



PRÉFET DE LA REGION RHÔNE-ALPES

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

Modification sur l'Espace interdépartemental Saint-Exupéry

Orientations et prescriptions modifiées

Mars 2015

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral
du 25 mars 2015

Le Préfet de la région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Territoire autour de Saint-Exupéry

Le territoire autour de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry représente un enjeu majeur dans la perspective de la construction d'une aire métropolitaine solidaire de dimension internationale. Des projets d'infrastructures ferroviaires et leurs équipements liés renforcent les atouts de ce territoire :

- le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, tel que déclaré d'utilité publique dans sa branche Nord par décret du 28 novembre 2012, et dont la branche Sud a fait l'objet d'une consultation sur les options de tracé fin 2014 ;

- la liaison Lyon-Turin dont le programme complet comprend la réalisation du tunnel international, ainsi que ses accès jusqu'à Turin côté italien, et jusqu'à Lyon, côté français. La décision ministérielle du 10 novembre 2011 retient le principe d'une première phase de réalisation des accès français de la nouvelle liaison Lyon-Turin, constituée d'une ligne mixte voyageurs-fret entre Grenay et Chambéry. Le décret du 23 août 2013 déclare d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin

- la plate-forme d'autoroute ferroviaire sur ligne existante, dont une implantation compatible avec une mise en service à court terme se situerait sur Grenay, fait l'objet d'un appel d'offre ;

- l'implantation dans le secteur sud Saint-Exupéry d'un outil intermodal et multitechnique majeur de fret rail-route, complémentaire aux outils existants (basé notamment sur un terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit, un chantier de transport combiné) ;

L'ensemble de ces projets rend essentielle la mise à niveau du nœud ferroviaire lyonnais, en particulier à travers l'amélioration de la capacité de la ligne Saint-Fons / Grenay, tel que prône le rapport de mission "Coordination des réflexions prospectives sur l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais" d'octobre 2011 par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Le traitement du nœud ferroviaire lyonnais a été reconnu comme une priorité dans le rapport « Mobilité 21 - pour un schéma national de mobilité durable » du 27 juin 2013.

Ce territoire, de par son caractère stratégique au sein de l'aire métropolitaine, héberge différentes fonctions, supposant des lieux de développement et des lieux de préservation, et nécessite une gestion volontariste par les personnes publiques de la ressource foncière. Est donc réaffirmée comme prioritaire à tout développement la mobilisation des capacités disponibles au sein des enveloppes urbaines constituées, par renouvellement urbain, comme par densification.

Sur le partage de ces objectifs, une démarche partenariale, dite « Plaine Saint-Exupéry », relaie et actualise l'ambition d'inscrire ce territoire au sein d'une logique d'aménagement métropolitain articulée autour de trois objectifs coordonnés :

- **Organiser les infrastructures du hub multimodal et l'activité logistique** : il s'agit d'assurer la montée en puissance du territoire en tant que hub pour le transport de voyageurs (aéroport, TGV, TER, transports collectifs...) et pour le fret (en particulier le fret ferroviaire autour de grands équipements d'intermodalité). L'objectif est également de structurer le développement de la fonction logistique autour de cette armature d'infrastructures, dans le contexte d'une offre déficitaire et qui n'est plus adaptée aux besoins de niveau métropolitain. Cela engage à porter des actions volontaristes de requalification et à privilégier un modèle d'innovation et de sélectivité. La préservation de l'agriculture au regard des projets d'infrastructures et de logistique est affirmée comme clef d'entrée et non pas comme seule résultante des choix d'aménagement.
- **Développer les synergies métropolitaines** : il s'agit de positionner la Plaine Saint-Exupéry comme un territoire charnière pour favoriser la montée en puissance des fonctions métropolitaines. Les orientations portées visent à conforter ses atouts économiques, développer des stratégies de filières et des synergies fonctionnelles (logistique, industrie, tertiaire, artisanat et services, agriculture...), structurer l'offre économique par une stratégie partagée entre les collectivités. Enfin est affirmé l'objectif de développer la connectivité métropolitaine, par des transports collectifs performants entre les grandes polarités urbaines, une accessibilité renforcée à toutes les échelles au hub de Saint-Exupéry et une mise en réseau des grands équipements moteurs de l'événementiel.
- **Garantir la qualité de vie quotidienne** : l'objectif est de conforter l'armature territoriale, notamment les polarités urbaines portées par la DTA et par les SCOT, de permettre et gérer le développement d'une agriculture pérenne, de préserver la ressource en eau, les milieux écologiques et le paysage. Améliorer "l'habitabilité" de la Plaine Saint-Exupéry engage à limiter l'exposition des populations aux nuisances liées aux flux de transports ainsi qu'à préserver le cadre de vie local.

Ces objectifs, déclinés en dix orientations validées par le comité de pilotage de la « Plaine Saint-Exupéry » sous la présidence du Préfet de Région le 23 novembre 2012, et reprises dans la « stratégie guide de la Plaine Saint-Exupéry », s'inscrivent dans la continuité des enjeux de maîtrise de l'urbanisation portés par le DTA approuvée en 2007 :

- **La préservation des conditions de développement de l'aéroport** sur la base de l'Avant Projet de Plan Masse du 30 juin 1999, la mise en œuvre de la procédure de Zone d'Aménagement Différé relative au maintien du potentiel d'extension de l'aéroport et l'application du Plan d'Exposition au Bruit sont poursuivies tout en veillant à la maîtrise de l'urbanisation dans un périmètre plus large ;

- **La consolidation de l'armature urbaine**, en accueillant les populations et les activités économiques nouvelles prioritairement dans les agglomérations nord-iséroise, pontoise et la couronne Est de l'agglomération lyonnaise. Elles doivent être confortées en tant que polarités. Cet ordonnancement de l'armature urbaine est précisé par les SCOT sur leurs territoires, en corrélation avec l'évolution du système de transports.
- **L'accroissement de l'offre de service en transport** conditionnera la pertinence des choix d'aménagement que les acteurs locaux relaient dans leurs domaines de compétences.
L'objectif de connexion en transports en commun à toutes les échelles, ainsi que la promotion de mobilités plus durables, sont ré-affirmés et mettent en avant la nécessité d'adapter les structures de gouvernance.
Deux orientations sont établies comme prioritaires : améliorer l'accessibilité régionale, métropolitaine et locale à la plate-forme aéroportuaire (dont l'accroissement de la compétitivité de l'offre en transports collectifs globale face à l'accessibilité routière et l'amélioration du niveau de service de la liaison Rhônexpress) d'une part, développer les transports collectifs en site propre entre les agglomérations lyonnaise, nord-iséroise et pontoise d'autre part.
L'opportunité d'une liaison par un transport collectif en site propre entre Meyzieu et Pont-de-Cheruy - et à plus long terme Crémieu / Villemoirieu - en envisageant la desserte du site de développement économique de niveau 2 "secteur de Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon" tel que précisé en prescription 4, est reconnue. Une liaison en transports collectifs performante, notamment de type ferroviaire entre l'agglomération nord-iséroise et l'aéroport, une fonctionnalité de type TER reliant à la fois les polarités métropolitaines et l'aéroport, la réalisation de voies dédiées aux bus sur les grandes pénétrantes de l'Est de l'agglomération lyonnaise, sont des axes prioritaires d'études pour les acteurs en charge de l'aménagement et des déplacements sur ce territoire.
Par ailleurs l'amélioration globale du système de transports repose sur le renforcement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle, tels que le covoiturage, le transport à la demande, et un meilleur rabattement vers les pôles d'échanges.
- **La limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles** privilégiant la mobilisation des potentialités urbaines existantes est un fil conducteur de l'aménagement de ce territoire. La préservation de la couronne verte à dominante agricole est un enjeu ré-affirmé. Ces espaces constituent des vecteurs de richesses métropolitaines dans leurs différentes fonctions (économie agricole, ressources aquifères, environnementales, paysagères...). Ainsi, ont été lancés des outils de préservation et de dynamisation adaptés à ces espaces (de types périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains).

- **La préservation des ressources naturelles, en particulier la ressource en eau**, la structuration d'un paysage de qualité, vecteur d'image pour l'aire métropolitaine, sont des objectifs forts.

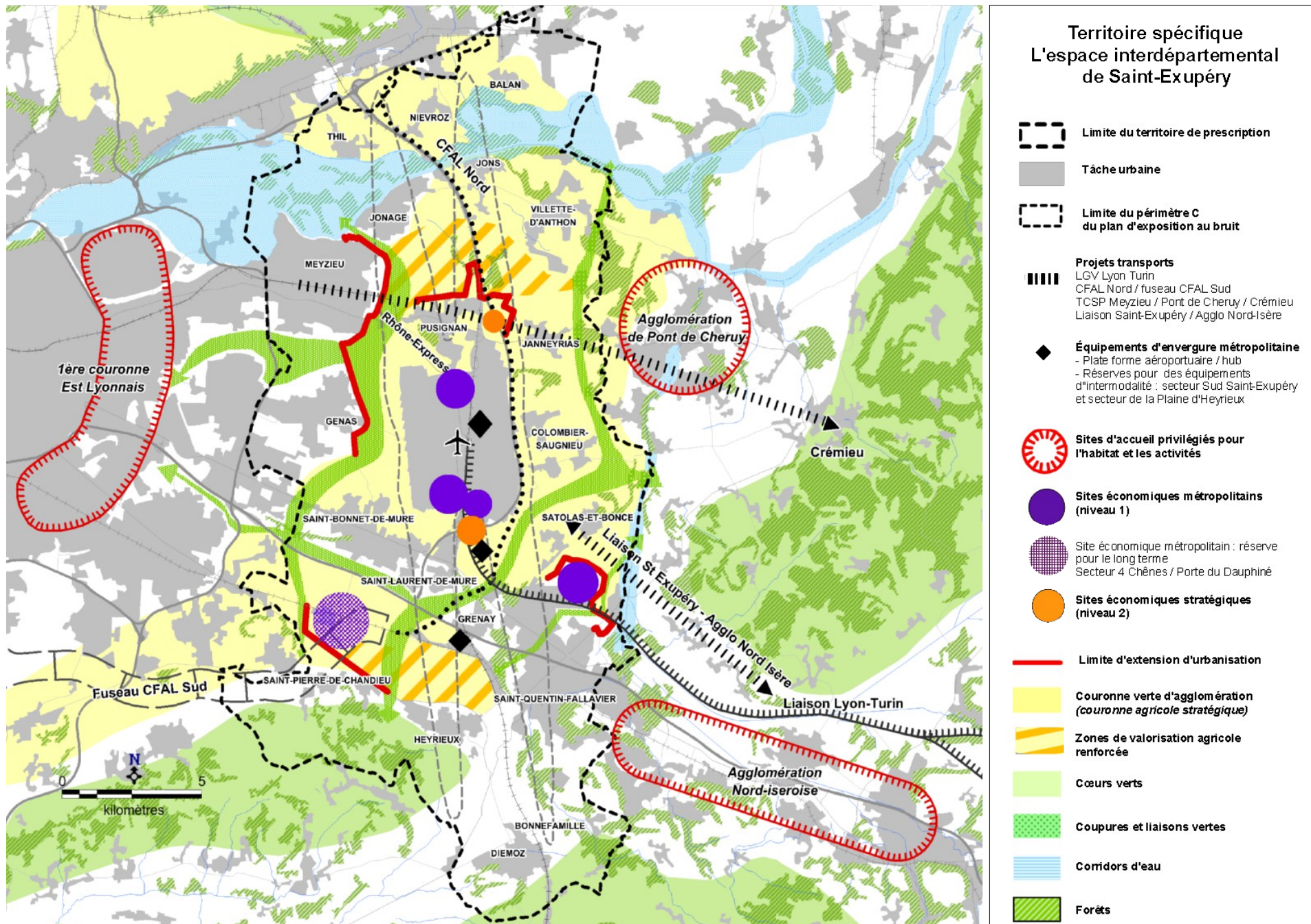
Le positionnement stratégique de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry justifie que la DTA y réaffirme l'ambition d'un modèle de développement répondant aux enjeux métropolitains, selon un objectif de gestion économe et durable des ressources, et étroitement articulé avec les futurs projets d'infrastructures et d'équipements.

L'optimisation de la ressource foncière est incontournable. La mise en place d'une politique foncière innovante, à la fois stratégique et opérationnelle, est une clef d'entrée fondamentale du projet. Les opportunités de développement à vocation économique proposées par la DTA seront ainsi conditionnées à une maîtrise préalable et pérenne du foncier par la puissance publique ainsi qu'à la mise en place de conditions de réversibilité et d'adaptabilité.

Les dispositions à valeur prescriptive qui suivent, déclinent et précisent sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, notamment sous forme cartographique, les orientations et les objectifs généraux de la DTA (dans ses chapitres 2 et 3).

Les vingt communes concernées sont inscrites dans l'organisation d'un territoire plus vaste allant, d'Ouest en Est, de Lyon et sa première couronne à Pont-de-Chéruy et l'agglomération nord-iséroise. Ce niveau de prescription de la DTA vise à garantir le respect des objectifs de développement durable sur cet espace d'interface pluri-institutionnel entre les trois agglomérations, dont le découpage entre différents SCOT renforce l'enjeu de régulation et de cohérence dans les partis d'aménagement.

Les SCOT garantiront l'articulation des choix d'aménagement entre le périmètre de prescription et les territoires voisins. En particulier, ils veilleront à ce que les contraintes spécifiques sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, en matière de maîtrise du développement résidentiel et de sélectivité des développements économiques, n'induisent pas de pressions et d'effets de report non souhaitables. Ceci concerne tout particulièrement les implantations logistiques, qui devront prendre en compte les orientations définies par le schéma de cohérence logistique révisé de la région urbaine de Lyon.



Prescriptions

Les prescriptions s'appliquent sur les territoires des 20 communes suivantes :

- Ain : Balan, Nievroz, Thil
- Isère : Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon
- Rhône : Colombier Saugnieu, Genas (pour partie), Jonage, Jons, Meyzieu (pour partie), Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure, Saint-Pierre de Chandieu (pour partie).

1 - Urbanisation de Meyzieu, Genas et Saint-Pierre-de-Chandieu

Pour Meyzieu, Genas, Saint Pierre de Chandieu, les zones urbanisées ou urbanisables, de ces trois communes ne seront pas étendues à l'est et au nord-est des limites cartographiées qui marquent la limite naturelle d'une urbanisation.

Ces limites pourraient être :

- pour Meyzieu, la RD 302 et la voie de contournement de Meyzieu, à l'est de la zone industrielle de Meyzieu-Jonage, et pour Genas, la RD 147, qui permettent de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole dont les modalités de gestion sont précisées au chapitre 3-10 ;
- pour Saint-Pierre de Chandieu, la RD 518 jusqu'au lieudit « Logisneuf » prolongée vers le nord par le chemin de Labrat (CR n°3) qui permet de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole citée ci-dessus et de préserver la réalisation à long terme de la zone d'accueil d'activités économiques sur la plaine d'Heyrieux mentionnée au 4 ci-dessous.

Les possibilités d'urbanisation résiduelles de ces communes pourront, le cas échéant et selon les prescriptions définies par les SCOT, être pleinement mobilisées dans un souci d'optimisation foncière.

2 - Urbanisation à vocation d'habitat

Pour les 17 autres communes, Balan, Nievroz, Thil, Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure :

A travers la DTA, l'État réaffirme l'objectif d'une limitation globale de la croissance démographique autour de la plateforme aéroportuaire (nonobstant les dispositions du Plan d'Exposition au Bruit) et de hiérarchisation prioritaire du développement résidentiel sur les 3 sites d'accueil privilégiés : 1ère couronne de l'Est Lyonnais, agglomération nord-iséroise et agglomération de Pont-de-Cheruy.

- En matière d'urbanisation à vocation d'habitat, la capacité d'accueil réelle totale en population fixée à l'échelle des 17 communes prescrites peut être mobilisée à travers l'optimisation des enveloppes urbaines constituées, résultant des PLU (ou POS) opposables à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005). Des adaptations mineures de ces enveloppes peuvent être définies, en accord avec l'Etat et la maîtrise d'ouvrage du SCOT concerné.

L'État, en association avec les maîtres d'ouvrage des SCOT, assure l'évaluation et le suivi de cette prescription. La population totale des 17 communes, résultant de la mise en œuvre de ce modèle de développement, devra se limiter à 68 000 habitants à l'horizon 2030.

Pour répondre à l'objectif national de limitation de l'étalement urbain et de la consommation foncière, les SCOT ont en charge la structuration du développement résidentiel sur leurs territoires respectifs, selon leurs armatures urbaines (liant développement résidentiel, bassins d'emplois, offre de services et accessibilité en transports collectifs). Les documents d'urbanisme mettent en œuvre les outils à leur disposition afin d'engager prioritairement les opérations de renouvellement urbain, de densification et de diversification des formes d'habitat.

Pour l'urbanisation agglomérée des communes de Saint-Bonnet-de-Mure et de Saint-Laurent-de-Mure, présentant des atouts de structuration pour le territoire à long terme, l'élaboration d'un projet commun devra optimiser ce potentiel tout en préservant un front urbain et paysager qualitatif. Aussi, une limite d'extension urbaine sera fixée dans le SCOT et les documents d'urbanisme, au Nord des enveloppes urbaines existantes, afin de prévenir de façon pérenne la pression sur les espaces agricoles. Une coupure verte au Sud est précisée pour ces deux communes (voir prescription 5).

3 - Équipements d'envergure métropolitaine

Des précisions sont apportées pour trois zones destinées à l'accueil d'équipements d'envergure métropolitaine, nécessaires à la montée en puissance du territoire comme hub intermodal pour les voyageurs et le fret.

Plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry

Toute ouverture à l'urbanisation de terrains situés sur la plateforme aéroportuaire existante ou au sein de la zone d'aménagement différée portée par le concessionnaire est conditionnée par la définition préalable d'un schéma de composition générale comprenant les principes d'aménagement et de développement économique de la plate-forme aéroportuaire, élaboré par le concessionnaire, sous pilotage de l'Etat et en association avec les collectivités compétentes pour l'aménagement de ce territoire.

Ce schéma devra garantir un développement ambitieux de la plate-forme dans ses dimensions aéroportuaire et multimodale et prévoira les modalités de son développement économique (voir prescription 4). Il précisera les modalités d'aménagement spatial de la plateforme, en veillant à la fonctionnalité des axes de communication, à son intégration territoriale et paysagère. Il intégrera des dispositions en faveur de la préservation de l'environnement et de la ressource en eau, en respect des prescriptions du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Est lyonnais. Pour favoriser l'usage agricole des terres jusqu'à leur aménagement, le SCG indiquera les échéances prévisionnelles des sites de développements aéroportuaires et économiques.

Équipement d'intermodalité de la Plaine d'Heyrieux

Sur la Plaine d'Heyrieux, sur la commune de Grenay, entre l'autoroute A43 et la voie ferrée Lyon-Grenoble, une emprise de l'ordre de 40 hectares est réservée pour l'avenir. Il s'agit d'une réserve pour le court et/ou moyen terme. Cette emprise est destinée exclusivement à un projet d'équipement de transport combiné de type autoroute ferroviaire sur ligne existante, à ses éventuels accès ferroviaire et routier, et aux services conditionnant son bon fonctionnement. En dehors de cet équipement, la vocation actuelle et non urbanisée du site, à usage agricole, naturel et de loisirs, sera maintenue.

Équipements d'intermodalité secteur Sud de Saint-Exupéry

Au Sud de la plateforme aéroportuaire, bordée au Nord par le périmètre de la concession aéroportuaire, à l'Ouest par la RD154, une emprise de l'ordre de 300 hectares est réservée pour l'avenir. Il s'agit d'une réserve pour le moyen et/ou long terme. Les documents d'urbanisme ne pourront ouvrir à

l'urbanisation ces terrains actuellement à usage agricole, naturel ou de loisirs que pour :

- un ou des projet(s) d'équipement(s) d'intermodalité rail / route conditionnés à la réalisation du CFAL Nord ;
- la réalisation des aménagements connexes, des activités et des services nécessaires au bon fonctionnement de ces équipements ;
- la réalisation, au sein de cette emprise, sur une surface de l'ordre de 80 ha, bordée à l'Ouest par la RD 154 et au Nord par la plate-forme aéroportuaire, d'une zone de développement de nature économique selon les conditions prévues au sein de la prescription n°4 pour le site "zone d'activité secteur Sud de Saint-Exupéry". L'aménagement de cette zone, considérant le devenir des activités en place, ne devra en aucun cas compromettre la réalisation des grands projets d'infrastructures ferroviaires et des équipements d'intermodalité ; il sera défini à partir d'expertises menées avec les maîtres d'ouvrages de ces projets.

4 - Urbanisation à vocation économique

Une armature de sites d'accueil d'activités économiques est définie, constituée de :

- Sites de niveau 1 (sites économiques d'envergure métropolitaine) : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, parc international de Chesnes, zone des 4 chênes/Portes du Dauphiné ;
- Sites de niveau 2 (sites stratégiques à l'échelle du territoire de prescription) : zone d'activités du secteur Pusignan / Janneyrias/ Villette d'Anthon, zone d'activité secteur Sud de Saint-Exupéry ;
- Sites de niveau 3 (tissu économique local) : l'ensemble des autres zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques dans les documents d'urbanisme (en date du 1er mars 2005) des 17 communes suivantes : Balan, Nievroz, Thil, Bonnefille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure.

L'ouverture à l'urbanisation des sites de niveaux 1, 2 et 3 se fera selon les conditions d'un développement économe en foncier, d'une qualité environnementale des aménagements, du respect de la ressource en eau, de niveaux adaptés de desserte et d'équipement numérique.

L'urbanisation des sites de niveau 1 et 2 est soumise aux conditions suivantes :

- Elle fera l'objet d'une maîtrise préalable du foncier par la puissance

publique, au-delà de l'échelle communale. Cette maîtrise foncière devra être pérenne pour tout développement économique à vocation logistique. Elle devra être accompagnée d'outils d'adaptabilité et/ou de réversibilité des aménagements et constructions à l'horizon des projets d'infrastructures et des équipements d'envergure métropolitaine.

- Ces sites ont vocation à accueillir, de façon hiérarchisée et phasée, des projets économiques d'envergure, requérant de grands tènements. Ainsi, toute ouverture à l'urbanisation au sein de ces sites est conditionnée à l'approbation préalable par les collectivités et l'Etat d'une stratégie de développement économique partagée sur la Plaine Saint-Exupéry.
- Ils excluent le développement d'activités artisanales autres que celles strictement nécessaires au bon fonctionnement du site. Elles relèvent avant tout des sites de niveau 3 et doivent s'inscrire prioritairement au sein des enveloppes urbaines constituées.
- Ils excluent la création de surfaces commerciales, autres que les activités et services répondant directement aux besoins des salariés de la zone ou des usagers du hub aéroportuaire.
- Leur développement se fondera sur des plans de composition d'ensemble, définis par une maîtrise d'ouvrage supra-communale, en association avec les SCOT concernés.

Au-delà du périmètre de prescription de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, les documents de planification et d'urbanisme ont en charge la cohérence globale du modèle de développement logistique, à l'échelle métropolitaine. Ces documents évitent un report d'implantations logistiques d'envergure aux franges immédiates du territoire de Saint-Exupéry et en dehors des parcs logistiques existants. Pour ce faire, ils interdisent en particulier la création de nouvelles zones d'activités à vocation logistique qui seraient directement concurrentes à la priorité donnée aux sites de niveaux 1 et 2 du territoire de Saint-Exupéry.

Des prescriptions complémentaires par site sont détaillées ci-après.

Site de niveau 1 : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry

Outre sa vocation aéroportuaire et multimodale, le site de Lyon-Saint-Exupéry constitue un site de développement économique d'envergure métropolitaine. La plate-forme aéroportuaire existante et les terrains couverts par la zone d'aménagement différée peuvent accueillir des développements économiques, dans les conditions d'urbanisation suivantes :

- élaboration d'un schéma de composition générale comprenant les principes de développement économique et d'aménagement de la

plate-forme aéroportuaire (voir prescription 3). Ce schéma devra apporter de la transparence sur l'identification des emprises de développement économique, le phasage de leurs ouvertures et la caractérisation de la nature des activités projetées à court terme ;

- ces emprises seront prioritairement destinées à l'accueil d'activités et d'équipements spécifiques, soit liés à la présence de l'aéroport parce qu'ils conditionnent son développement ou qu'ils en dépendent, soit porteurs d'image et contribuant au rayonnement international de l'aire métropolitaine ;
- au sein de trois secteurs particuliers, l'accueil d'autres activités pourra être étudié, pour des projets économiques d'envergure requérant de grands tènements : la partie Sud sur la plate-forme existante au niveau des carrières et des terrains contigus, sur une emprise maximale de 60 hectares ; le Nord de la ZAD face à la zone industrielle de Satolas Green sur une emprise maximale de 100 hectares, le Sud de la ZAD le long de la RD29 pour une emprise maximale de 100 hectares ;
- l'ensemble des activités projetées devra être compatible avec la prise en compte des contraintes et nuisances aéroportuaires.

Site de niveau 1 : parc international de Chesnes

Le parc international de Chesnes pourra faire l'objet d'une extension au Nord et à l'Est, sur les communes de Satolas-et-Bonce et Saint-Quentin-Fallavier, sur une emprise de 150 à 200 hectares. Outre les dispositions communes à l'ensemble des sites de niveau 1 et 2, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée aux exigences suivantes :

- affectation au sein du document d'urbanisme d'une vocation économique dominante d'accueil d'activités logistiques, sans exclure les projets industriels d'envergure ni les fonctions, activités et services associés ;
- intégration au sein des documents d'urbanisme et de planification de la limite d'extension d'urbanisation telle que cartographiée ;
- prise en compte des enjeux de la ressource en eau, en particulier l'intégrité physique et fonctionnelle des zones humides de la vallée de la Bourbre ;
- prise en compte des enjeux écologiques, agricoles, paysagers, et de cadre de vie.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone devra s'accompagner de la mise en œuvre d'un modèle de développement sélectif. Des démarches de types opérations pilotes, appels à projets, seront mobilisées en faveur d'une montée en gamme de la logistique et d'une rationalisation de la consommation foncière. La programmation de l'extension du parc devra considérer, au sein d'une réflexion d'ensemble, les possibilités offertes par la reconquête des friches et la réhabilitation du parc obsolète.

Site de niveau 1 : zone des 4 chênes / Portes du Dauphiné

Sur la Plaine d'Heyrieux, au Sud de la plate-forme aéroportuaire et de l'autoroute A43, au Nord de Saint-Pierre-de-Chandieu, traversée par la voie ferrée Lyon-Grenoble et le projet de CFAL, une emprise de 300 à 400 hectares est réservée à long terme.

En dehors des équipements et ouvrages ferroviaires ou routiers, cette emprise sera mobilisable pour un ou plusieurs projets économiques stratégiques pour le territoire métropolitain, requérant la mobilisation d'une grande emprise, sans préjuger de la nature des installations qui pourraient y trouver place. L'ouverture à l'urbanisation est soumise aux conditions suivantes :

- intégration, dans le plan de composition, des possibilités offertes par le programme de remise en état des carrières et la reconversion du parc existant ;
- amélioration et articulation des conditions d'accessibilité, routières depuis l'autoroute A43, ferroviaires et en transports collectifs ;
- maintien des deux coupures et liaisons vertes, à l'Est et à l'Ouest, telles que cartographiées ;
- préservation des champs captants dits de Saint-Priest situés plus à l'Ouest, en respect des prescriptions du SAGE ;
- intégration de précisions sur les modalités de maîtrise et de garantie de la qualité architecturale et paysagère ;
- préservation d'une vitrine agro-environnementale le long de l'A43.

L'emprise inclut aujourd'hui une zone d'activités d'une centaine d'hectares qui pourra faire l'objet d'un renouvellement à court ou moyen terme.

Site de niveau 2 : zone d'activité secteur Sud de Saint-Exupéry

Au Sud de la plate-forme aéroportuaire, bordée au Nord par la concession aéroportuaire, à l'Ouest par la RD154, est identifiée une zone pouvant accueillir, sous les conditions suivantes, un développement économique, sur une emprise totale portée à environ 80 hectares. Outre les dispositions communes à l'ensemble des sites de niveaux 1 et 2, l'ouverture à l'urbanisation de ces terrains, actuellement à usage agricole, naturel ou de loisirs et destinés à long terme à l'accueil d'équipements d'intermodalité (voir prescription 3) , est conditionnée par les exigences suivantes :

- garantie de ne compromettre nullement la réalisation des grands projets d'infrastructures ferroviaires et des équipements d'intermodalité, à partir d'expertises menées avec les maîtres d'ouvrages de ces projets ;
- affectation au sein du document d'urbanisme d'une vocation

économique dominante d'accueil d'activités logistiques ; intégrant la possibilité de maintien sur ce site de l'activité de loisirs (impactée par le tracé du projet ferroviaire Lyon-Turin) ;

- prise en compte des enjeux écologiques, de la ressource en eau, agricoles, paysagers et de cadre de vie.

Site de niveau 2 : zone d'activités secteur Pusignan /Janneyrias / Villette d'Anthon

Au Nord de la plate-forme aéroportuaire, de part et d'autre de l'A432 sur les communes de Pusignan, Janneyrias et Villette d'Anthon, est identifié un site stratégique existant, à conforter. Dans ce secteur, les documents d'urbanisme pourront ouvrir à l'urbanisation de nouveaux terrains, actuellement à usage agricole ou naturel, sur une emprise de l'ordre de 40 hectares, en respect des conditions suivantes :

- à travers le plan de composition d'ensemble, déclinaison de l'objectif d'une montée en gamme du site existant et d'une cohérence des développements projetés avec les activités en place ;
- affectation au sein des documents d'urbanisme de la vocation économique du site, privilégiant l'accueil d'activités industrielles ou logistiques ;
- intégration au sein des documents d'urbanisme des limites d'extension d'urbanisation, telles que cartographiées ;
- prise en compte des enjeux de la ressource en eau, en particulier l'intégrité physique et fonctionnelle du marais de Charvas ;
- prise en compte des enjeux agricoles, écologiques, paysagers et de cadre de vie.

Sites de niveau 3

A l'occasion de la révision des documents d'urbanisme, en matière d'urbanisation à vocation économique, la superficie des zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005) ne pourra pas globalement être augmentée, hors sites de niveaux 1 et 2 répertoriés ci-avant.

Des modifications de ces emprises sont néanmoins envisageables, soit dans le cadre d'accords compensatoires entre les communes, soit pour permettre de conforter les entreprises présentes localement. Ces modifications seront ponctuelles et de faible envergure. Elles respecteront les enveloppes urbaines, les armatures territoriales des SCOT et leurs documents d'aménagement artisanal et commercial. Elles devront être validées par les structures porteuses de SCOT et par l'Etat, sous réserve des autres dispositions de la DTA.

Sur l'ensemble de ces sites, l'accueil des entreprises devra considérer les possibilités offertes par la reconquête de friches et par les potentialités des zones d'activités existantes à requalifier. Outre les dispositions communes à l'ensemble des sites de niveaux 1, 2 et 3, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par les exigences suivantes :

- vocation économique excluant les nouvelles implantations d'activités logistiques d'envergure, qui doivent trouver leur place au sein des sites de niveaux 1 et 2 ;
- compatibilité des développements projetés avec l'enjeu de limitation des nuisances pour les riverains et usagers, en particulier celles liées au trafic de poids lourds.

5 - Ressources naturelles et environnementales

La préservation de la ressource en eau souterraine et superficielle devra être prise en compte à travers l'ensemble des choix de développement et d'aménagement, en respect des dispositions des SAGE :

- la compatibilité des développements urbains avec la disponibilité des ressources, en préservant leur équilibre quantitatif et en veillant à ne pas altérer leur qualité ;
- la compatibilité des développements urbains avec l'enjeu patrimonial d'alimentation en eau potable et de réalimentation des nappes souterraines ;
- une gestion maîtrisée des ressources foncières, pour limiter le rythme d'imperméabilisation des sols et permettre la réalimentation des nappes souterraines ;
- l'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets, en gérant les eaux usées et pluviales afin qu'elles n'aggravent pas le ruissellement et les inondations d'une part, la pollution des ressources en eau et des milieux d'autre part.

Le projet sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry traduit des objectifs de protection des poumons verts et des milieux naturels de forte valeur, ainsi que de mise en réseau des espaces écologiques à travers une trame verte et bleue cohérente. Les documents de planification et d'urbanisme préciseront localement ces objectifs, en lien avec les documents régionaux et territoriaux de référence.

Des coupures et liaisons vertes structurantes, telles que cartographiées, permettront :

- d'assurer le maintien de séparations nettes entre l'agglomération lyonnaise, l'agglomération nord-iséroise et l'agglomération de Pont-

de-Cheruy et de structurer le grand paysage ;

- de préserver la couronne verte d'agglomération, et les grandes pénétrantes agricoles et naturelles à l'Est de l'agglomération lyonnaise dans la continuité des branches du "V-Vert" ;
- d'assurer le maillage vert entre des espaces écologiques majeurs que sont le corridor bleu Rhodanien, les Balmes Viennoises, la vallée de la Bourbre.

Il appartiendra aux documents d'urbanisme de les localiser précisément et de définir les modalités de leur préservation.

6 - Couronne verte d'agglomération à dominante agricole

La Plaine de l'Est et la Plaine d'Heyrieux sont reconnues comme espaces agricoles d'envergure métropolitaine et constitutifs de la couronne verte d'agglomération. En cohérence avec l'orientation n°10 (p49) la vocation agricole et naturelle de ces espaces doit être maintenue. Les nouvelles infrastructures de transports et les équipements liés devront s'insérer dans ces espaces en prenant en compte la viabilité économique et fonctionnelle des entités agricoles homogènes. Les modalités de réparation ou de compensation des préjudices sur l'agriculture seront étudiées en amont de tous projets.

Sur l'ensemble de la couronne verte d'agglomération, la mise en œuvre d'outils de protection de type "périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains" ou "zones agricoles protégées" devra être favorisée, en s'appuyant sur les démarches déjà engagées, afin de maintenir et valoriser des espaces agricoles conséquents d'un seul tenant.

Deux vastes entités sensibles et sous pression, telles que cartographiées en "zones de valorisation agricole renforcée", sont identifiées comme particulièrement prioritaires pour la mise en œuvre de tels outils, sur des périmètres concertés :

- la Plaine de l'Est dans le secteur Nord de la plate-forme aéroportuaire, sur les communes de Pusignan, Janneyrias et Villette d'Anthon, en veillant à une continuité des protections entre les départements du Rhône et de l'Isère ;
- la Plaine d'Heyrieux au Sud de la voie ferrée Lyon-Grenoble, sur les communes de Saint-Pierre de Chandieu et d'Heyrieux.

Les SCOT et les documents d'urbanisme intégreront ces deux zones et contribueront à déterminer les modalités selon lesquelles elles seront préservées.