



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale  
relatif au projet de mise en compatibilité du plan local  
d'urbanisme (PLU) de la commune de Balan (01)  
dans le cadre d'une déclaration de projet pour la réalisation d'un  
parking de covoiturage  
au niveau de l'échangeur n°6 Dagneux/Balan de l'A42**

Avis n° 2020-ARA-AUPP-1001

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), a délibéré par voie électronique sous la coordination de Marc Ezerzer, en application de sa décision du 12 janvier 2021 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Balan dans le cadre d'une déclaration de projet pour la réalisation d'un parking de covoiturage.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie par la commune de Balan, pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçu le 19 novembre 2020.

Cette saisine étant conforme à l'article R.104-23 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du même code, l'agence régionale de santé a été consultée et a transmis un avis le 5 janvier 2021.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque plan ou document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou document, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Il est, s'il y a lieu, joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public (art. R104-25 du code de l'urbanisme).**

## Synthèse de l'Avis

La commune de Balan se situe dans le département de l'Ain, à environ 26 kilomètres au nord-est de Lyon et à environ 50 kilomètres au sud de Bourg-en-Bresse. Elle compte 2 684 habitants et son taux d'évolution annuel moyen démographique était de -0,7 % sur la période allant de 2012 à 2017. La commune fait partie de la communauté de communes de la Côtière à Montluel (3 CM).

De nombreuses infrastructures routières et ferroviaires sont présentes au nord du territoire communal :

- une portion de l'autoroute A42, ainsi que son échangeur n°6 et le péage de Balan ;
- la route RD 1084, axe Lyon-Genève, communiquant avec l'A42 à hauteur de Balan ;
- la gare SNCF de la Valbonne.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Balan, objet de la présente saisine, prévoit :

- la modification du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- le changement de zonage sur les parcelles agricoles concernées E570, 672, 675, 678, 680, 681, correspondant à une surface de 0,4 hectare ;
- la modification du règlement écrit et graphique afin de créer un sous-secteur « Ue », spécifique à l'accueil du parking de covoiturage, couvrant la surface de 0,4 hectare concernée ;
- la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique sur l'emprise concernée par le projet ;
- la création d'un emplacement réservé n°11, dédié au projet de parking de covoiturage.

La communauté de communes de la côtière à Montluel (3 CM) porte un projet de parking de covoiturage au niveau de l'échangeur n°6 Dagneux/Balan de l'autoroute A42. À ce titre, l'intercommunalité a saisi l'Autorité environnementale pour l'examen au cas par cas du projet de parking. À l'issue de l'instruction, le projet de parking a été dispensé d'étude d'impact par la décision 2020-ARA-KKP-2584 le 5 août 2020.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux concernant ce projet de mise en compatibilité de PLU sont :

- la mobilité ;
- les espaces naturels, la biodiversité et les continuités écologiques ;
- les risques naturels et technologiques ;

La structuration et la composition du dossier de saisine adressée à l'Autorité environnementale reflètent des difficultés d'appréhension de la démarche d'évaluation environnementale et de son articulation avec l'exonération d'étude d'impact du projet de parking de covoiturage. A ce titre, certains éléments d'analyse nécessitent des compléments :

- Concernant l'état initial, il convient d'étayer l'analyse présentée de façon proportionnée ;
- Concernant la partie d'analyse des incidences notables probables du projet de PLU et des mesures « Eviter Réduire Compenser (ERC) », des précisions sont attendues sur l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec les futures zones d'aménagement annoncées. Une réflexion sur les mesures « ERC » adéquates pour préserver voire restaurer les réservoirs de biodiversité présents sur la commune, dont les sites Natura 2000 pourrait être menée et se traduire dans les outils réglementaires du PLU;
- en termes de mobilité, les dispositifs favorisant l'intermodalité qui seront prévus pour l'insertion de la zone « Ue » dans le maillage devraient être détaillées.

## Sommaire de l'avis détaillé

<b>1. Contexte, présentation du projet de mise en compatibilité du PLU et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et présentation du territoire.....	5
1.2. Présentation du projet de mise en compatibilité du PLU.....	6
1.3. Principaux enjeux environnementaux.....	7
<b>2. Qualité et pertinence des informations fournies par le rapport de présentation.....</b>	<b>7</b>
2.1. Présentation générale du rapport.....	7
2.2. Articulation de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU et de l'exonération d'étude d'impact du projet.....	8
2.3. État initial de l'environnement, enjeux environnementaux et perspectives de son évolution. .	10
2.4. Articulation du projet avec les plans et programmes d'ordre supérieur.....	10
2.5. Exposé des raisons qui justifient les choix opérés au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.6. Incidences notables probables du PLU sur l'environnement, et mesures prévues pour éviter, réduire ou, compenser les incidences négatives.....	11
2.7. Résumé non technique.....	13
<b>3. Prise en compte de l'environnement par le projet de mise en compatibilité du PLU.....</b>	<b>13</b>
3.1. Mobilité.....	13
3.2. Préservation des espaces naturels, de la biodiversité et des continuités écologiques.....	13
3.3. Risques naturels et technologiques.....	14

# 1. Contexte, présentation du projet de mise en compatibilité du PLU et enjeux environnementaux

## 1.1. Contexte et présentation du territoire

La commune de Balan se situe dans le département de l'Ain, à environ 26 kilomètres au nord-est de Lyon et à environ 50 kilomètres au sud de Bourg-en-Bresse.

Elle compte 2684<sup>1</sup> habitants et son taux d'évolution démographique annuel moyen était de -0,7 % sur la période allant de 2012 à 2017. La commune fait partie de la communauté de communes de la Côtière à Montluel (3 CM), elle est incluse dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (Scot) du Bugey, de la Côtière et de la Plaine de l'Ain (BUCOPA). Elle est également couverte par la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise.

De nombreuses infrastructures routières et ferroviaires sont présentes au nord du territoire communal :

- une portion de l'autoroute A42, ainsi que son échangeur n°6 et le péage de Balan ;
- la route RD 1084, axe Lyon-Genève, communiquant avec l'A42 à hauteur de Balan ; celle-ci est identifiée comme « une dorsale structurante de transit et de desserte »<sup>2</sup> ;
- la gare SNCF de la Valbonne.

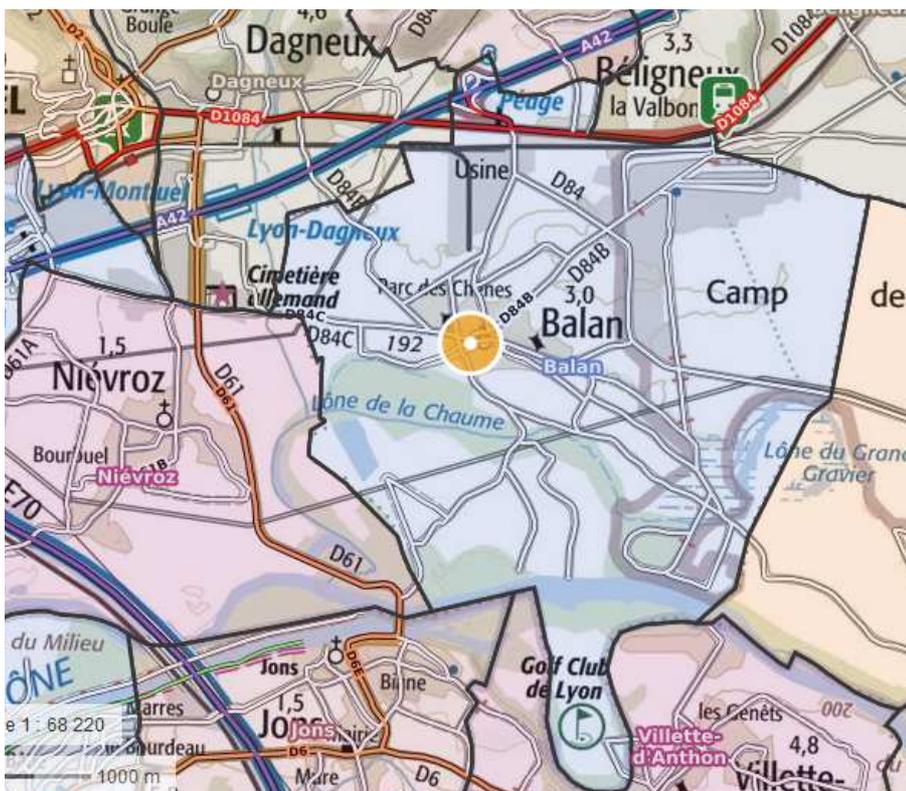


Illustration 1 source Carte Géoportail

1 Données INSEE pour 2017 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-01027>

2 Page 78 note de présentation.

La commune accueille, également au nord de son territoire, le site industriel « Kem One »<sup>3</sup>, qualifiée « d'usine à la campagne » et faisant l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT).

La commune se caractérise par son caractère périurbain au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Cependant, de nombreuses parties du territoire communal sont concernées par des périmètres de protection environnementale et d'inventaires, avec la présence :

- de trois zones Natura 2000 « Basse Vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône », « milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône », « steppes de la Valbonne » ;
- de quatre zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff<sup>4</sup>) de type I ;
- de deux Znieff de type II ;
- de nombreuses zones humides.

## 1.2. Présentation du projet de mise en compatibilité du PLU

La procédure de déclaration de projet entraînant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Balan a été prescrite par délibération du 30 septembre 2020.

La communauté de communes de la côtière à Montluel (3 CM) porte un projet de parking de covoiturage au niveau de l'échangeur n°6 Dagneux/Balan de l'autoroute A42. À ce titre, l'intercommunalité a saisi l'Autorité environnementale pour l'examen au cas par cas du projet de parking. À l'issue de l'instruction, le projet de parking a été dispensé d'étude d'impact par la décision 2020-ARA-KKP-2584.<sup>5</sup>

La décision relative au projet a été rendue avant la présente saisine relative à la procédure de mise en compatibilité du PLU. Cette chronologie n'apparaît pas comme logique en matière d'évaluation environnementale. L'objectif de l'évaluation environnementale étant la prise en compte le plus en amont possible des enjeux environnementaux et leur intégration, il aurait été opportun que la saisine concernant la procédure d'évolution du PLU intervienne avant la saisine relative au projet de parking de stationnement.

Dans le cas présent, le projet de parking ayant été exonéré d'étude d'impact, il n'est pas envisageable d'engager comme cela aurait été souhaitable, une démarche d'évaluation environnementale commune au projet et à la mise en compatibilité du PLU.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Balan proposée prévoit :

- la modification du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- le changement de zonage sur les parcelles agricoles concernées E570, 672, 675, 678, 680, 681, correspondant à une surface de 0,4 hectare ;
- la modification du règlement écrit et graphique afin de créer un sous-secteur « Ue », spécifique à l'accueil du parking de covoiturage, couvrant la surface de 0,4 hectare concernée ;
- la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique sur l'emprise concernée par le projet ;
- la création d'un emplacement réservé n°11, dédié au projet de parking de covoiturage.

---

3 Le groupe économique possédant l'usine ayant changé dans le temps, le site est parfois désigné par des noms différents selon les documents du dossier de saisine : Atofina, Elf, Akerma.

4 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

5 [http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020\\_ara\\_kkp\\_2584\\_decision\\_parking\\_covoit\\_balan01\\_vsignee.pdf](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020_ara_kkp_2584_decision_parking_covoit_balan01_vsignee.pdf)

### 1.3. Principaux enjeux environnementaux

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux concernant ce projet de mise en compatibilité de PLU sont :

- la mobilité
- les espaces naturels, la biodiversité et les continuités écologiques ;
- les risques naturels et technologiques ;

## 2. Qualité et pertinence des informations fournies par le rapport de présentation

### 2.1. Présentation générale du rapport

Le contenu du dossier de saisine au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme est composé de :

- la note de présentation de la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Balan pour la réalisation d'un parking de covoiturage à proximité de l'échangeur n°6 Dagneux/ Balan de l'A42, comprenant :
  - partie I « Contexte administratif »,
  - partie II « Diagnostic urbain »,
  - partie III « Le projet »,
  - partie IV « Caractère d'intérêt général du projet »,
  - partie V « La mise en compatibilité du PLU »,
  - partie VI « La compatibilité avec le PADD et les documents supra-communaux »,
  - partie VII « La conclusion ».
- les diverses pièces réglementaires du PLU, modifiées ou créées pour la mise en œuvre de la mise en compatibilité, dont l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) prévue sur le secteur accueillant le projet de parking de covoiturage ;
- le formulaire, spécifique à une saisine pour demande d'examen au cas par cas d'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme, en vue de déterminer si cette procédure doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La présence de ce dernier document indique une confusion dans le champ d'application de l'évaluation environnementale, ainsi qu'entre les différents types de saisine de l'Autorité environnementale.

Par ailleurs, la structuration et la composition du dossier, ne font pas de référence à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU.

La partie I consacre une partie dédiée « aux textes régissant l'évaluation environnementale » et indique en page 11, que : « *La DREAL a exonéré le projet d'étude d'impact au cas par cas notamment du fait qu'une étude globale d'impact, plus large, sera menée dans le cadre de la suppression du passage à niveau PN 19 et de l'aménagement de la future zone d'aménagement concerté (ZAC) des 3B* ».

Il semble que suite à l'exonération d'étude d'impact du projet de parking de covoiturage, la démarche d'évaluation environnementale propre à la mise en compatibilité du PLU n'ait pas été mise en œuvre. A titre d'illustration, la note de présentation n'emprunte pas le lexique de l'évaluation environnementale du document urbanisme ainsi que les intitulés spécifiques qu'il comprend.

Si l'articulation est délicate à apprécier entre le projet et la mise en compatibilité du PLU qu'il nécessite, il est nécessaire de rappeler que, dans le cas présent, c'est la démarche liée à la procédure d'évolution du PLU qui doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

## 2.2. Articulation de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU et de l'exonération d'étude d'impact du projet

- **La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration de projet entre dans le champ d'une évaluation environnementale systématique**

En application de l'article R. 104-9 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du PLU entre dans le champ d'une évaluation environnementale **systématique**, car les deux critères suivants sont remplis :

- la présence d'un site Natura 2000 sur la commune de Balan,
- la mise en compatibilité du PLU emporte les mêmes effets que ceux d'une révision, en venant réduire une zone agricole.

L'article R.104-9 du code de l'urbanisme précise que: « *Les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion : (...) 3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31.* »

Dans le cas présent, cet article doit être lu avec l'article L.153-31 du code de l'urbanisme :

« *Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :*

*1° (...)*

*2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ; (...)* »

La mise en compatibilité ayant pour principal objectif le reclassement de la zone agricole « A », en zone « Ue » pour une surface de 0,4 hectares, cela aboutit à une réduction de la zone agricole.

La compensation agricole évoquée est un mécanisme découlant des prescriptions de la trame agricole du SCOT BUCOPA. En raison, de la perte pour l'agriculteur exploitant d'une surface faisant partie d'une exploitation déclarée dans le système d'aides de la politique agricole commune (PAC) européenne, la commune envisage une compensation en mettant à disposition gracieuse par convention auprès de l'exploitant, la parcelle E 787, d'une surface d'environ 1,3 hectares.

Cependant, il est indiqué que « *dans l'hypothèse d'une telle compensation, le projet de parking permettrait de restituer 0,9 hectares en zone agricole* ». Or, la parcelle E 787 est actuellement déjà classée en zone agricole « A » selon les informations disponibles sur le Géoportail de l'urbanisme (voir extrait ci-dessous). La compensation n'aurait donc pas d'effet sur la surface agricole du PLU de la commune.

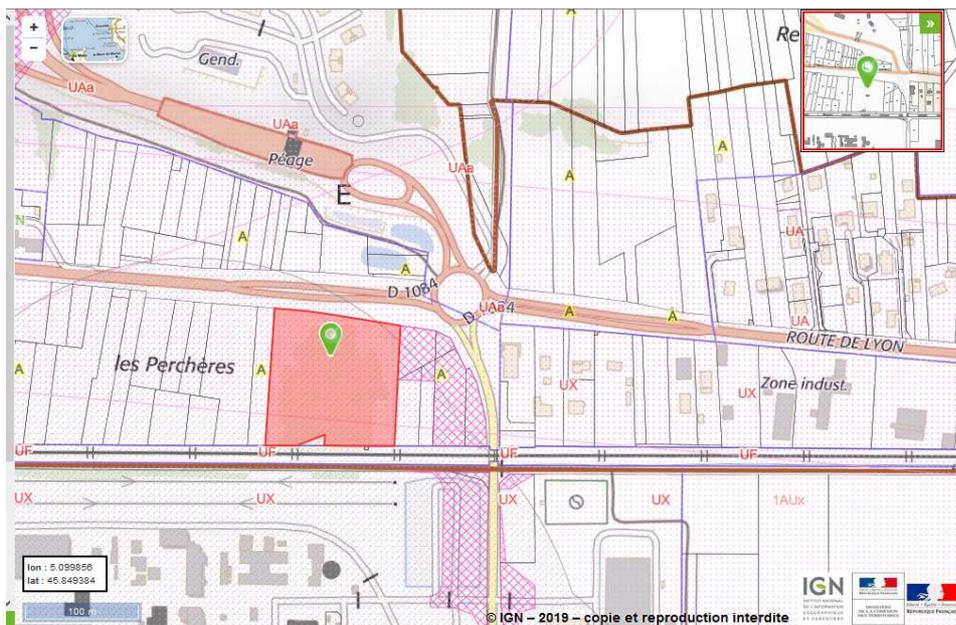


Illustration 2 : Parcelle E 787 Commune de Balan, Extrait du Géoportail de l'urbanisme.

Compte-tenu de la réduction de la zone agricole, la saisine de l'Autorité environnementale ne peut donc pas être une saisine d'examen au cas par cas concernant la mise en compatibilité du PLU, qui viserait à déterminer si cette dernière doit faire l'objet d'une démarche d'évaluation environnementale, étant donné que la mise en compatibilité du PLU relève d'une évaluation environnementale systématique.

À ce titre, le formulaire, spécifique à une saisine pour demande d'examen au cas par cas d'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme, en vue de déterminer si cette procédure doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, n'a donc pas à figurer dans le dossier de saisine adressée à l'Autorité environnementale.

- **Les conséquences de l'exonération d'évaluation environnementale du projet de parking de covoiturage**

L'évaluation environnementale est une démarche qui vise à permettre la prise en compte et l'intégration des enjeux environnementaux :

- d'une part, dans les procédures d'évolution des documents de planification et d'urbanisme, dont les PLU ;
- d'autre part, dans la définition de projets.

Sur le volet projet, la communauté de communes de la côtère à Montluel (3 CM), portant le projet de parking de covoiturage, a saisi l'Autorité environnementale pour l'examen au cas par cas du projet de parking. Le projet de parking a été dispensé d'étude d'impact par la décision n°2020-ARA-KKP-2584 du 5 août 2020.<sup>6</sup>

Cependant, cette décision concerne uniquement le projet de parking de covoiturage et elle n'a donc pas d'incidence sur l'obligation qui demeure de réaliser une évaluation environnementale pour la mise en compatibilité du PLU.

6 [http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020\\_ara\\_kkp\\_2584\\_decision\\_parking\\_covoit\\_balan01\\_vsinee.pdf](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020_ara_kkp_2584_decision_parking_covoit_balan01_vsinee.pdf)

- **Les manquements relatifs à l'évaluation environnementale d'un document d'urbanisme**

Dans le cadre d'une saisine pour avis sur la mise en compatibilité de PLU en lien avec une déclaration de projet, il aurait été nécessaire que le dossier comprenne une évaluation environnementale proportionnée de la procédure d'évolution du PLU, conforme aux attendus listés à l'article R. 151-3 du code de l'urbanisme.

Sur le plan formel, le dossier qui a été soumis à l'Autorité environnementale ne fait pas référence aux attendus listés à l'article R. 151-3 du code de l'urbanisme, propre à l'évaluation environnementale d'un document d'urbanisme. Le dossier présente de façon globale le projet de parking de covoiturage et la mise en compatibilité du PLU qu'il nécessite.

Il est possible de retrouver des éléments pouvant se rattacher aux attendus de l'évaluation environnementale dans le dossier déposé. Cependant, la note de présentation étant principalement descriptive du projet de parking, l'analyse de la démarche d'évaluation environnementale n'est pas véritablement menée.

Par ailleurs et comme déjà indiqué, la note de présentation n'emprunte pas le lexique spécifique à l'évaluation environnementale du document urbanisme ainsi que les items spécifiques qu'il suppose.

### **2.3. État initial de l'environnement, enjeux environnementaux et perspectives de son évolution**

La note de présentation ne comporte pas de partie dédiée à l'état initial de l'environnement, aux enjeux environnementaux et perspectives d'évolution.

Cependant, la partie II « Diagnostic urbain » apporte des éléments pouvant s'en rapprocher. Celle-ci consacre notamment une sous-partie aux espaces naturels patrimoniaux et aux sites Natura 2000, témoignant d'une bonne identification des enjeux présents sur le territoire communal. La surface agricole de 0,4 hectare, classée en zone « A », faisant l'objet d'un changement de zonage vers un sous-secteur « Ue », est hors de tout périmètre de protection, mais elle est identifiée comme espace perméable terrestre de perméabilité moyenne au sein de la trame verte et bleue. Pour dépasser le stade descriptif, ce dernier aspect aurait mérité d'être mis en relation avec la présence des périmètres de protection environnementale et d'inventaires sur le territoire communal.

La partie consacrée aux risques témoigne d'une identification des risques et des plans de prévention à prendre en compte dans la mise en compatibilité du PLU.

**L'Autorité environnementale recommande que soit ajoutée une partie dédiée à l'état initial de l'environnement permettant d'aller au-delà d'une approche descriptive et de cerner les principaux enjeux. L'évaluation environnementale devant être proportionnée, la production d'un tableau récapitulatif et conclusif permettrait de répondre à minima à cette recommandation.**

### **2.4. Articulation du projet avec les plans et programmes d'ordre supérieur**

Plusieurs documents supra-communaux sont listés dans la partie relative au contexte administratif, et pour l'ensemble des documents cités, la conclusion indique que le projet est compatible avec ceux-ci.

Puis la partie VI de la note de présentation est consacrée à la compatibilité du projet de parking avec le PADD et les documents supra-communaux. Le PADD est une pièce réglementaire du PLU, les analyses

développées dans cette partie sont axées sur l'articulation du projet de parking de covoiturage avec les plans et programmes d'ordre supérieur, et non sur celle de la mise en compatibilité du PLU.

## **2.5. Exposé des raisons qui justifient les choix opérés au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement**

La note de présentation décrit les différents scénarii étudiés pour le projet de parking de covoiturage.

Ces développements témoignent, à nouveau, du fait que la réflexion a été menée par l'entrée « projet » du projet de parking et non par celle de la mise en compatibilité du PLU. Les scénarii étudiés concernent des variations propres au projet lui-même, tout en restant dans un secteur déjà déterminé, situé à proximité de l'échangeur autoroutier.

Une étude de scénarii à l'échelle du document d'urbanisme aurait permis d'englober une réflexion plus large sur les conséquences pour le territoire communal, afin de déterminer le scénario permettant la meilleure intégration des enjeux environnementaux.

La justification découlant de l'analyse de ces scénarios celle-ci connaît donc le même biais.

## **2.6. Incidences notables probables du PLU sur l'environnement, et mesures prévues pour éviter, réduire ou, compenser les incidences négatives**

Au sein de la présentation du projet de parking, une partie consacrée aux incidences du projet sur l'environnement fait référence à la décision d'exonération d'étude d'impact du projet de parking. Il est également indiqué que « *La DREAL a exonéré le projet d'étude d'impact au cas par cas, notamment du fait qu'une étude globale d'impact, plus large, sera menée dans le cadre de la suppression du PN19* ». Cette mention n'apparaît pas dans le corps de la décision n°2020-ARA-KKP-2584 du 5 août 2020.<sup>7</sup>

La note de présentation mentionne à plusieurs reprises de futurs aménagements prévus à proximité du périmètre concerné, dont le développement de la ZAC des 3B. Il serait certainement utile de préciser le stade d'avancement de ce projet, et de le prendre en compte pour ce qui est des effets à venir concernant l'impact sur la perméabilité du secteur, au regard de sa localisation présentée ci-dessous :

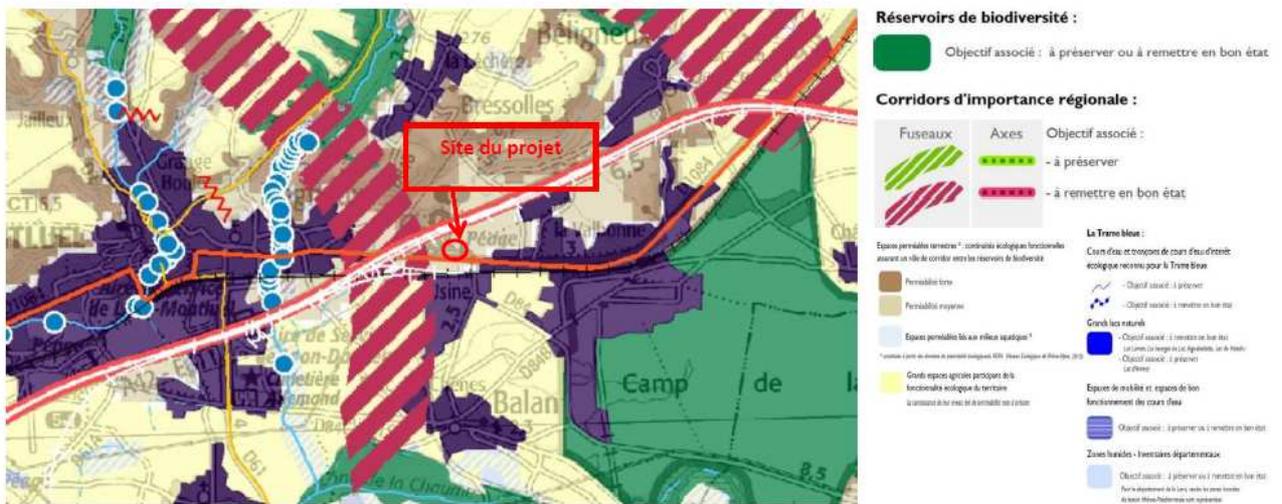
---

<sup>7</sup> [http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020\\_ara\\_kkp\\_2584\\_decision\\_parking\\_covoit\\_balan01\\_vsignee.pdf](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020_ara_kkp_2584_decision_parking_covoit_balan01_vsignee.pdf)



Illustration 3 : situation de la ZAC des 3B et lien avec le parking de covoiturage source page 110 de la note

Dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, il aurait été opportun de développer des éléments sur l'urbanisation à venir, afin d'engager une réflexion sur des mesures de lutte contre la fragmentation des continuités écologiques recensées sur le secteur et présentées ci-dessous :



Zoom du SRCE sur le secteur du projet. Source : 2BR

Illustration 4 : page 40 de la note de présentation

Une analyse approfondie des incidences des zones dédiées à une urbanisation proche, sur le territoire communal permettrait de faire émerger des mesures de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » prenant notamment en compte les enjeux existants en matière de continuités écologiques et de

préservation de la biodiversité.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec les zones d'aménagement limitrophes, et d'engager notamment une réflexion sur les mesures « ERC » adéquates au regard des effets de la fragmentation des espaces sur le fonctionnement des réservoirs de biodiversité .**

## **2.7. Résumé non technique**

Le dossier ne comprend pas de résumé non-technique. Pour rappel, le résumé non-technique est une exigence réglementaire prévue au 7° de l'article R. 151-3 du code de l'urbanisme. Il a pour vocation d'apporter au public les éléments nécessaires à la compréhension de la procédure de mise en compatibilité du PLU, de façon claire et pédagogique.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec un résumé non-technique, afin qu'il remplisse son objectif d'information du public, en insérant notamment des cartographies synthétisant les enjeux environnementaux du territoire.**

## **3. Prise en compte de l'environnement par le projet de mise en compatibilité du PLU**

### **3.1. Mobilité**

Le futur secteur « Ue » vise l'accueil d'un projet de parking de covoiturage de 82 places de stationnement et 2 places pour personnes à mobilité réduite. Les éléments de programmation précisés page 122 mentionnent également des bornes de recharge électrique, un abri collectif vélo sécurisé.

Il est indiqué en page 128 de la note de présentation, que le parking de covoiturage proposera « *une solution intermodale (bus, vélo, mode doux)* ». Cependant, les dispositifs favorisant l'intermodalité ne sont pas détaillés. Plusieurs questions peuvent illustrer cela :

- une liaison est-elle en réflexion pour relier la zone « Ue » à la gare de la Valbonne (située à environ 2,5 kilomètres) ?
- à quel réseau de transports en commun sera relié la zone « Ue » ? un arrêt spécifique est-il prévu pour sa desserte ?

**L'Autorité environnementale recommande de renforcer l'analyse présentée, en détaillant les dispositifs favorisant l'intermodalité qui seront prévus pour l'insertion de la zone « Ue » dans le maillage existant.**

### **3.2. Préservation des espaces naturels, de la biodiversité et des continuités écologiques**

La surface de 0,4 hectare de zone agricole faisant l'objet d'un reclassement en zone « Ue » est située dans un espace perméable terrestre de perméabilité moyenne et à proximité d'un corridor surfacique identifié comme « à remettre en bon état » au sein du schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), qui inclut désormais l'ancien schéma régional de cohérence écologique, déclinant la trame verte et bleue. Ainsi et comme relevé plus haut, le nord de la commune de Balan est concerné par la présence de plusieurs corridors écologiques permettant de relier des réservoirs de biodiversité, dont les sites Natura 2000 localisés sur la commune.

Le maintien et la préservation des réservoirs de biodiversité, comme les sites Natura 2000, s'appuient sur la nécessité de préserver les corridors écologiques et des espaces perméables permettant les mouvements des espèces. Les aménagements, bien que situés hors des sites Natura 2000, peuvent donc avoir des impacts sur leur fonctionnement et provoquer un appauvrissement de leur richesse environnementale.

L'OAP sur le secteur « Ue » mentionne la création d'une zone tampon et de haies bocagères, ainsi qu'un aménagement paysager du parking.

Cependant, au-delà des prescriptions de l'OAP, une réflexion sur l'atténuation des effets de fragmentation des espaces aurait pu être menée à l'échelle du document d'urbanisme, notamment sur les outils de restauration des trames vertes et bleues<sup>8</sup> pouvant être mobilisés dans les outils réglementaires du PLU : lutte contre l'artificialisation des sols, réflexion sur la création de solutions pour permettre le mouvement des espèces utilisant le corridor, renforcement de la protection des haies et incitation à la création de haies champêtres en milieu agricole, de la végétalisation...

Au sein du règlement écrit les dispositions spécifiques à la zone « Ue » mentionnent que « *la surface imperméable doit être limitée aux stricts besoins de l'opération* ». À titre d'exemple, les dispositions du règlement auraient pu aller plus loin en introduisant une réflexion quant à la possibilité de réaliser des parkings n'imperméabilisant pas les sols.

### 3.3. Risques naturels et technologiques

La note de présentation indique en page 98 que « *les parcelles cadastrées du projet ne sont pas concernées par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT). La parcelle E570 est seulement tangente à la zone rouge clair r1. Néanmoins les abords de la RD 1084 compris dans le périmètre du projet sont concernés par le PPRT. Ainsi la partie Sud-Ouest du projet correspondant aux abords de la RD 1084 devra prendre en compte cette servitude.* »

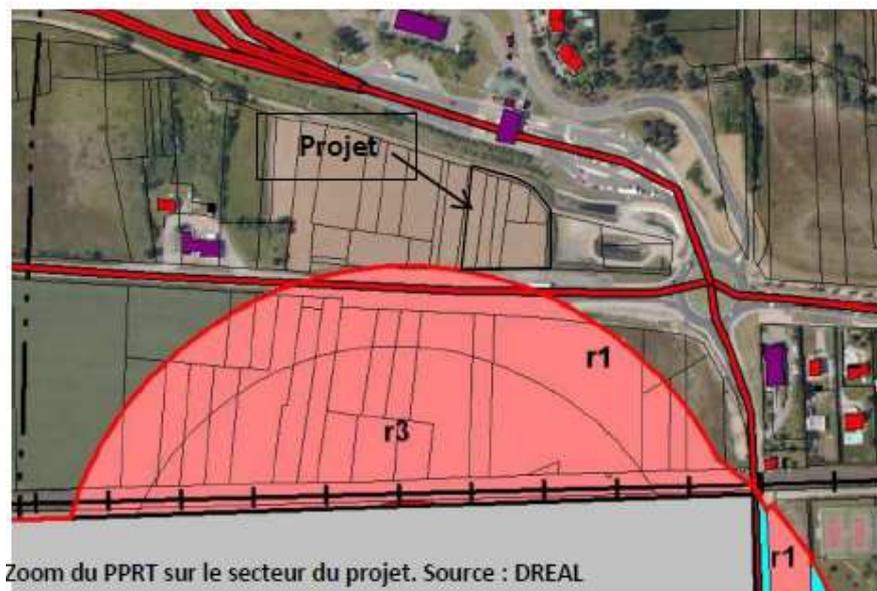


Illustration 5 : Parking et zonage du plan de prévention des risques

8 Centre de ressource de la Trame verte et bleue : <http://www.trameverteetbleue.fr/outils-methodes/mise-oeuvre?language%3Den=fr>.

Le traitement de cet enjeu est correctement traduit dans le règlement du PLU de la zone « Ue » qui renvoie clairement à l'application et aux prescriptions du PPRT lié à l'usine. Ce périmètre n'apparaît pas dans l'OAP.

**L'Autorité environnementale recommande de faire apparaître le périmètre du PPRT dans le plan d'aménagement inséré dans l'OAP créée spécifiquement pour le projet de parking de covoiturage.**