

## Annexes

### **Enjeux en matière de rénovation énergétique des bâtiments et de construction neuve**

Dans le domaine de la construction, le gisement en matière d'économie d'énergie et d'amélioration du bilan carbone fait partie des plus importants. En effet, à l'échelle nationale, le secteur du bâtiment représente, tous secteurs confondus, environ 40% des consommations d'énergie et 25% des émissions de gaz à effets de serre. Dans ce contexte, des politiques nationales ambitieuses ont été engagées afin de rénover le patrimoine existant et augmenter le niveau d'exigence pour les constructions neuves. Or le succès de ces politiques n'est possible que si leur déclinaison et leur portage est assuré localement et les plans climat air énergie territoriaux constituent un vecteur particulièrement adapté pour les relayer en les adaptant aux enjeux spécifiques du territoire.

Ainsi en ce qui concerne les logements existants, un service public de la rénovation de l'habitat a été mis en place dans le Rhône depuis le début de l'année 2021 dans la poursuite des actions préexistantes des espaces info énergie et plateformes territoriales de la rénovation énergétique. Ce service public permet à chaque propriétaire ou occupant de logement de bénéficier d'information, de conseil et d'accompagnement pour rénover son logement par le biais d'un conseiller unique (mon accompagnateur renov'). Si des communications nationales et départementales sont d'ores et déjà multiples pour promouvoir ces dispositifs, le plan climat air énergie territorial apparaît comme un bon outil pour les amplifier par exemple en identifiant les enjeux spécifiques de son territoire (typologie et localisation des logements les plus énergivores) et prévoir des actions de communication ciblées.

En matière de bâtiments tertiaires existants, la loi pour l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique et ses décrets d'application a introduit des obligations de rénovation des bâtiments de plus de 1000 m<sup>2</sup>. En effet ceux-ci doivent être rénovés avec une réduction des consommations visant soit moins 60% à l'horizon 2050 par rapport à une année de référence postérieure à 2010 soit l'atteinte d'un niveau de consommation d'énergie inférieur à une valeur seuil. Ces objectifs de long termes nécessitent un plan d'action et la réglementation prévoit que des premières réductions soient effectives aux années 2030 (diminution de 40% des consommations d'énergie) et 2040 (diminution de 50% des consommations plan climat pour s'assurer que les collectivités s'engagent dans un diagnostic de leur patrimoine et l'élaboration d'un plan d'action permettant de satisfaire aux obligations réglementaires.

Enfin pour ce qui concerne les constructions neuves, la réglementation environnementale RE2020 est entrée en vigueur le 1er janvier 2022 pour les maisons individuelles et immeubles d'habitation et s'appliquera progressivement aux autres constructions en 2022 et 2023. Cette réglementation fixe des objectifs ambitieux en matière de performance énergétique et de bilan carbone des bâtiments construits. Il apparaît ainsi nécessaire que le plan climat air énergie territorial puisse anticiper cette réglementation notamment en promouvant les filières de matériaux à faible empreinte environnementale.

### **Enjeux liés à la mobilité**

Compte tenu du poids de la mobilité dans les émissions de polluants, et plus particulièrement des oxydes d'azote, mais aussi du contexte avec des enjeux très forts en matière de qualité de l'air sur l'agglomération lyonnaise, cette thématique doit être approfondie dans le cadre du plan climat et des actions seront à définir pour ce secteur, en lien étroit avec d'autres (aménagement, commerce, habitat).

### **La connaissance des pratiques de mobilité**

#### **Des déplacements nombreux et souvent en voiture**

Les habitants de l'intercommunalité faisaient en moyenne 4 déplacements par jour en 2015 (plus de 4 dans les communes Communay/Serezin/Ternay, un peu moins de 4 dans les autres), ce qui est

supérieur à la mobilité moyenne des habitants du périmètre de l'enquête ménage déplacements, ou des habitants de Lyon-Villeurbanne (3,3 déplacements/jour).

La voiture est majoritaire dans les déplacements effectués par les habitants de la communauté de communes : 74 % (59% en tant que conducteur + 15 % en tant que passager) dans les communes de l'Ouest (Communay, Sérézin-du-Rhône, Ternay), 80 % (60% en tant que conducteur + 20 % en tant que passager) dans celles de l'Est (Chaponnay, Marennes, Simandres, Saint Symphorien d'Ozon). Ce constat d'usage prépondérant de la voiture s'observe quel que soit le motif : 90 % pour le domicile-travail (l'intercommunalité fait partie des territoires où ce chiffre est le plus élevé, en moyenne 68 % sur l'enquête pré-citée), 88 % pour les déplacements domicile-visites, 82 % pour motif d'accompagnement depuis les déplacements domicile, 81 % pour les déplacements domicile-achats, et 76 % pour les déplacements secondaires (origine autre que le domicile, comme travail – achats...). Les déplacements domicile-école sont plus nuancés avec 27 % de marche (42 % voiture), de même pour le domicile-université avec 32 % de transports collectifs urbains (58 % de voiture).

Ainsi, on peut identifier un enjeu à développer les alternatives à la voiture pour les déplacements relativement courts. D'après l'enquête ménage déplacements de 2015, les déplacements pour les motifs accompagnement, école ou achats (depuis le domicile) s'effectuent sur une distance moyenne moins élevée que les autres (en moyenne 3 à 5km à vol d'oiseau selon le motif). Parmi ces déplacements, une part non négligeable serait donc réalisable en modes actifs. A l'inverse, les déplacements domicile-travail et domicile-université sont plus longs (respectivement 10km et 14km à vol d'oiseau).

#### **Des liens forts avec les territoires voisins**

- 124 500 déplacements par jour au sein du périmètre est lyonnais/pays de l'Ozon dont 74% en voiture (hausse de 6 points entre 2006 et 2015) et 23% en marche (baisse de 3 points entre 2006 et 2015),
- 31 500 déplacements par jour entre la zone est lyonnais/pays de l'Ozon et Lyon-Villeurbanne (dont 72% en voiture, à noter une baisse de 11 points de cette part entre 2006 et 2015 au profit des transports en commun qui représentent 20%),
- 79 500 déplacements par jour entre la zone est lyonnais/pays de l'Ozon et le territoire de la Métropole hors Lyon-Villeurbanne (dont 91% en voiture)

#### Le contexte relatif à la question des mobilités sur le territoire intercommunal

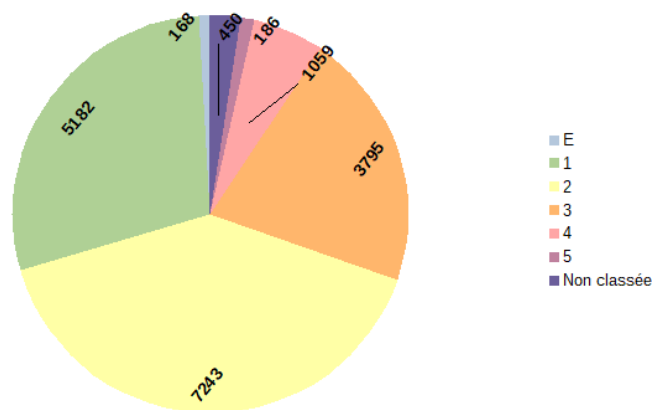
L'intercommunalité a pris la compétence d'autorité organisatrice des mobilités. Membre de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, elle est amenée à jouer un rôle important :

- sur son territoire, pour l'organisation des mobilités actives, des services type autopartage, covoiturage, des actions pour favoriser les mobilités alternatives (programmes type 'Savoir rouler à vélo'...)
- auprès des acteurs du territoire, habitants, associations mais aussi entreprises, via l'organisation d'un comité des partenaires (obligation créée par la loi d'orientation des mobilités) et via l'information et le suivi concernant les plans de mobilité employeurs. Compte tenu des spécificités du territoire, les plans de mobilité employeur semblent des outils particulièrement stratégiques pour pouvoir faire évoluer les pratiques de mobilité et favoriser l'accès aux entreprises et zones d'activités.
- au sein de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, pour porter les besoins identifiés et contribuer à la définition d'une offre adaptée.

Par ailleurs, pour répondre à divers enjeux réglementaires et sanitaires, des outils sont mis en place comme le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise dont l'intercommunalité fait partie et la zone à faibles émissions de la métropole de Lyon avec une extension aux véhicules particuliers (obligation issue de la loi climat et résilience) : application sur le

périmètre actuel aux véhicules non classés et Crit'Air 5 dès septembre 2022 puis application progressive aux catégories 4, 3 (calendrier imposé par la loi climat et résilience) et enfin application envisagée à la catégorie 2.

**Répartition du parc de voitures particulières dans l'intercommunalité selon vignette Crit'Air (données 2021, SDES, RSVERO) :**



Ces données à la maille communale sont disponibles : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-les-parcs-automobiles-communaux-selon-la-motorisation-et-la-vignette-critair>

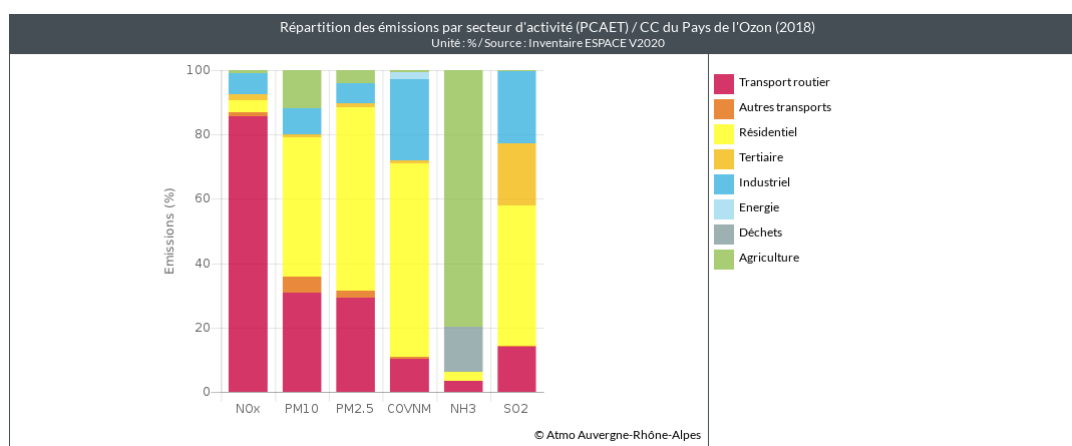
Compte tenu de ces différents éléments, il apparaît trois champs à investiguer plus particulièrement :

- favoriser des déplacements moins nombreux ou plus courts : via les choix de localisation d'activités, de commerces, et leur nature (lien avec la stratégie d'aménagement économique), via le développement du télétravail (domicile, tiers lieu),
- pour les déplacements les plus courts, des alternatives à favoriser par les aménagements, services et actions de conseil ou management de la mobilité,
- des alternatives à développer pour les déplacements plus longs (notamment sur des déplacements vers la métropole hors Lyon-Villeurbanne et vers Vienne Condrieu agglomération), en lien avec les autres acteurs de la mobilité sur le territoire. Des solutions semblent être à rechercher en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité voisines. En sens, le contexte d'élaboration du plan de mobilité de Vienne Condrieu Agglomération est intéressant pour engager des échanges sur les dessertes. A une échelle plus large, l'autorité organisatrice de la mobilité des territoires lyonnais a tout son rôle à jouer dans la réponse aux besoins.
- une utilisation des transports en commun ou du covoiturage à renforcer pour les déplacements en direction du cœur de Lyon, et un renouvellement du parc à encourager en parallèle. Les échanges déjà conduits avec la Métropole de Lyon concernant la zone à faibles émissions actuellement en place et qui s'appliquent aux poids-lourds et véhicules utilitaires légers apparaissent à poursuivre.

Le contexte d'extension de la zone à faibles émissions sus-mentionnée aux voitures et deux-roues motorisés invite à anticiper les besoins d'alternatives pour les habitants qui sont amenés à y circuler. Le report modal, le renouvellement des véhicules et la hausse du taux d'occupation des véhicules via covoiturage sont les objectifs à poursuivre, tant pour la Métropole de Lyon que pour la communauté de communes dans le cadre de ce plan climat. Les leviers sont divers et complémentaires comme l'offre de transports, le stationnement dédié pour covoiturage (points d'accroche identifiés dans les collectivités, zones d'activité, axes structurants...), les services type autopartage, covoiturage organisé ou dans le cadre des plans de mobilité des entreprises, équipements en bornes de recharge, services d'accompagnement et aides financières...

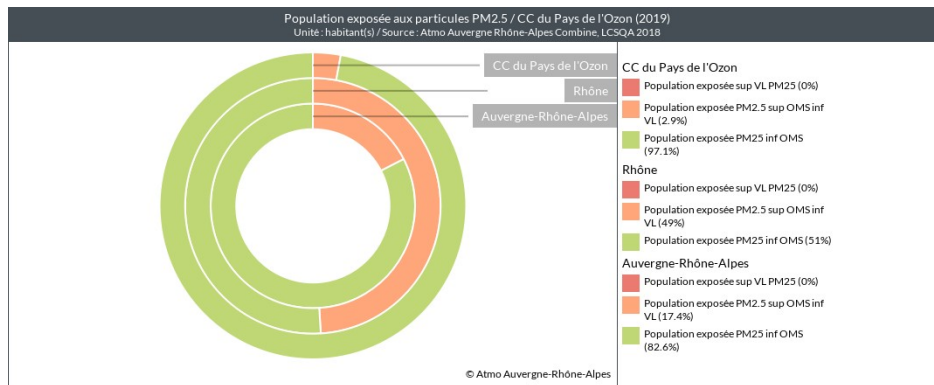
## Enjeu relatif à l'amélioration de la qualité de l'air

D'après les données ATMO disponibles, le polluant émis en plus grande quantité sur le territoire est l'oxyde d'azote (560 tonnes en 2018), produit essentiellement par le secteur des transports, loin devant les composés organiques volatiles (263 tonnes) et les particules fines (183 tonnes), issus notamment du secteur résidentiel. Pour autant, le graphique ci-dessous montre que tous les secteurs d'activité sont émissifs en matière de pollution de l'air. Ainsi, et en lien avec les orientations du futur plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise qui devrait être adopté d'ici la fin 2022, il est important qu'au travers du plan d'action de la qualité de l'air qui sera élaboré dans le cadre du plan climat de la CCPO, tous les secteurs d'activité soient mobilisés et contribuent aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, y compris des activités qui peuvent paraître avoir des impacts mineurs comme le respect de l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts.



Les concentrations de polluants caractérisent la qualité de l'air. Globalement, les données ATMO issues de l'observatoire régional climat air énergie montrent que pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines, la concentration moyenne annuelle en 2020 était inférieure à la valeur limite réglementaire. On s'en rapprochait toutefois à proximité immédiate des principaux axes de communication.

Comme le montre le graphique ci-dessous, si aucun habitant de la communauté de communes n'est exposé à un dépassement des valeurs limites réglementaires concernant les particules fines 2,5, on enregistre tout de même 2,9 % de la population exposée à un dépassement du seuil OMS (seuil OMS qui a été abaissé en 2021). Or, les particules fines 2,5 sont les plus petites donc les plus dangereuses pour la santé humaine. Devant l'enjeu sanitaire représenté par les émissions et les concentrations de particules fines dues particulièrement au secteur résidentiel, les services de l'État soulignent l'importance de prendre des mesures fortes comme la mise en place d'un fonds d'aide au remplacement d'équipements non performants de chauffage au bois. Il s'agit d'ailleurs d'une des actions inscrites dans le futur plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise, plan dont fait partie l'ensemble des communes de l'intercommunalité. L'intercommunalité a déjà fait savoir à l'État, pilote de ce plan, sa volonté d'envisager la mise en place d'une telle aide, ce qui est à souligner très positivement. La mise en place du plan climat pourrait être l'occasion de se saisir de ce fond. La communication sur sa mise en place et ses modalités de fonctionnement pourrait être faite par les professionnels du secteur.

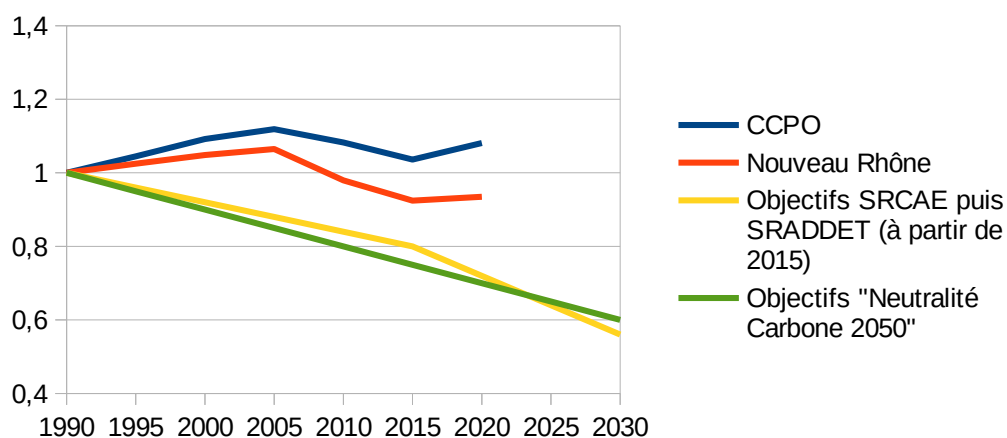


Un point particulier peut être fait sur l'ozone. La valeur cible annuelle à ne pas dépasser est de 25 jours enregistrant une concentration à l'ozone de plus de  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Or, les données Atmo montrent que pour ce polluant en 2019, le nombre de jour en dépassement a largement été supérieur à 25. À noter toutefois, que la pollution à l'ozone (polluant secondaire dépendant notamment des émissions d'oxyde d'azote et de composés organiques volatiles et dépendant, entre autres facteurs, de l'ensoleillement et du caractère plus ou moins urbain du territoire) n'est pas un problème spécifique au territoire du pays de l'Ozon. Globalement, la concentration de tous les polluants a tendance à baisser, sauf pour l'ozone et ce constat est le même à une échelle plus vaste (périmètre du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise notamment).

### Enjeux en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre

L'ambition nationale traduite dans la stratégie nationale bas carbone est élevée ; elle vise la neutralité carbone d'ici 2050. Au niveau national, il s'agira donc de diminuer drastiquement les émissions de gaz à effet de serre, de décarboner complètement la production d'énergie (fin du recours aux énergies fossiles) et de développer largement les puits carbone.

Globalement, les objectifs de limitation de gaz à effet de serre fixés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (réduction de 30 % entre 2015 et 2030) sont loin d'être atteints et des efforts considérables seront à réaliser pour atteindre ceux permettant la neutralité carbone. À l'échelle de la communauté de communes, les émissions de gaz à effet de serre ont baissé entre 2005 et 2015 mais repartent ensuite à la hausse. Pour l'instant, elles ne s'inscrivent pas dans la trajectoire dessinée par le schéma régional et la stratégie nationale pré-cités. Par ailleurs, les émissions du pays de l'Ozon en 2020 restent supérieures à celles émises en 1990, comme le montre le graphique ci-dessous



Toute proportion gardée et en fonction de la stratégie qu'il aura choisie d'adopter, l'intercommunalité devra néanmoins contribuer à son échelle à l'atteinte de cet objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de captage du carbone : maîtrise de la consommation d'énergie quel que soit le secteur d'activité (mais le secteur des transports routiers consomme à lui seul les deux tiers de l'énergie totale consommée sur le territoire d'après les données de l'observatoire régional – 2019 ; la part due à la présence de l'autoroute et sur laquelle la communauté de communes n'a pas de maîtrise reste cependant à déterminer dans le diagnostic du plan climat), développement des énergies renouvelables en fonction du potentiel du territoire, préservation des espaces naturels, boisés et des prairies, vigilance sur la modification des usages du sol et des conversions d'espaces en zone U ou AU, promotion du développement des constructions en bois...

En matière de développement des énergies renouvelables, l'observatoire régional montre que le développement du solaire est proportionnellement important par rapport aux autres filières. Dans tous les cas de figure, le déploiement de ces filières devra se faire en veillant à conjuguer la préservation d'autres enjeux tels que la biodiversité, le paysage ou encore la lutte contre l'artificialisation des sols.

### **Enjeux en matière d'adaptation au changement climatique au travers de la préservation de la ressource en eau, de la biodiversité et de l'activité agricole**

Le projet de schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée 2022-2027 invite les acteurs en charge des plans climat air énergie territoriaux à « *identifier les différents secteurs, ouvrages, ressources en eau ou milieux naturels qui seraient particulièrement sensibles aux phénomènes induits par le changement climatique. Un tel diagnostic vise à relativiser les vulnérabilités, circonscrire la problématique et dégager des priorités parmi les solutions techniques d'adaptation.* »

Des cartes du projet du schéma directeur identifient la vulnérabilité des territoires au changement climatique du point de vue de la disponibilité de la ressource en eau, du bilan hydrique des sols, de la biodiversité et des pollutions nutritives. Pour l'ensemble de ces critères, le territoire de l'intercommunalité fait partie de bassins vulnérables nécessitant des actions fortes d'adaptation au changement climatique. Le schéma directeur recommande de privilégier des actions qui resteront bénéfiques quelle que soit l'ampleur du changement climatique ; elles sont qualifiées d'actions sans regret.

Par ailleurs, le territoire de la communauté de communes est quasiment en totalité inclus dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'est lyonnais. L'articulation avec les études de révision de ce schéma qui intègrent le changement climatique doit permettre d'intégrer au plan climat un diagnostic précis de la ressource en eau et d'affiner les actions à mettre en place en vue de l'adaptation au changement climatique. La commission locale de l'eau a adopté sa stratégie pour le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et a fixé une orientation 0 « S'adapter au changement climatique et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau ». Plusieurs objectifs sont déclinés dans cette orientation, qui peuvent guider la programmation des actions du plan climat : accompagner un développement d'activités et une occupation des sols compatibles avec les ressources en eau disponibles localement et les milieux associés, favoriser l'infiltration pour garantir la recharge des nappes, rechercher la sobriété dans les usages de l'eau et dans l'aménagement du territoire, améliorer la résilience des milieux au changement climatique...

Les enjeux suivants peuvent être rappelés en lien avec la définition de la vulnérabilité du territoire au changement climatique sur les volets eau et biodiversité :

– Le territoire du pays de l'Ozon est concerné par la nappe de l'est lyonnais (couloir d'Heyrieux). Cette nappe est classée en zone de répartition des eaux, du fait de son état de déficit quantitatif. Malgré la mise en œuvre des actions du plan de gestion de la ressource en eau et l'application des volumes maximums prélevables par usage et par couloir, l'équilibre quantitatif de la nappe fluvio-glaciaire n'est pas assuré, face à l'évolution du climat et la poursuite de l'urbanisation et des besoins en eau. Les prélèvements risquent de devoir être à nouveau revus à la baisse et l'alimentation des milieux superficiels n'est pas garantie. Le partage de la ressource en eau

est un enjeu important entre l'activité agricole, l'activité industrielle et la consommation d'eau potable. La stratégie régionale eau-air-sol et sa déclinaison en la feuille de route départementale sur l'eau ont inscrit l'enjeu de démultiplier les actions d'économie et de préservation de la ressource en eau, dans un contexte de réduction des prélèvements fixés par les assises nationales de l'eau.

– Le cours d'eau de l'Ozon est structurant sur le territoire. La partie amont de l'Ozon est régulièrement à sec, les écoulements permanents démarrant au point d'affleurement de la nappe. Le syndicat mixte d'assainissement et d'aménagement de la vallée de l'Ozon, qui a pris la compétence de gestion des milieux aquatiques a lancé un certain nombre d'actions de restauration. Les zones humides de l'Ozon ont bénéficié d'actions restauration qui répondent à plusieurs objectifs et constituent des mesures d'adaptation au changement climatique. Néanmoins les milieux restent fragilisés face à la baisse du niveau de la nappe et d'une pression qui ne diminue pas sur l'état des cours d'eau (cf. liste des milieux du territoire en annexe).

– Sur les enjeux relatifs aux milieux, le territoire intercommunal nécessite l'affirmation de points de vigilance spécifiques :

- Le secteur est concerné par une "problématique" liée à la cohabitation de l'homme avec les castors. La construction de leur barrage entraîne parfois l'inondation de prairies et champs à proximité des cours d'eau. Ainsi, le maire de Marennes interpelle régulièrement sur la gestion du castor et les conséquences des barrages sur sa commune. Un plan de gestion est en cours d'élaboration par le syndicat mixte d'assainissement et d'aménagement de la vallée de l'Ozon dans le cadre d'une demande de dérogation à la protection du castor et de son habitat. Actuellement, vers le marais de Simandres, les constructions des castors ont entraîné la création d'une zone humide.
- Le secteur de Simandres et Marennes est inscrit dans la stratégie des aires protégées, sous l'appellation « Secteur du bassin versant de l'Ozon » pour étude et réflexion sur le type de protection qui serait le plus approprié pour préserver ce secteur et ces zones humides. Le nombre de zones humides est en baisse constante, or il s'agit d'espaces extrêmement importants notamment pour la biodiversité et la lutte contre les inondations. Le respect des équilibres naturels implique la préservation (et le cas échéant, la restauration) des fonctionnalités naturelles des écosystèmes aquatiques, qu'ils soient superficiels ou souterrains, dont font partie les zones humides, ainsi que de leurs interactions. Ces fonctionnalités sont essentielles à la reconquête de la biodiversité, à l'adaptation au changement climatique ainsi qu'à l'atténuation de ses effets.
- Sur le territoire de l'intercommunalité, la surface forestière est faible (1293 ha, essences forestières presque exclusivement feuillues). Ces forêts sont importantes au titre de la biodiversité et sont un refuge pour la faune et la flore. Or, la pression urbanistique est importante et le manque d'espaces potentiels à urbaniser font que les espaces boisés sont convoités (plusieurs demandes ou projets de défrichement).

L'agriculture est directement liée à la question de la gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau. Or, l'un des enjeux pour ce territoire péri-urbain est de maintenir ses activités agricoles, à Simandres par exemple qui peut se prévaloir d'une tradition forte dans la maraîchage, les céréales, les fleurs, ou encore à Sérézin-du-Rhône, où se trouve une zone naturelle.

En la matière, les enjeux sont ceux de la gestion de l'eau (approvisionnements à partir des nappes de l'est lyonnais dont la ressource diminue progressivement), de la lutte contre l'érosion des sols ( mesure agro-environnementale développée en ce sens) et de la rotation des cultures. Une vigilance sur le développement des cultures à valorisation énergétique est de mise : leur culture doit être considérée au regard de leur besoin en eau et de la nécessité de privilégier les cultures alimentaires aux portes d'une grande métropole. Dans un contexte où les nappes se rechargent difficilement, une réflexion sur l'impact de la réduction de la ressource en eau serait à conduire dans le cadre du plan climat. Il s'agirait par exemple d'encourager l'agriculture de conservation, de diversifier l'assolement, et plus globalement de s'intéresser à la qualité des sols pour limiter

l'érosion, le ruissellement et faciliter le stockage du carbone. Le Groupement d'étude et de développement agricole de l'Ozon, présent sur le territoire intercommunal, est un acteur à associer à ces réflexions.

Par ailleurs, le territoire est concerné par les zones vulnérables aux nitrates. Le plan climat pourrait prendre en compte le programme d'actions sur les nitrates et réfléchir aux pratiques agricoles préservant la qualité de l'eau. Le territoire était concerné par le programme d'action agro-environnemental de la Métropole de Lyon et la zone d'intervention prioritaire des aires d'alimentation de captage (zone d'intervention prioritaire « Eau ») pour les communes de Marennes et Chaponnay. L'enjeu de ruissellement sur ce secteur a un impact sur la qualité de l'eau de l'Ozon, entraînant des transferts de polluants vers le cours d'eau.

L'analyse de la vulnérabilité du territoire aux effets du changement climatique doit aussi intégrer l'enjeu de l'alimentation en eau potable sur le territoire du pays de l'Ozon et sa préservation future dans un contexte de changement climatique qui pourrait venir mettre à mal certaines ressources utilisées actuellement pour l'eau potable. La vulnérabilité des diverses ressources qui alimentent en eau potable son territoire est à évaluer.

Le territoire de la communauté de communes est concerné par deux ressources définies par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux comme étant stratégiques pour l'alimentation en eau potable : la nappe des couloirs fluvio-glaciaires de l'est lyonnais et la nappe de la Molasse. Cette dernière a été réservée pour un usage d'eau potable par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de 2009. Sur la nappe de l'est lyonnais, la commission locale de l'eau de l'est lyonnais a délimité des zones nécessaires à sa sauvegarde, et fixera dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux, les modalités de préservation de cette ressource avec un usage prioritaire pour l'eau potable.