



**DECLARATION D'INTENTION
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU-H
DE LA METROPOLE DE LYON
AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

Septembre 2020

www.auvergnerhonealpes.fr



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Table des matières

I.	Présentation du projet	3
II.	Plan ou programme dont découle le projet	6
III.	Porteurs du projet	7
IV.	Territoire concerné.....	7
V.	Justification de la mise en compatibilité du document d'urbanisme et solutions alternatives envisagées	7
VI.	Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement de la mise en compatibilité du document d'urbanisme	8
VI.1.	A l'échelle du projet	8
VI.2.	Au droit de la commune de Pierre-Bénite.....	11
VI.3.	Au droit du territoire de la commune d'Irigny	12
VI.4.	Au droit du territoire de la commune de Vernaison.....	13
VI.5.	Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000.....	13
VI.6.	Analyse des solutions de substitutions prises en compte dans le cadre de la mise en compatibilité	14
VII.	Modalités envisagées de concertation préalable du public.....	14
VIII.	Modalités de publicité.....	14

La publication de la présente déclaration d'intention par le Préfet du département du Rhône et la Région Auvergne-Rhône-Alpes est réalisée au titre de l'article L121-18 du code de l'environnement et porte sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon pour la réalisation du projet d'aménagement de l'itinéraire ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors.

Le périmètre de la mise en compatibilité du PLU-H correspond au périmètre opérationnel du projet qui concerne les communes de Pierre-Bénite, Irigny et Vernaison.

Le projet a donné lieu à une large concertation préalable au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, du 4 juin au 28 juin 2019. Le projet rend nécessaire une évolution du PLU-H, approuvé le 13 mai 2019.

La mise en compatibilité fera par ailleurs l'objet, avant son approbation, d'une enquête publique préalable à la DUP lors de laquelle le public pourra se prononcer sur le contenu détaillé des modifications apportées au document d'urbanisme.

C'est la raison pour laquelle la Région Auvergne-Rhône-Alpes n'envisage pas de concertation facultative au sens de l'article L121-18 du code de l'environnement.

La présente déclaration d'intention comporte les mentions requises aux 1° à 6° du I de l'article L. 121-18 du Code de l'environnement, et doit permettre au public d'apprécier l'opportunité de solliciter auprès du Préfet l'organisation d'une concertation préalable selon les modalités prévues par les articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du Code de l'environnement.

En conséquence, la présente déclaration d'intention présente dans un premier temps les grandes caractéristiques du projet et dans un second temps, les nécessaires évolutions du PLU-H ainsi que leurs conséquences potentielles sur l'environnement.

I. PRESENTATION DU PROJET

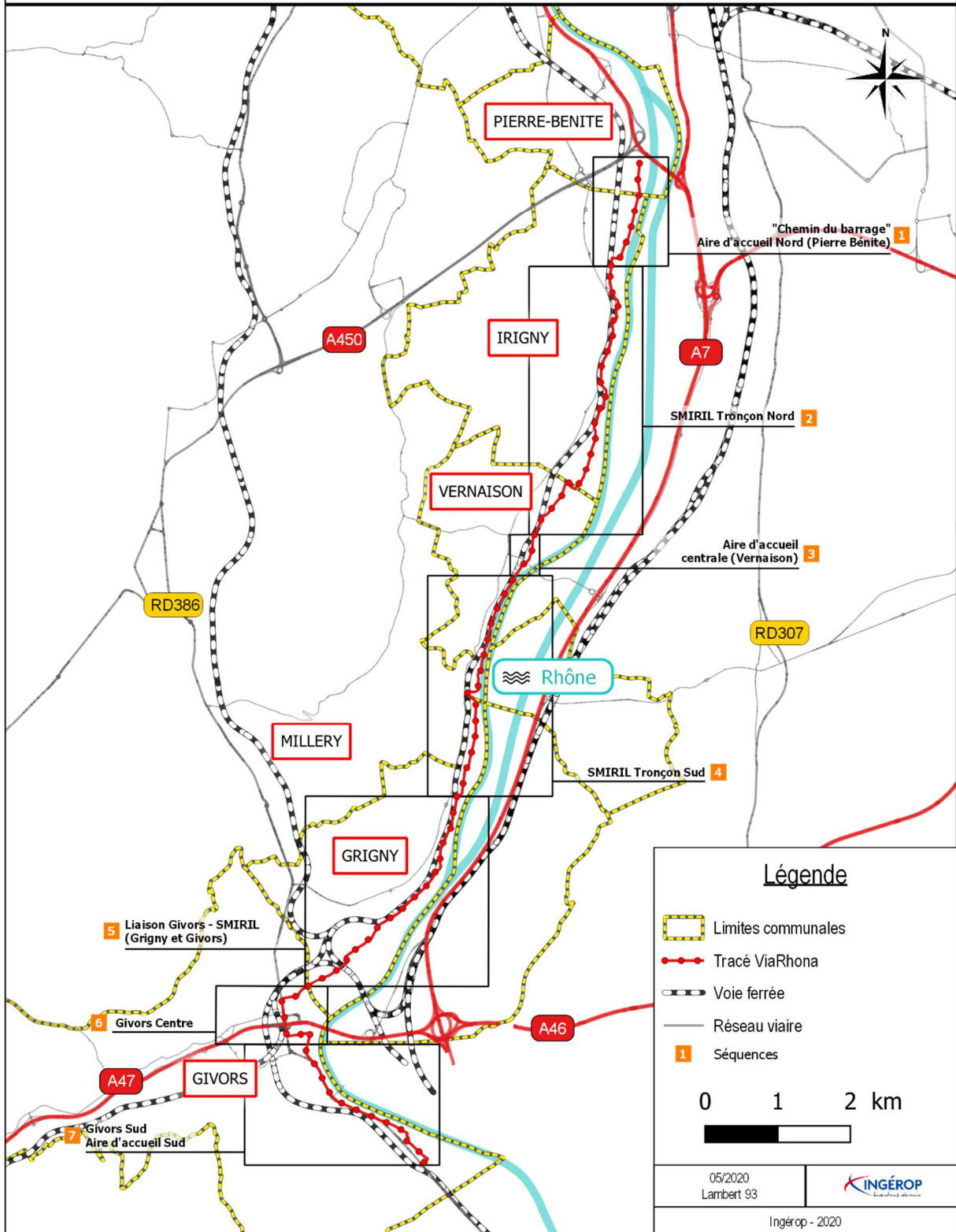
La section concernée par la présente opération représente un linéaire d'environ 18 km entre Pierre-Bénite et Givors, situé en zone urbaine, naturelle ou périurbaine. L'itinéraire proposé emprunte des emprises essentiellement publiques (domaine communautaire de la métropole de Lyon, Domaine public fluvial ou communal)..

La réalisation du projet permettra d'achever l'un des derniers tronçons de l'itinéraire européen ViaRhôna en Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes assure la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'itinéraire ViaRhôna au sud de Lyon entre Pierre-Bénite et Givors.

Les communes traversées par l'itinéraire sont Pierre Bénite, Irigny, Vernaison, Grigny et Givors.

PRESENTATION DE L'ITINERAIRE



Le projet prévoit principalement :

- l'aménagement d'une bande roulante (« véloroute ») et des espaces et voiries connexes, selon la configuration en voie verte ou partagée,
- l'aménagement d'aires d'accès, de repos et de service, en lien avec l'existant, comprenant le stationnement, la mise à disposition de services aux usagers, les équipements et le mobilier,
- le traitement paysager du linéaire, des haltes et des aires de repos, l'ombrage régulier de l'itinéraire,
- la mise en place d'une signalétique touristique et de Relais Informations Services (RIS), de la signalisation de police et de la signalisation directionnelle.

Le projet propose de répondre aux objectifs suivants :

▪ **RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE** via le tourisme à vélo :

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage en faveur du tourisme à vélo, dont l'essor contribue à véhiculer une image dynamique et responsable de son territoire, fortifie son identité et son attractivité internationale. Pour cela, elle peut s'appuyer sur une palette de paysages variés et uniques.

Elle peut pour cela capitaliser sur l'existant. En effet, la zone géographique du projet dispose d'une trentaine de points d'intérêt susceptibles de participer à des thématiques de découverte, en particulier :

- le patrimoine naturel : le fleuve Rhône et ses abords accueillent une biodiversité remarquable dans le secteur géré par le SMIRIL ;
- l'histoire industrielle du site : des paysages, traditions et savoir-faire à découvrir ;
- le patrimoine bâti et architectural varié : châteaux, chapelles, rotonde, Cité des étoiles... ;
- les parcs et jardins remarquables, accessibles au public, parcours à obstacles à Vernaison ;
- le patrimoine ferroviaire à Givors : dispensaire SNCF, rotonde... ;
- la vigne et l'arboriculture.

▪ **FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Le tourisme à vélo génère des retombées économiques et des emplois si le territoire offre des services tels qu'hébergement, restauration, location et réparation de vélos. Le panier moyen du touriste à vélo est de 68 € par jour.

En soutenant le développement de Véloroutes, la Région a pour ambition de générer des dynamiques économiques, notamment des créations d'emplois dans les activités de loisirs.

Ce tronçon de la ViaRhôna présente une bonne accessibilité routière avec la proximité de plusieurs autoroutes et échangeurs, de nombreuses lignes de transports en commun, ainsi que ferroviaires, puisque 5 gares assurent des liaisons fréquentes, directes et rapides depuis Lyon ou Saint-Etienne. En outre, le projet de halte ferroviaire à Irigny offrira un accès supplémentaire à la ViaRhôna.

L'aménagement de la ViaRhôna représente une opportunité pour développer l'offre d'hébergements et de services liés aux cycles ; cela peut permettre également à certains commerces habituellement saisonniers de fonctionner toute l'année.

Les commerces potentiellement utiles aux usagers de la ViaRhôna ont été recensés. Une abondance de commerces de bouche et de services (information touristique, supérettes, distributeurs, magasins de sport, médecins, pharmacies...) est un contexte idéal pour accueillir une clientèle excursionniste.

▪ DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES

Le développement du vélo en tant que mode fonctionnel de déplacement contribue à l'essor des mobilités propres, comme le préconise l'article 40 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV).

La politique générale menée depuis une vingtaine d'années priorise notamment le report modal vers les modes de transports les moins émissifs en polluants et gaz à effet de serre, comme la marche et l'usage du vélo.

Elle répond au double enjeu de fournir une alternative aux véhicules motorisés (apaisement de la circulation) et d'agir en faveur de la santé publique.

Les trafics prévisionnels ont été estimés à proche de 200 000 passages annuels.

II. PLAN OU PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

L'itinéraire ViaRhôna Euro Vélo 17 (EV17) est un des six itinéraires d'intérêt régional ciblés par la délibération de la Région Auvergne Rhône Alpes du 29 juin 2017. Plus précisément, la section d'itinéraire entre Givors et le Pont Raymond Barre à Lyon constitue une des dernières sections à aménager de cet itinéraire.

La ViaRhôna Euro Vélo 17 (EV17) relie, à terme, le Lac Léman à la Méditerranée. Elle emprunte un axe qui longe le Rhône, en passant par les villes de Genève, Lyon, Vienne, Valence, Orange, Avignon et Arles.

Véritable maillon manquant, le tronçon à l'aval de Lyon reste pour l'instant non aménagé et les linéaires provisoires demeurent décriés par les usagers, tandis que l'outil de valorisation du tracé propose encore aux itinérants de prendre le train jusqu'à Vienne.

Dans ce contexte, la Région Auvergne Rhône Alpes a pris en charge la maîtrise d'ouvrage de la section entre Pierre-Bénite et Givors.

Les véloroutes et voies vertes doivent être conçues afin d'utiliser au maximum des terrains publics (voies communales, routes départementales, chemin de halage...). Ce réseau cyclable doit permettre de favoriser la découverte du patrimoine et des paysages, de développer à travers la pratique du vélo l'économie touristique locale.

Les enjeux de définition du parcours de la véloroute / voie verte sont les suivants :

- mettre en valeur les sites rencontrés ou traversés par un produit touristique identifié et un outil de développement territorial,
- assurer une desserte des zones d'intérêt touristique, en harmonie avec les autres formes de pratiques de randonnées ou de loisirs,
- développer les mobilités active, en assurant une continuité avec le réseau existant,

- définir un parcours sécurisé (respect des réglementations, isolement des usagers vis-à-vis des routes) et confortable (respect des pentes faibles et organisation de points d'arrêt),
- définir des aménagements permettant le partage avec les autres usages du site (agriculteurs, pêcheurs, ...).

III. PORTEURS DU PROJET

Le maître d'ouvrage du projet est la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ayant son siège au 1, esplanade François Mitterrand CS 20033 69269 Lyon cedex 02

L'autorité responsable de l'élaboration du plan-programme (PLU-H) est la Métropole de Lyon.

IV. TERRITOIRE CONCERNE

Le périmètre de mise en compatibilité du PLU-H correspond aux communes de Pierre-Bénite, Irigny et Vernaison, pour lesquelles une mise en compatibilité est nécessaire.

V. JUSTIFICATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME ET SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU H) de Pierre-Bénite, d'Irigny et de Vernaison, ne permettent pas la réalisation du projet, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du Code de l'Urbanisme. Cette procédure de mise en compatibilité a pour objet de faire évoluer le contenu du PLU afin que celui-ci permette la réalisation du projet.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU est élaborée conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du Code de l'Urbanisme, ainsi que les articles R.153-14 et suivants.

Dans le détail, la mise en compatibilité du PLU H sur la commune de Pierre-Bénite porte sur la création d'un emplacement réservé pour permettre la réalisation d'une aire d'accueil. En effet, la zone d'accueil est prévue de s'installer sur un zonage UEi2 dont le règlement n'autorise pas les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics, si elles ne sont pas situées dans l'emprise d'un emplacement réservé aux documents graphiques du règlement.

La mise en compatibilité du PLU H sur les communes d'Irigny et de Vernaison concerne la suppression de 2,58 ha d'Espaces Boisés Classés au document graphique.

VI. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

VI.1. A l'échelle du projet

Le projet intègre les enjeux hydrauliques par le respect des Plans de Prévention des Risques du Rhône aval et du Garon et les enjeux écologiques par la prise en compte des sensibilités, des impacts et des mesures, dans le cadre d'une démarche conforme à la doctrine ERC (Evitement, Réduction, et si nécessaire Compensation).

■ Qualité des eaux souterraines et superficielles

La phase travaux constitue l'étape la plus sensible vis-à-vis des risques de pollution des écoulements superficiels et/ou souterrains. Les principales incidences de la phase travaux sur la qualité des eaux et des milieux récepteurs concernent :

- le risque de rejet de matières en suspension d'origine minérale (poussières, gravats et départ de terre),
- d'autres sources potentielles de pollution provenant du chantier (huile , gasoil, hydrocarbures),
- l'intervention au droit des ouvrages hydrauliques des cours d'eau à franchir.

Ce risque, bien que limité à la durée des travaux, est d'autant justifié par la présence du fleuve le Rhône, des rivières du Gier et du Garon, et des ruisseaux du Bans et de Vernière.

En phase exploitation, les risques de pollution accidentelle (déversement de produit toxique) et chronique (lessivage de la plateforme) sont très faibles car la voie sera utilisée par des modes doux et les véhicules d'entretien. La principale source de pollution est liée à l'entretien.

Le projet, en phase exploitation, n'est pas de nature à modifier les écoulements souterrains (quantitatifs et qualitatifs), ni mettre à jour les écoulements souterrains (aménagement superficiels et calibrage d'infrastructures existantes...). De plus, il n'implique aucune intervention lourde dans les cours d'eaux et les écoulements naturels sont maintenus pendant les travaux.

■ Captages d'alimentation en eau potable

Le projet s'inscrit directement dans les périmètres de protections des 7 champs de captages d'alimentation en eau potable de l'île du Gravier. Le projet est soumis aux règlements des arrêtés de protection qui fixent les prescriptions à respecter.

En l'absence de mesures et en cas de pollutions accidentelles, l'impact des travaux peut être très fort sur la ressource en eau et la santé humaine.

La véloroute s'intègre au niveau de voie existante dans les périmètres rapprochés et éloignés des captages d'alimentation en eau potable.

■ Risques naturels

Le projet, qui est soumis au risque d'inondation, respecte la réglementation des PPRi du Rhône aval et du Garon en vigueur. En effet, le règlement de ces PPRi n'interdit pas la réalisation de la véloroute dans les zones impactées par le projet.

De plus, le projet emprunte essentiellement des voiries existantes et est transparent d'un point de vue hydraulique.

En phase travaux, les mouvements de terre nécessaires à la réalisation du projet sont limités au maximum et les prescriptions des PPRi devront être respectées.

La zone de projet est soumise au risque sismique (zone d'aléa faible à modéré). Les règles de construction parasismique sont respectées conformément à la réglementation en vigueur (Eurocode 8).

■ Milieu naturel

Le projet intercepte les ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales » et « ensemble des vallons du Pilat rhodanien » ainsi que la ZNIEFF de type I « Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny ». Il recoupe également l'arrêté préfectoral de protection biotope de l'île de la table ronde et l'espace naturel sensible « Iles et îlons du Rhône aval ».

Toutefois, dans ces zones naturelles, la véloroute emprunte essentiellement des voies existantes. Les emprises travaux restent limitées et concernent essentiellement des abords de chemins et voiries empruntées par la véloroute.

L'impact sur le milieu naturel est donc limité à l'impact de la fréquentation de ces sites. Les utilisateurs de la véloroute étant essentiellement en transit sur la voie, l'impact est limité.

De plus, la véloroute ne constitue pas un obstacle à la continuité écologique.

■ Espèces invasives

Bien que temporaire, l'impact du projet peut être qualifié de fort pour la problématique de propagation des espèces invasives.

Le risque de propagation de ces différentes espèces est fort en raison :

- des apports de terre sur le site pouvant conduire à importer des graines, voire les racines (rhizomes) de ces différentes espèces,
- des mouvements de terres déjà contaminées sur site.

■ Zones humides

Le projet traverse des zones humides recensées à l'observatoire régionale des zones humides et qui ont fait l'objet de délimitation spécifique. L'impact sur les zones humides en phase exploitation est étroitement lié aux incidences sur la qualité des eaux superficielles. Le projet en lui-même présentant un risque de pollution faible pour les eaux superficielles, l'impact sur les zones humides fera l'objet de compensation.

■ Environnement humain

Le projet va nécessiter des acquisitions foncières. Elles restent limitées du fait que les emprises nouvelles sont principalement localisées sur des parcelles publiques ou privées à usage public.

Le projet n'a pas d'impact sur des activités ou équipements. De plus, il constitue indéniablement un effet positif pour l'activité économique et touristique permettant le développement du tourisme cyclable avec des retombées économiques pour les communes traversées.

En phase exploitation le projet n'a pas d'incidence sur la qualité de l'air, le bruit ou le trafic.

En phase travaux, des incidences peuvent avoir lieu :

- la qualité de l'air pourra être affectée par :
 - les opérations de dégagement des emprises et de terrassement (émissions de poussières, production de fumées...),
 - des opérations variées : reprises de béton, découpes, opérations de chargement et déchargement, notamment au droit des stocks de matériaux,
 - la circulation (émissions de poussières) et le fonctionnement (gaz d'échappement) des engins et camions de chantier.
- l'envol de poussières ou de fines particules en suspension dans l'air peut :
 - occasionner des dommages aux bâtiments,
 - provoquer une gêne, voire un danger (nuage limitant la visibilité), pour les usagers de la voirie,
 - avoir des incidences néfastes sur la végétation et sur les animaux,
 - être à l'origine d'inhalation toxique : tels que des liants hydrauliques, ...
- les incidences sur le bruit sont liées aux travaux préparatoires (décapage, ...), les travaux de terrassement, les manœuvres des poids lourds (réception, formation, départ). Toutefois, l'augmentation de trafic routier (liée à la circulation des véhicules de chantier) par rapport à celui existant n'est pas suffisante pour faire augmenter les niveaux sonores. Il faudrait en effet un doublement du trafic de la voirie pour faire augmenter l'ambiance sonore de 3 dB(A), émergence perceptible par l'oreille humaine. Cependant, le passage des camions de transport est nettement perceptible et est une source de gêne sonore pour les habitations situées le long des itinéraires empruntés,
- les impacts potentiels généraux sur la circulation sont :
 - des perturbations plus ou moins longues des circulations sur les axes à proximité d'où les travaux se déroulent,
 - une gêne à la circulation (circulation d'engins, salissures...) spécifiquement à proximité de la base travaux et des différentes aires de stationnement des engins.

L'organisation du chantier et le phasage des travaux sont étudiés de façon à limiter autant que possible les perturbations pour l'environnement, les riverains et les usagers de manière à maintenir les échanges et les communications.

■ **Paysage et patrimoine**

L'insertion de la ViaRhôna dans le paysage est un enjeu majeur. Sur les 18 km de son tracé, la véloroute croise des ambiances urbaines, industrielles, forestières, prairiales et de ripisylves. L'itinéraire favorise ces découvertes. Des aménagements sont donc mis en place afin d'intégrer au mieux la véloroute dans son environnement.

D'un point de vue patrimonial, le projet interfère avec les zones de protection aux titres des abords des monuments historiques suivant :

- le périmètre de protection d'un monument historique : Canal de Givors / Ancienne maison du canal à Givors,
- le périmètre de protection d'un monument historique : Château de la Damette,
- le périmètre de protection d'un monument historique : Maison Bagatelle et jardin,
- le périmètre de protection d'un monument historique : Croix de chemin.

Le projet de véloroute n'est pas de nature à dégrader le paysage, ni les covisibilités avec les édifices patrimoniaux. De plus, un avis émis par l'Architecte des Bâtiments de France et un aménagement paysager permettent de minimiser l'impact du projet. Les aménagements sont également soumis à une procédure de permis d'aménager.

Le projet n'a aucun impact prévisible sur le patrimoine archéologique car il concerne, en grande partie, des infrastructures existantes et reste à l'écart des Zones de Présomption de Prescriptions Archéologiques. Une première saisine des services de la DRAX a déjà été effectuée sur la section urbaine et sans enjeux du projet et a conduit à dispenser le projet de diagnostic archéologique.

VI.2. Au droit de la commune de Pierre-Bénite

A l'échelle de la ville de Pierre-Bénite, les principaux enjeux se situent :

- au droit du Rhône pour les risques hydrauliques et inondation.
- au droit des ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales » et de type I « Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny » et de la zone humide « espace naturel des Iles et îlons à l'aval de Lyon » pour les enjeux liés au milieu naturel.
- des parcelles sont à acquérir sur la commune de Pierre-Bénite.
- les travaux sont réalisés à proximité du barrage, un chemin d'accès doit constamment être laissé libre pour la circulation des agents de la CNR.

Sur la commune de Pierre-Bénite, le projet n'impacte pas de captages d'alimentation en eau potable ni de parcelle agricole ou de périmètres de protection des monuments historiques.

En considérant le tracé de la ViaRhôna, il ressort de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat qu'il est nécessaire de créer un emplacement réservé pour permettre l'aménagement d'une aire d'accueil au départ de cette section. En effet, le règlement actuel de la zone UEi2 autorise les équipements publics et collectifs s'ils sont couverts par un emplacement réservé.

La zone concernée par l'aménagement de l'aire d'accueil est actuellement dépourvue de construction et d'utilisation.

L'impact de cette modification est donc nul sur le territoire communal, voire positif en favorisant l'accueil organisé des cyclotouristes et la découverte des abords du Rhône et de l'ouvrage du barrage.

VI.3. Au droit du territoire de la commune d'Irigny

Sur la commune d'Irigny, les principaux enjeux se situent :

- au droit des cours d'eau (Ruisseau des Vernières et Rhône) pour les risques hydrauliques et inondation.
- au droit des ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales » et de type I « Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny » et de la zone humide « espace nature des Iles et îlônes à l'aval de Lyon » pour les enjeux liés au milieu naturel.
- les travaux seront réalisés en milieu rural et naturel, avec des incidences sur le bruit et sur la qualité de l'air en phase chantier.
- le trajet va impacter les périmètres des monuments historiques « Château de la Damette », « Maison Bagatelle et jardin » et « Croix de chemin ».
- Le projet impacte deux parcelles agricoles sur la commune d'Irigny.
- des parcelles sont à acquérir sur la commune d'Irigny.

Sur la commune d'Irigny, le projet n'impacte pas de captages d'alimentation en eau potable.

En considérant le tracé de la ViaRhôna, il ressort de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat qu'il est nécessaire de déclasser les espaces boisés classés situés directement sous l'emprise du projet qui emprunte très majoritairement des chemins existants. Sur Irigny, la surface à déclasser est de 0,45ha, ce qui représente une perte de 0.45% des EBC totaux de la commune.

Ce déclassement n'entraîne pas nécessairement la suppression de tous les boisements au droit des zones déclassées. En effet, le projet veillera à ne supprimer que les arbres nécessaires à sa réalisation.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme entraîne la diminution des espaces boisés classés sur la surface strictement nécessaire à la réalisation du projet, ce qui induit une diminution limitée d'espace naturel sur la commune.

VI.4. Au droit du territoire de la commune de Vernaison

Sur la commune de Vernaison, les principaux enjeux se situent :

- au droit du Rhône pour les risques hydrauliques et inondation.
- au droit des ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales » et de type I « Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny », l'espace naturel sensible « îles et îlons du Rhône aval » et de la zone humide « espace naturel des îles et îlons à l'aval de Lyon » pour les enjeux liés au milieu naturel.
- les travaux seront réalisés en milieu rural et naturel, avec des incidences sur le bruit et sur la qualité de l'air en phase chantier.
- Le projet impacte quatre parcelles agricoles sur la commune de Vernaison.
- des parcelles sont à acquérir sur la commune de Vernaison.

Sur la commune de Vernaison, le projet n'impacte pas de captages d'alimentation en eau potable, ni de périmètres de protection liés au monument historique.

En considérant le tracé de la ViaRhôna, il ressort de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat qu'il est nécessaire de déclasser les espaces boisés classés situés directement sous l'emprise du projet qui emprunte très majoritairement des chemins existants. Sur Vernaison, la surface à déclasser est de 2,13ha, ce qui représente une perte de 3% des EBC totaux de la commune.

Ce déclassement n'entraîne pas nécessairement la suppression de tous les boisements au droit des zones déclassées. En effet, le projet veillera à ne supprimer que les arbres nécessaires à sa réalisation.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme entraîne la diminution des espaces boisés classés sur la surface strictement nécessaire à la réalisation du projet ce qui induit la diminution d'espace naturel sur la commune.

VI.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000

En termes d'impact, il ressort que le projet n'a pas d'effet significatif sur l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifiés la désignation des Natura 2000.

La modification du PLU-H (suppression d'espaces boisés classés) est strictement liée à la réalisation du projet. La mise en compatibilité du PLU-H n'a donc pas d'incidences sur les sites Natura 2000.

VI.6. Analyse des solutions de substitutions prises en compte dans le cadre de la mise en compatibilité

Concernant la commune de Pierre-Bénite, l'aire d'accueil a été prévue au droit d'une zone dépourvue d'usage actuellement, et non utilisée par les activités liées au barrage ou par la CNR. Au vu de la configuration restreinte du site, il n'a pas été envisagé de solution alternative, sauf à préserver les accès aux installations du barrage.

Concernant les communes d'Irigny et de Vernaison, le projet touche à des espaces boisés classés, pour l'aménagement de la véloroute.

Il n'existe pas de solution alternative à la suppression de ces espaces nécessaires au projet pour mettre en compatibilité le PLU-H vis-à-vis du projet. En mesure de réduction, les surfaces déclassées ont été minimisées et limitées aux emprises strictes du projet.

Notons que la majeure partie de l'itinéraire de la véloroute s'inscrit sur des chemins et voiries existantes et que seule une petite portion de l'itinéraire nécessite l'aménagement de nouvelles sections.

VII. MODALITES ENVISAGEES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

Il n'est pas envisagé de concertation au sens de l'article L 121-18 alinéa 6 du code de l'environnement, a mise en compatibilité PLU-H donnera lieu à une enquête publique organisée selon les modalités prévues par le code de l'environnement.

Par ailleurs, les objectifs et le parti d'aménagement du projet ont d'ores et déjà fait l'objet d'une large concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme du 4 juin au 28 juin 2019, dont la Région a adopté le bilan par délibération en décembre 2019.

VIII. MODALITES DE PUBLICITE

La publicité de la présente déclaration d'intention sera assurée sur le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La déclaration d'intention sera simultanément mise en ligne sur le site de la Préfecture du Rhône. Elle sera également affichée à Région Auvergne-Rhône-Alpes, sis 1 esplanade François Mitterrand - Lyon 2ème.