souterraine 63KV CHARPENAY - DARDILLY 1

Ligne souterraine 63KV LA BROUSSE - CHARPENAY 1

Ligne aéro-souterraine 63KV CHARPENAY - CRAPONNE 1
Ligne aéro-souterraine 63KV CRAPONNE - CHARPENAY - DARDILLY 1

Ligne aéro-souterraine 63KV CRAPONNE - LA MOUCHE 1



Ligne aérienne 400kV CHARPENAY - PWOZ-CORDIER 1
Ligne aérienne 400kV CHARPENAY - ECHALAS 2

Ligne aérienne 63kV CHASSE (S.N.C.F.) - 1
Ligne aérienne 63kV MILLERY - SIBE

kV GIVORS-BANS - LA MADELEINE 1

Ligne aérienne 225kV GIVORS - LA MADELEINE 1

LA MADELEINE



DDT
Sce Planification Aménagement Risques
Unité de Planification Est et Ouest
165, rue Garibaldi - CS 33862

69401 LYON Cedex 03

VOS RÉF. L-14320/KG/SD
NOS RÉF. P15-1067
INTERLOCUTEUR Marion FIARD ☎ 04.78.65.59.48
OBJET Porter-à-connaissance dans le cadre de la révision du SCOT de l'ouest Lyonnais

Lyon, le 24 juin 2015

Madame,

En réponse à votre lettre du 01/04/2015 relative à la révision du SCOT mentionné ci-dessus, nous vous informons que le territoire de ce SCOT est impacté par les ouvrages de transport de gaz naturel haute pression suivants :

Canalisations	DN	PMS (bar)	(1) Zone de dangers très graves Distance (m) (ELS)	(1) Zone de dangers graves Distance (m) (PEL)	(1) Zone de dangers significatifs Distance (m) (IRE)
ARS-SUR-FORMANS - MORNANT	300	54	55	85	115
SAINTE-CONSORCE - TASSIN-LA-DEMI-LUNE	300	40	45	70	95
BRIGNAIS - MIONS	250	54	45	65	85
MORNANT - LA-TOUR-EN-JAREZ	250	54	45	65	85
DOMMARTIN - CHATILLON(ANT DE TARARE)	200	54	30	45	60
SAINTE-CONSORCE - TASSIN-LA-DEMI-LUNE	150	40	15	20	30
SARCEY - PONTCHARRA-SUR-TURDINE	150	54	15	30	40
CHATILLON - SARCEY	150	54	15	30	40
DOMMARTIN - TARARE(ANT DE TARARE)	100	54	10	15	20
SAINT-GENIS-LAVAL - SAINT-GENIS-LAVAL(BRT DP)	100	54	10	15	20
LA-TOUR-DE-SALVAGNY - DARDILLY	100	54	10	15	20
MORNANT - GIVORS(ANT DE GIVORS)	100	54	10	15	20
VOURLES - VOURLES(ALIM CI CROWN CORK)	80	54	5	10	15
BRIGNAIS - BRIGNAIS(ALIM DP)	80	54	5	10	15
CHAPONOST - CHAPONOST(ALIM DP)	80	54	5	10	15
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - CHESSY(ALIM CI MATHELIN)	80	54	5	10	15

Canalisations	DN	PMS (bar)	(1) Zone de dangers très graves Distance (m) (ELS)	(1) Zone de dangers graves Distance (m) (PEL)	(1) Zone de dangers significatifs Distance (m) (IRE)
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE(ALIM CI CHARLES RIVER)	80	54	5	10	15
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE(ALIM DP)	80	54	5	10	15
VOURLES - VOURLES(ALIM DP)	80	54	5	10	15
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE(ALIM CI RICERCA)	80	67,7	5	10	15
Postes					
ST-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE CI WIL RESEARCH			35	35	35
TALUYERS DP			35	35	35
VOURLES DP			35	35	35
DOMMARTIN DP LISSIEU			35	35	35
GREZIEU-LA-VARENNE DP			35	35	35
BRIGNAIS DP			35	35	35
VOURLES CI CROWN CORK			35	35	35
CHAPONOST BRINDAS DP			35	35	35
BRIGNAIS SECT DN300 COUP DN250			25	40	60
MORNANT COUP. DP			120	130	135
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE CI CHARLES RIVER			35	35	35
DOMMARTIN COUP			35	35	35
SARCEY DP			35	35	35
SAINT-GERMAIN-S/L'ARBRESLE DP			35	35	35
SAINT-MAURICE-SUR-DARGOIRE DP			35	35	35
CHAPONOST DP			35	35	35
SAINTE-CONSORCE SECT.D300 PDT. COUP. DP			20	45	65

(1) Zones de dangers définies dans la circulaire 2006-55 ou BSEI n°06-254

Bien que reconnu comme le mode de transport le plus sûr et de moindre impact pour l'environnement, le transport de gaz par canalisations nécessite toutefois des précautions particulières en matière d'urbanisme afin de limiter l'exposition des riverains aux risques résiduels occasionnés.

Nous vous prions de bien vouloir trouver sous ce pli une fiche de renseignements caractérisant nos ouvrages et précisant les servitudes d'utilité publique qui s'y rattachent, ainsi que le plan du tracé de nos installations sur lequel sont représentées les bandes d'effets.

Conformément à la circulaire n°2006-55 (ou BSEI n° 06-254) du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses (gaz combustibles, hydrocarbures liquides ou liquéfiés, produits chimiques), nous demandons :

- qu'en application de l'article R.123-11 du Code de l'Urbanisme, le tracé des canalisations et des zones de dangers soient représentés sur les documents graphiques du SCOT, afin d'attirer l'attention sur les risques potentiels que présentent les canalisations et inciter à la vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation dans les zones des dangers pour la vie humaine, de façon proportionnée à chacun des trois niveaux de dangers (très graves, graves, significatifs).
- qu'en application de l'article L.126-1 et R.126-1 du Code de l'Urbanisme, les servitudes d'utilité publique d'implantation liées à la présence de nos ouvrages soient mentionnées sur la liste des servitudes des documents d'urbanisme et des éléments graphiques associés.
- qu'en application du § 3 de ladite circulaire, que les orientations d'aménagements et le zonage soient cohérents avec le risque représenté par chacun des trois niveaux de dangers.
- qu'en application du § 3 de ladite circulaire et en application des articles R.431-16j du code de l'urbanisme et les articles L.555-16 et R.555-30 du Code de l'Environnement, ainsi que l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, le règlement du SCOT précise que :
 - les ERP de plus de 100 personnes, les Immeubles de Grande Hauteur et les Installations Nucléaires de Base ne peuvent être autorisés dans la zone de dangers graves pour la vie humaine (« distance PEL », cf. tableau ci-dessus), sans preuve de compatibilité avec les ouvrages de transport de gaz naturel,
 - dans la zone de dangers significatifs, c'est-à-dire à moins de « distance IRE » (cf. tableau ci-dessus) des ouvrages, GRTgaz – Pôle Exploitation Rhône Méditerranée – Equipe Régionale Travaux Tiers Evolution des Territoires – 33 rue Pétrequin – BP 6407 – 69413 LYON Cedex 06 soit consulté pour tout nouveau projet d'aménagement ou de construction et ce, dès le stade d'avant-projet sommaire.

Il est à noter que pour les canalisations de diamètre inférieur ou égal au Diamètre Nominal (DN) 150, les aménagements présentant des problématiques d'évacuation en particulier les aménagements de type hôpitaux, écoles, tribunes, maisons de retraites, EPHAD, etc.... les distances des effets sont étendues :

- La distance des ELS est étendue à celle des PEL ;
- La distance des PEL est étendue à celle des IRE.

De même, nos ouvrages sont assujettis à l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées. Le Maître d'ouvrage du projet doit tenir compte, dans l'Etude de Dangers, de l'existence des ouvrages de transport de gaz et prévoir toutes dispositions afin qu'un incident ou un accident au sein de l'ICPE n'ait pas d'impact sur ces derniers.

GRTgaz s'efforce de faire le maximum pour garantir la sécurité de ses ouvrages en choisissant des tracés limitant l'impact potentiel de la canalisation sur son environnement.

GRTgaz ne souhaite donc pas, dans ces zones de danger, donner un avis favorable à la réalisation de projets d'urbanisme, qu'il conviendra d'éloigner autant que possible des ouvrages ci-dessus visés.

Enfin, il existe des règles de densité humaine dans les zones d'effets.

En tant que gestionnaire de réseau de transport de gaz naturel soucieux de sécurité, GRTgaz se doit de rappeler l'existence de ces risques et ne souhaite pas voir augmenter la densité de population dans les SUP de ses ouvrages.

Par ailleurs, nous souhaiterions voir rappelé que le Code de l'Environnement – Livre V– Titre V– Chapitre IV impose :

- à tout responsable d'un projet de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le « Guichet Unique des réseaux » (téléservice www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr) ou à défaut de se rendre en mairie, afin de prendre connaissance des nom et adresse des exploitants de réseaux présents à proximité de son projet, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DT),
- aux exécutants de travaux (y compris ceux réalisant les voiries et branchements divers) de consulter également le Guichet Unique des réseaux et d'adresser aux exploitants s'étant déclarés concernés par le projet, une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

Conformément à l'article R.554-26 du Code de l'Environnement, lorsque le nom de GRTgaz est indiqué en réponse à la consultation du Guichet Unique des réseaux, **les travaux ne peuvent être entrepris tant que GRTgaz n'a pas répondu à la DICT.**

Enfin, nous vous demandons de bien vouloir nous faire parvenir, pour consultation, le projet de SCOT « arrêté » et notamment le plan de zonage afin que nous puissions vous faire part de nos observations éventuelles.

En cas de choix d'aménagement dans les zones de dangers (lotissement, création de ZAC...), nous souhaiterions également à l'avenir être associés à toute réunion relative au projet afin d'étudier en amont les interactions entre ce futur projet et nos ouvrages.

Pour tout renseignement complémentaire ou explication, nous vous remercions de prendre contact avec l'Interlocuteur Territorial de votre secteur Jacques MOUCHOT ☎ 04 78 65 59 47.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos salutations les meilleures.

LE CADRE TECHNIQUE,

Jacques MOUCHOT-HABIB



P.J. : - fiche de renseignements caractérisant nos ouvrages et précisant les servitudes d'utilité publique
- plan du tracé des canalisations et des bandes d'effets

Copies : DREAL, Mairie

FICHE DE SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

SCoT : Ouest Lyonnais

Département : 69

Ce territoire est traversé par les ouvrages de transport de gaz naturel haute pression suivants :

Canalisations	DN
ARS-SUR-FORMANS - MORNANT	300
SAINTE-CONSORCE - TASSIN-LA-DEMI-LUNE	300
BRIGNAIS - MIONS	250
MORNANT - LA-TOUR-EN-JAREZ	250
DOMMARTIN - CHATILLON(ANT DE TARARE)	200
SAINTE-CONSORCE - TASSIN-LA-DEMI-LUNE	150
SARCEY - PONTCHARRA-SUR-TURDINE	150
CHATILLON - SARCEY	150
DOMMARTIN - TARARE(ANT DE TARARE)	100
SAINT-GENIS-LAVAL - SAINT-GENIS-LAVAL(BRT DP)	100
LA-TOUR-DE-SALVAGNY - DARDILLY	100
MORNANT - GIVORS(ANT DE GIVORS)	100
VOURLES - VOURLES(ALIM CI CROWN CORK)	80
BRIGNAIS - BRIGNAIS(ALIM DP)	80
CHAPONOST - CHAPONOST(ALIM DP)	80
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - CHESSY(ALIM CI MATHELIN)	80
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE(ALIM CI CHARLES RIVER)	80
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE(ALIM DP)	80
VOURLES - VOURLES(ALIM DP)	80
SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE - SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE(ALIM CI RICERCA)	80

SERVITUDES

Ces ouvrages ont été déclarés d'utilité publique.

Selon le Décret n°67-886 du 07/10/1967, rappelé dans la Circulaire du 04/08/2006 relative au Porter à Connaissance: "...il est à noter que même lorsqu'elles résultent de conventions amiables, sur tout ou partie de leur tracé, les servitudes sont considérées comme étant d'utilité publique si la canalisation a été déclarée d'intérêt général ou d'utilité publique...Elles doivent donc systématiquement être annexées aux PLU, sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formalités légales d'institution des servitudes."

Des conventions de servitudes amiables ont été signées à la pose des ouvrages avec les propriétaires des parcelles traversées.

Est associée à ces ouvrages, une bande de servitude, libre passage (non constructible et non plantable) pouvant aller jusqu'à 10 mètres.

Dans ces bandes de servitude, seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur, ainsi que la plantation d'arbres de moins de 2,7 m de haut dont les racines descendent à moins de 0,6 m de profondeur, sont autorisés.

Les modifications de profil du terrain ainsi que la pose de branchements en parallèle à notre ouvrage dans la bande de servitude sont interdites.

Ces ouvrages ont été déclarés d'utilité publique.

Cette servitude autorise la société GRTgaz à pénétrer et occuper les parcelles et y exécuter tous les travaux nécessaires à l'implantation, la construction, l'exploitation, la surveillance, l'entretien, le renforcement, la réparation, la protection et ou l'enlèvement de tout ou partie de la canalisation.

Dans cette bande de servitudes, les propriétaires des terrains traversés s'abstiennent de tout fait de nature à nuire à la construction, la maintenance et l'exploitation des canalisations concernées. Ils ne peuvent édifier aucune construction durable et ils s'abstiennent de toute pratique culturale dépassant 0,6 mètre de profondeur et de toute plantation d'arbres ou d'arbustes.

Toutefois, lorsque la profondeur réelle d'enfouissement de la canalisation le permet, la profondeur maximale des pratiques culturales peut atteindre 1 mètre et permettre, dans les haies, vignes et vergers traversés des plantations d'arbres et arbustes de basses tiges ne dépassant pas 2,7 mètres de hauteur.

Les modifications de profil du terrain, l'implantation d'Espaces Boisés Classés ainsi que la pose de branchements en parallèle à notre ouvrage dans la bande de servitude sont interdites.

Dans ces servitudes d'utilité publique de maîtrise de l'urbanisation, GRTgaz doit être informé de toute évolution et souhaite être consulté pour tout nouveau projet d'aménagement ou de construction et ce, dès le stade d'avant-projet sommaire.



RAPPEL DE LA REGLEMENTATION ANTI-ENDOMMAGEMENT

Le Code de l'Environnement – Livre V – Titre V – Chapitre IV impose à tout responsable d'un projet de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le Guichet Unique des réseaux (téléservice www.reseaux-et-canalisation.gov.fr) afin de prendre connaissance des nom et adresse des exploitants de réseaux présents à proximité de son projet, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DT).

Les exécutants de travaux doivent également consulter le Guichet Unique des réseaux et adresser aux exploitants s'étant déclarés concernés par le projet une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

Conformément à l'article R.554-26 du Code de l'Environnement, lorsque le nom de GRTgaz est indiqué en réponse à la consultation du Guichet Unique des réseaux, **les travaux ne peuvent être entrepris tant que GRTgaz n'a pas répondu à la DICT.**

Gaz Naturel Haute pression 1 : 50 000ème

Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest Lyonnais

Communes de :

69021	Bessenay	69173	Sarcey
69022	Bibost	69175	Savigny
69027	Brignais	69176	Soudieu en Jarrest
69028	Brindas	69177	Sourcieux les Mines
69032	Bully	69180	Saint André la Côte
69043	Chaponost	69216	Saint Julien sur Bibost
69048	Chassagny	69221	Saint Laurent de Vaux
69051	Chaussan	69231	Saint Pierre la Palud
69057	Chevinay	69190	Sainte Consorce
69067	Courzieu	69241	Taluyers
69076	Domnartin	69249	Thurins
69083	Eveux	69255	Vaugneray
69086	Fleurieux sur l'Arbresle	69268	Vourles
69094	Grézieu la Varenne	69269	Yzeron
69010	L'Arbresle		
69112	Lentilly		
69131	Messimy		
69133	Millery		
69136	Montagny		
69141	Mornant		
69144	Nuelles		
69148	Orliénas		
69154	Pollionnay		
69166	Riverie		
69170	Rontalon		
69171	Sain Bel		
69179	Saint Andéol le château		
69195	Saint Didier sous Riverie		
69208	Saint Germain sur l'Arbresle		
69213	Saint Jean de Touslas		
69219	Saint Laurent d'Agny		
69228	Saint Maurice sur Dargoire		
69237	Saint Sorlin		
69184	Sainte Catherine		

COLLECTIVITES ou PARTICULIERS POUR VOTRE SECURITE

- Tout projet portant sur l'urbanisme dans les bandes d'effets nécessite une consultation de GRTgaz la plus en amont possible, à l'adresse indiquée ci-après afin d'évaluer la compatibilité.

GRTgaz PERM - DMDTT - ERTET
33, rue Rétiveau - BP 5407
69413 LYON CEDEX 08
Tel 04.78.65.59.59

- Avant tous travaux et projets à proximité des canalisations, vous devez les déclarer conformément au décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 soit par

● Internet sur le téléservice : www.reseaux-et-canalizations.gaz.fr

● ou aide à la déclaration sur le site : www.pruigs.fr



Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38.




Pour en savoir plus sur les dispositions anti-endommagement : www.reseaux-et-canalizations.gaz.fr



Mise à jour du 09/04/2015 - Scan IGN - copie ou reproduction interdite

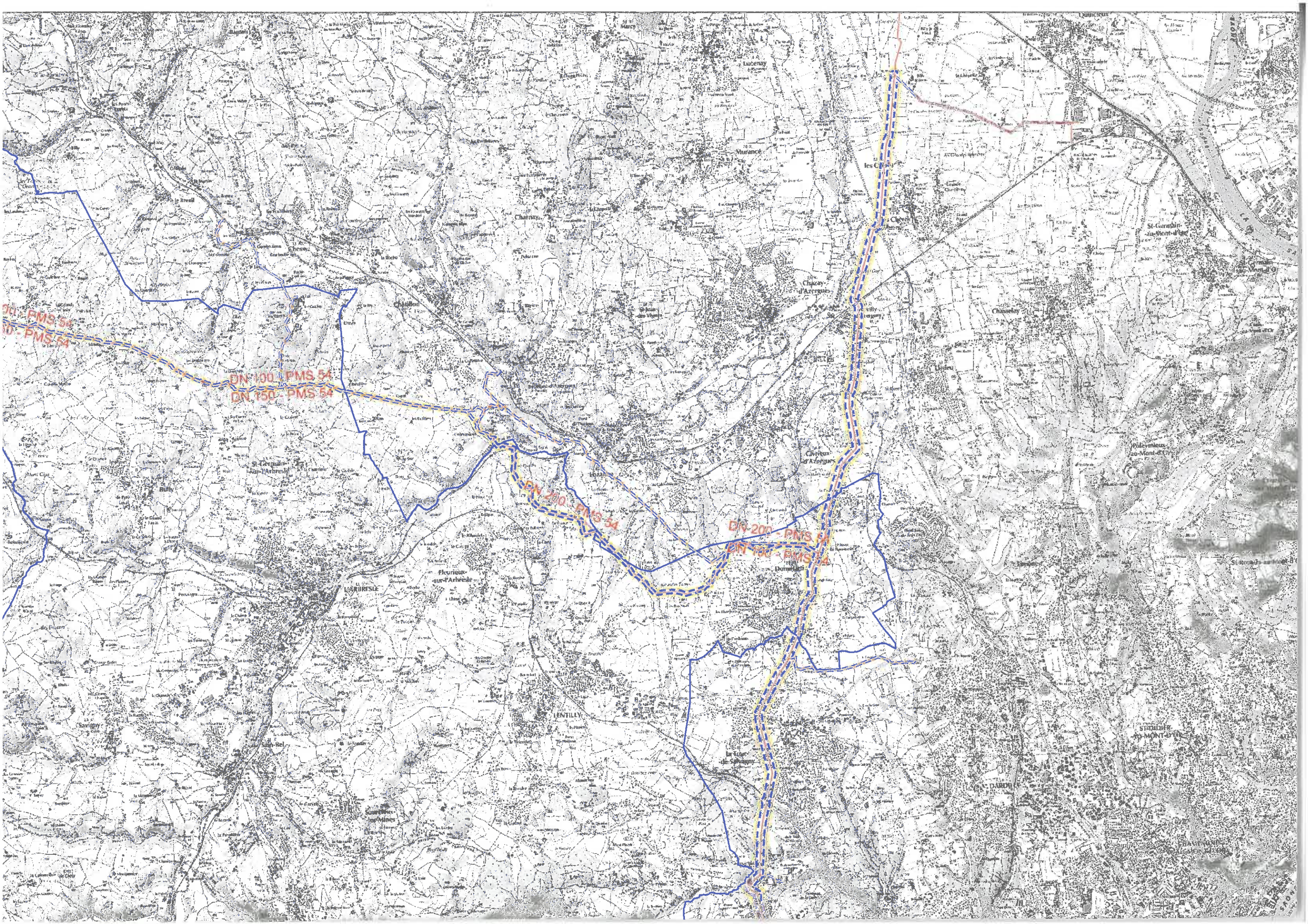


Légende réseaux transport gaz (Soumis au décret N°2 011-1241):

-  En service
-  Hors service
-  En construction

Légende bandes d'effets (Consultation pour tout projet d'urbanisme)

-  Limite zone de dangers très grave (ELS)
-  Limite zone de dangers graves (PEL)
-  Limite zone de dangers significatifs (IRE)

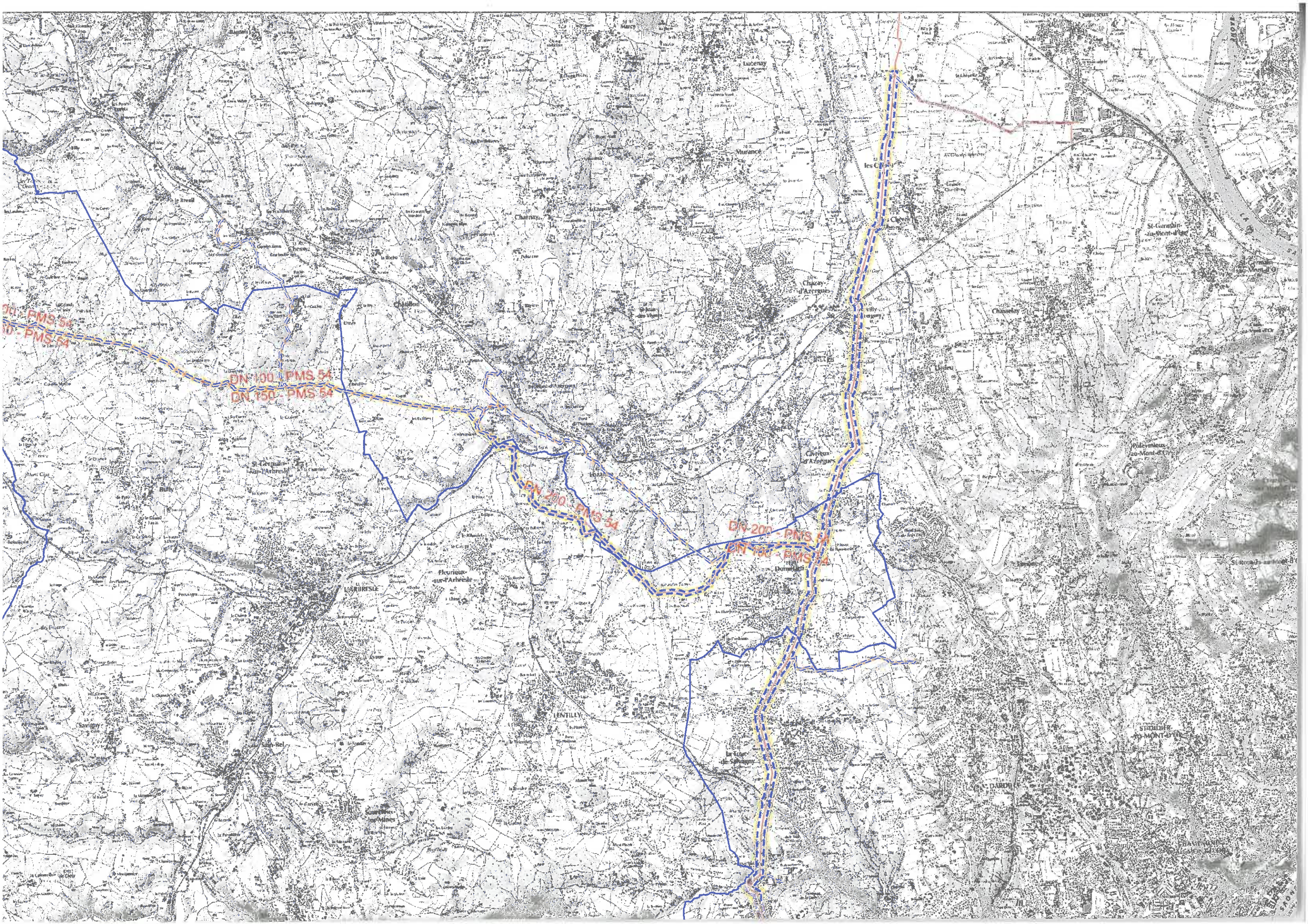


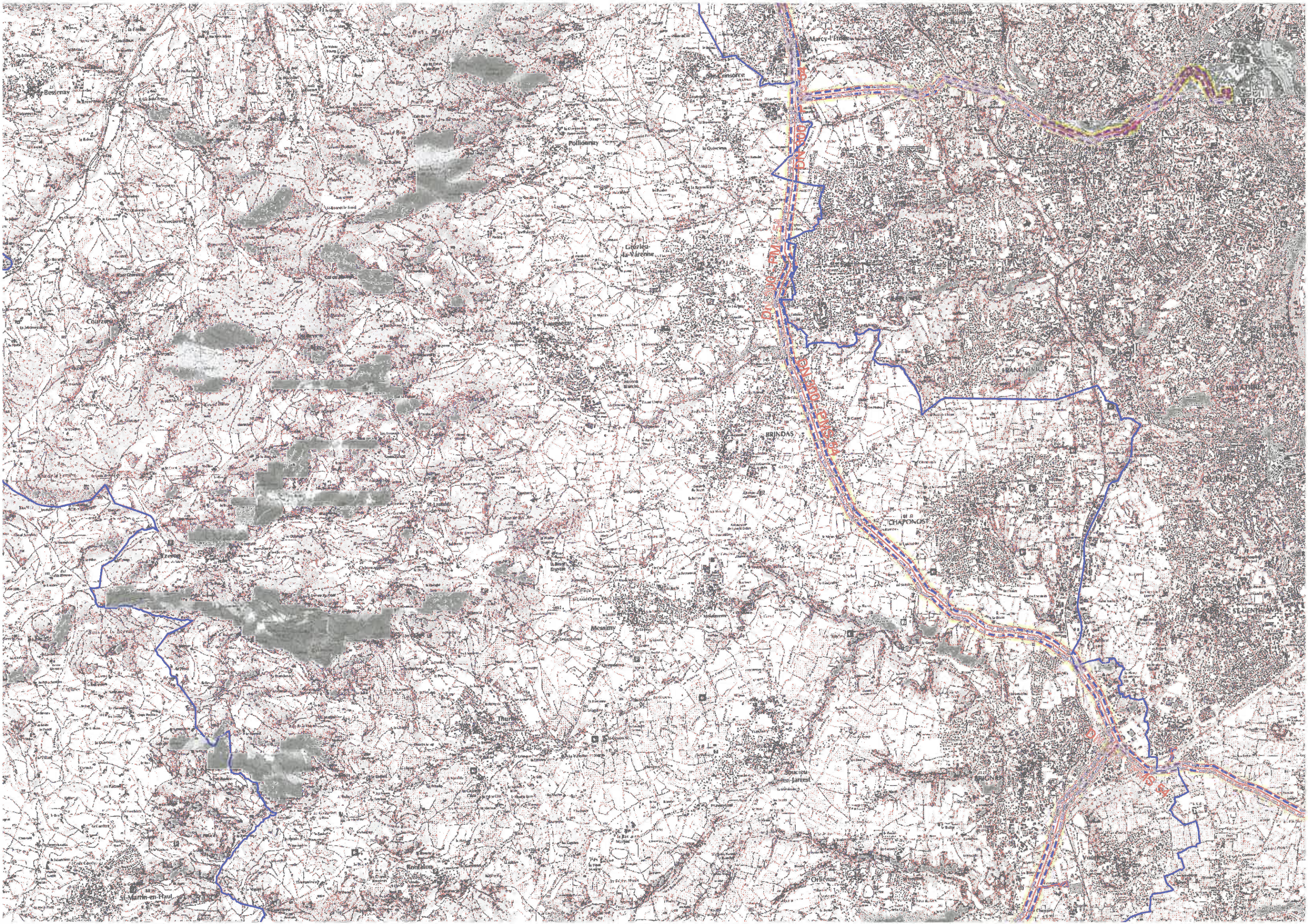
DN 100 - PMS 54
DN 150 - PMS 54

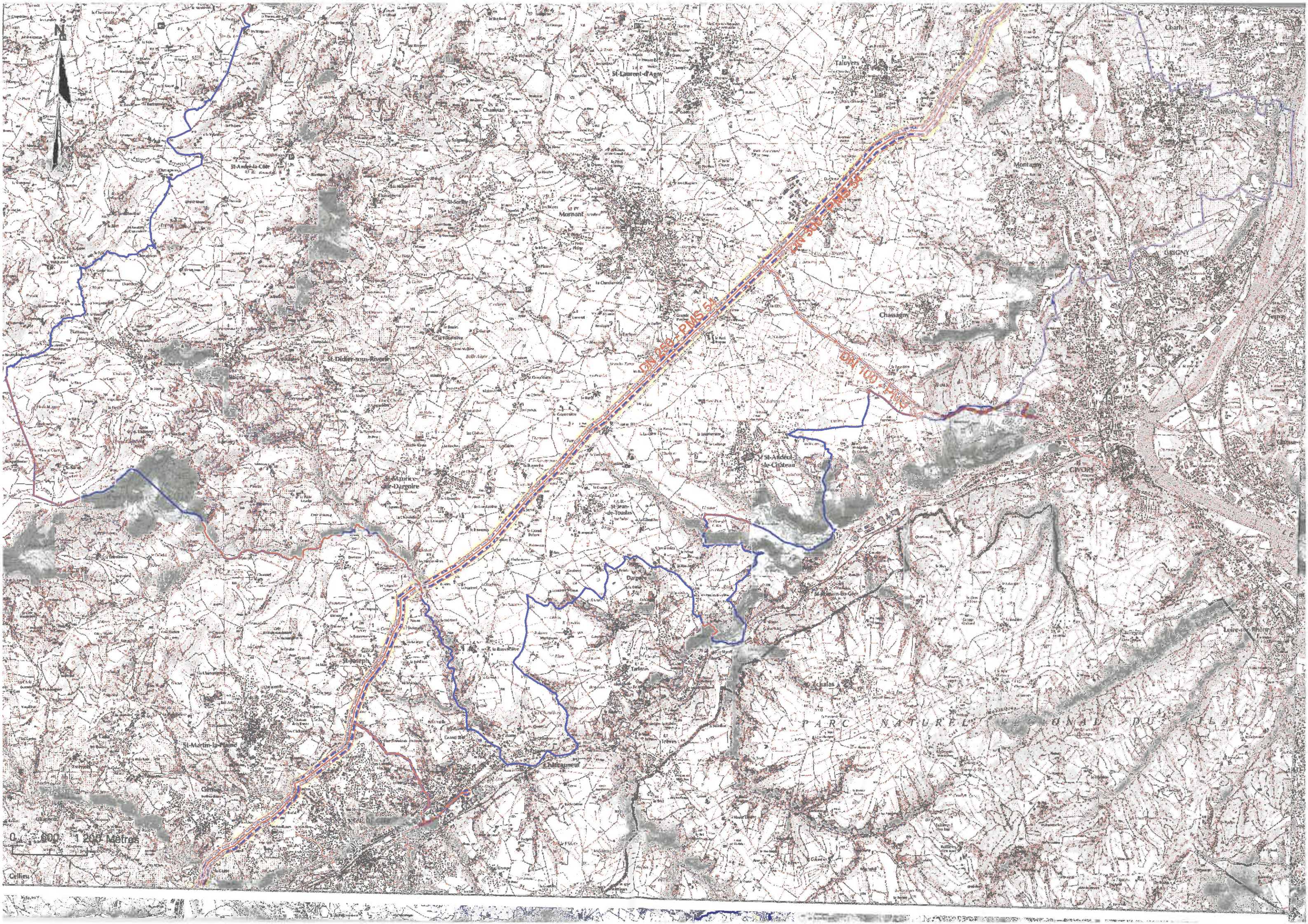
DN 100 - PMS 54
DN 150 - PMS 54

DN 200 - PMS 54

DN 200 - PMS 54
DN 100 - PMS 54







0 600 1200 Mètres

PARC NATUREL REGIONAL DU FLAY

ANNEXES à la PARTIE 5 : **Projet d'intérêt général**

- Arrêté PIG RTE



PRÉFET DU RHONE

Direction départementale
des territoires du Rhône

*Service Planification
Aménagement Risques
Unité Procédures
Administratives Planification*

Arrêté n°2014-141-0002 du 21 MAI 2014 renouvelant l'arrêté n° 05-3161 du 8 juin 2005 qualifiant de Projet d'Intérêt Général le projet de programme de sécurisation du réseau de transport d'énergie électrique.

**Le Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'ordre national du mérite**

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.110, L.121-1, L.121-2, L.121-9, L.123-1 et R.121-4;

Vu l'arrêté préfectoral n°04-4622 du 6 décembre 2004 relatif au projet de sécurisation du réseau de transport d'énergie électrique;

Vu l'arrêté préfectoral n°05-3161 du 8 juin 2005 qualifiant de Projet d'Intérêt Général le projet de programme de sécurisation du réseau de transport d'énergie électrique;

Vu l'arrêté préfectoral n°2008-2973 du 5 juin 2008 renouvelant l'arrêté préfectoral n°05-3161 du 8 juin 2005 qualifiant de Projet d'Intérêt Général le projet de programme de sécurisation du réseau de transport d'énergie électrique;

Vu l'arrêté préfectoral n°2011-3691 du 24 mai 2011 renouvelant l'arrêté préfectoral n°05-3161 du 8 juin 2005 qualifiant de Projet d'Intérêt Général le projet de programme de sécurisation du réseau de transport d'énergie électrique;

Considérant que le dossier de présentation de ce projet annexé à l'arrêté n°04-4622 du 6 décembre 2004 a été mis à la disposition du public conformément à l'article R.121-3 du code de l'urbanisme;

Considérant que les objectifs du projet de programme de sécurisation, visant à renforcer la sécurité des personnes et des biens et à assurer la continuité de l'alimentation des clients et la reprise du service en cas de coupure dans un délai maximum de cinq jours, font partie des préoccupations que l'État doit faire prévaloir, notamment en raison de l'échéancier des travaux s'écoulant jusqu'en 2017;

Considérant que la mise en œuvre de ce programme nécessite l'adaptation des dispositions réglementaires - article 10 relatif à la hauteur maximale des constructions - des plans locaux d'urbanisme afin que celles-ci ne fassent pas obstacle à ce projet ;

Considérant qu'il demeure nécessaire d'agir pour éviter que les dispositions réglementaires des plans locaux d'urbanisme susceptibles d'être élaborés ou révisés ne viennent compromettre la mise en œuvre du programme de sécurisation ;

Considérant que l'arrêté préfectoral n°2011-3691 du 24 mai 2011 renouvelant la qualification de Projet d'Intérêt Général du projet de programme de sécurisation du réseau de transport d'énergie électrique sera caduc à l'expiration du délai de trois ans à compter de sa notification survenue le 27 mai 2011 et qu'il convient de renouveler à nouveau l'arrêté préfectoral n°05-3161 du 8 juin 2005 qualifiant le projet d'intérêt général, conformément aux dispositions de l'article R 121-4 du code de l'urbanisme ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires du Rhône,

ARRETE

Article 1^{er} – L'arrêté préfectoral n° 05-3161 du 8 juin 2005 qualifiant le projet d'intérêt général est renouvelé sur le territoire :

- **des communes suivantes :**

AMBERIEUX d'AZERGUES	MONTMELAS SAINT SORLIN
AMPLEPUIS	MORANCE
AMPUIS	POLLIONNAY
ANSE	POMMIERS
BELMONT	PONT TRAMBOUZE
BRINDAS	QUINCIEUX (<i>commune intégrée au Grand Lyon à/c du 01/06/2014</i>)
BULLY	RIVOLET
CENVES	RONNO
CHAMBOST ALLIERES	SAIN BEL
CHAPONNAY	SAINT ANDEOL le CHATEAU
CHAPONOST	SAINT BONNET de MURE
CHARNAY	SAINT CLEMENT sous VALSONNE
CHASSAGNY	SAINT CYR le CHATOUX
CHASSELAY	SAINT CYR sur le RHONE
CHATILLON d'AZERGUES	SAINTE COLOMBE
CHAZAY d'AZERGUES	SAINTE CONSORCE
CHESSY les MINES	SAINT FORGEUX
CIVRIEUX d'AZERGUES	SAINT GEORGES de RENEINS
COLOMBIER SAUGNIEU	SAINT GERMAIN NUELLES
COMMUNAY	SAINT JEAN de TOUSLAS
CONDRIEU	SAINT JEAN la BUSSIÈRE
COURS la VILLE	SAINT JULIEN
DAREIZE	SAINT JUST d'AVRAY
DENICE	SAINT LAURENT d'AGNY
DIEME	SAINT LAURENT de MURE
DOMMARTIN	SAINT LOUP
ECHALAS	SAINT MARCEL l'ÉCLAIRE
EVEUX	SAINT MAURICE sur DARGOIRE
FLEURIEUX sur l'ARBRESLE	SAINT PIERRE de CHANDIEU
GENAS	SAINT ROMAIN de POPEY
GRANDRIS	SAINT ROMAIN en GAL
GREZIEU la VARENNE	SAINT ROMAIN en GIER
JONS	SAINT SYMPHORIEN d'OZON
JULIENAS	SAINT VERAND
LAMURE sur AZERGUES	SAINT VINCENT de REINS
L'ARBRESLE	SARCEY
LE BREUIL	

LEGNY LENTILLY LES CHERES LES HAIES LOIRE sur RHONE LONGES LOZANNE LUCENAY MARCILLY d'AZERGUES MARENNES MEAUX la MONTAGNE MESSIMY MILLERY MONTAGNY	SAVIGNY SEREZIN du RHONE SIMANDRES SOUCIEU en JARREST SOURCIEUX les MINES TARARE TERNAY THIZY LES BOURGS THURINS TOUSSIEU TREVES VALSONNE VAUGNERAY VOURLES
---	--

- de la Communauté Urbaine de Lyon,
- de la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône.
- du Syndicat d'Urbanisme de la Région de Belleville (SURB).

Article 2 – Les documents d'urbanisme des communes concernées, de la Communauté Urbaine de Lyon, de la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône et du Syndicat d'Urbanisme de la Région de Belleville doivent continuer à prendre en compte le projet d'intérêt général.

Article 3 – Les communes ne disposant pas d'un document d'urbanisme – communes soumises aux règles générales d'urbanisme – ou disposant d'une carte communale ne seront concernées par ce projet d'intérêt général qu'en cas d'élaboration d'un plan local d'urbanisme.

Article 4 – Le présent arrêté sera publié au Recueil des actes administratifs de la Préfecture du Rhône et mention en sera insérée dans les journaux LE PROGRES et TOUT LYON AFFICHES.

Article 5 - La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Lyon dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

Article 6 – La Secrétaire Générale de la Préfecture du Rhône, le Sous-Préfet de l'arrondissement de Villefranche sur Saône, le Directeur Départemental des Territoires du Rhône, le Président de la Communauté Urbaine de Lyon, le Président de la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône, le Président du Syndicat d'Urbanisme de la Région de Belleville (SURB), et les maires des communes citées à l'article 1 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Lyon, le

Le Préfet

Pour le Préfet,
 La Secrétaire Générale,



Isabelle DAVID