



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

**AMBITION
TERRITOIRES
2030** | SCHÉMA RÉGIONAL
D'AMÉNAGEMENT,
DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE ET D'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
Auvergne-Rhône-Alpes



FASCICULE DES RÈGLES

Sommaire

Fascicule des règles

Préambule	4		
Rappel du cadre juridique	5		
Aménagement du territoire et de la montagne	9		
Règle n°1 – Règle générale sur la subsidiarité SRADDET / SCoT	10		
Règle n°2 – Renforcement de l’armature territoriale	11		
Règle n°3 – Objectif de production de logements et cohérence avec l’armature définie dans les SCoT	12		
Règle n°4 – Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière.....	13		
Règle n°5 – Densification et optimisation du foncier économique existant.....	15		
Règle n°6 – Encadrement de l’urbanisme commercial	17		
Règle n°7 – Préservation du foncier agricole et forestier.....	19		
Règle n°8 – Préservation de la ressource en eau 21			
Règle n°9 – Développement des projets à enjeux structurants pour le développement régional.....	23		
Infrastructures de transport, d’intermodalité et de développement des transports	25		
Règle n°10 – Coordination et cohérence des services de transport à l’échelle des bassins de mobilité	26		
Règle n°11 – Cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l’échelle d’un ressort territorial, au sein d’un même bassin de mobilité	28		
Règle n°12 – Contribution à une information multimodale voyageurs fiable et réactive et en temps réel.....	29		
Règle n°13 – Interopérabilité des supports de distribution des titres de transport.....	31		
Règle n°14 – Identification du Réseau Routier d’Intérêt Régional.....	32		
Règle n°15 – Coordination pour l’aménagement et l’accès aux pôles d’échanges d’intérêt régional... 40			
		Règle n°16 – Préservation du foncier des pôles d’échanges d’intérêt régional	42
		Règle n°17 – Cohérence des équipements des Pôles d’échanges d’intérêt régional	43
		Règle n°18 – Préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d’eau pour la logistique et le transport de marchandises.....	44
		Règle n°19 – Intégration des fonctions logistiques aux opérations d’aménagements et de projets immobiliers	45
		Règle n°20 – Cohérence des politiques de stationnement et d’équipements des abords des pôles d’échanges	47
		Règle n°21 – Cohérence des règles de circulation des véhicules de livraison dans les bassins de vie	49
		Règle n°22 – Préservation des emprises des voies ferrées et priorité de réemploi à des fins de transports collectifs	51
		Climat, air, énergie	52
		Règle n°23 – Performance énergétique des projets d’aménagements.....	53
		Règle n°24 – Trajectoire neutralité carbone	54
		Règle n°25 – Performance énergétique des bâtiments neufs.....	55
		Règle n°26 – Rénovation énergétique des bâtiments.....	56
		Règle n°27 – Développement des réseaux énergétiques	57
		Règle n°28 – Production d’énergie renouvelable dans les zones d’activités économiques et commerciales	58
		Règle n°29 – Développement des énergies renouvelables.....	59
		Règle n°30 – Développement maîtrisé de l’énergie éolienne	60
		Règle n°31 – Diminution des GES	61
		Règle n°32 – Diminution des émissions de polluants dans l’atmosphère.....	62
		Règle n°33 – Réduction de l’exposition de la population aux polluants atmosphériques	64

Règle n°34 – Développement de la mobilité décarbonée.....	66	Règle n°41 – Amélioration de la perméabilité écologique des réseaux de transport	80
Protection et restauration de la biodiversité.....	67	Prévention et gestion des déchets.....	82
Règle n°35 – Préservation des continuités écologiques.....	68	Règle n°42 – Respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets.....	83
Règle n°36 – Préservation des réservoirs de biodiversité.....	70	Risques naturels	84
Règle n°37 – Préservation des corridors écologiques.....	72	Règle n°43 : Réduction de la vulnérabilité des territoires vis-à-vis des risques naturels	85
Règle n°38 – Préservation de la trame bleue	74	Modalités de mise en œuvre et d'évaluation du SRADDET.....	87
Règle n°39 – Préservation des milieux agricoles et forestiers supports de biodiversité	76	Les finalités de la mise en œuvre et de l'évaluation	88
Règle n°40 – Préservation de la biodiversité ordinaire.....	78	Les modalités de mise en œuvre et les indicateurs d'évaluation.....	88
		Liste des principaux acronymes	94

Préambule

Rappel du cadre juridique

Le fascicule des règles constitue la deuxième pièce du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Il a pour objet :

- D'exposer les règles prévues par la Région pour contribuer à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, en vertu de l'article L.4251-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (objectifs préalablement exposés dans la première pièce du SRADDET, le rapport).
- De faciliter la mise en œuvre de ces règles sur le territoire régional.

Des règles coconstruites

Le présent fascicule des règles a été construit avec les différents acteurs du territoire.

- **Entre avril et octobre 2017**, la Région a ouvert une phase de rencontre des acteurs locaux dans les douze départements d'Auvergne-Rhône-Alpes. **Les douze rencontres territoriales** ont été organisées en ateliers, sous la conduite du Vice-président délégué à l'aménagement du territoire et à la solidarité avec les territoires auvergnats. Pour chacune des rencontres, une synthèse des ateliers a été élaborée. Il en est ressorti des **enjeux, priorités et attentes** transversaux et territorialisés en matière d'environnement/énergie, de mobilité/infrastructures de transport et d'aménagement du territoire. Ces contributions ont directement nourri les règles du SRADDET.
- **D'octobre 2017 à juillet 2018**, faisant suite à cette concertation des acteurs, la phase de concertation « grand public » s'est ouverte. La Région a lancé une **consultation citoyenne** pour nourrir son SRADDET. Tous les habitants de la région ont pu s'exprimer sur le site de la concertation jeparticipe.auvergnerrhonealpes.fr via une dizaine de fils de discussion.
- **En mai 2018**, la Région a saisi par courrier l'ensemble des Personnes Publiques Associées (PPA), dans le but qu'elles proposent des règles.
- **En parallèle, tout au long de la démarche d'écriture, d'autres réunions plus thématiques et plus ciblées** ont complété la consultation des acteurs locaux, de manière à capter le plus finement possible les enjeux locaux majeurs, et appréhender au mieux les axes de développement et les projets de chaque territoire.
- **En janvier et février 2019, trois réunions d'échange avec les acteurs locaux** sur le contenu du préprojet ont permis de prendre en compte les dernières remarques avant la présentation du SRADDET aux élus régionaux.

Durant cette phase de co-construction, la Région a également reçu **près de cent contributions écrites** (État, Département, SCoT, PNR, CESER, EPCI, Métropoles, associations environnementales, acteurs de l'énergie, AOM, etc.) qui ont très largement contribué à préciser et contextualiser les règles.

Les règles ont ensuite été affinées afin de tenir compte des retours des PPA et de l'enquête publique.

Un cadre juridique spécifique

Sur la base de toute cette matière recensée et analysée, conformément aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) fixées par les articles R.4251-8 à R.4251-12 du CGCT, les règles du fascicule du SRADDET ont été élaborées.

La première spécificité de son contenu, comme présenté dans le tableau ci-dessous, est liée à l'intégration par le SRADDET de plusieurs schémas et plans régionaux.

Domaines du SRADET	Format de la règle – Extrait du Code Général des Collectivités Territoriales (articles R.4251-9 à R.4251-12)
Transport et intermodalité (Intégration du SRI – SRIT)	<p>Liste des infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région.</p> <p>Mesures pour favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes.</p> <p>Mesures pour assurer une information des usagers sur l'offre de transports, et permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.</p> <p>Modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champ de l'article L.3114-1 du code des transports, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants.</p> <p>Liste des voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional.</p>
Climat, air énergie (Intégration du SRCAE)	<p>Mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération.</p>
Protection et de restauration de la biodiversité (Intégration du SRCE)	<p>Règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques.</p> <p>Actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation mentionnées par l'article R. 371-20 du code de l'environnement.</p> <p>Mesures conventionnelles et des mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques.</p>
Prévention et de gestion des déchets (Intégration du PRPGD)	<p>Liste des installations qu'il est nécessaire de fermer, d'adapter et de créer.</p> <p>Liste des installations de stockage des déchets non dangereux.</p> <p>Liste des installations de stockage de déchets inertes prévues, en justifiant de leur capacité, dans les secteurs les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance.</p> <p>La limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes, (article R. 541-17 du code de l'environnement), qui peut varier selon les collectivités territoriales et qui s'applique lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation.</p> <p>Mesures permettant d'assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets, notamment les installations permettant de collecter et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge.</p> <p>Dérogations : la possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets définie à l'article L. 541-1 du code de l'environnement peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques, en la justifiant compte tenu des effets globaux sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques.</p> <p>Modalités d'action en faveur de l'économie circulaire.</p>

La seconde spécificité de son contenu, est la possibilité offerte par l'article R425-8 du CGCT rendant possible « toute autre règle générale contribuant à la réalisation des objectifs » du SRADEET.

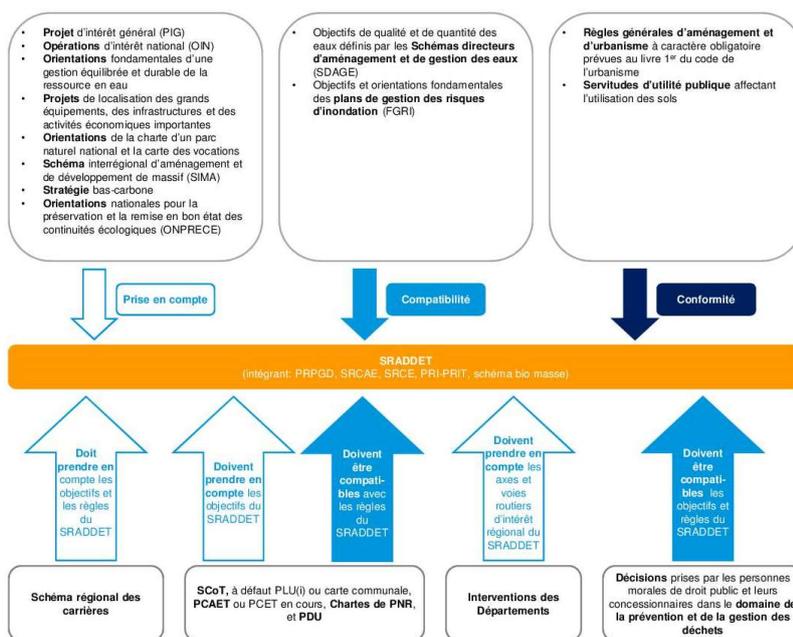
La Région a fait le choix de limiter le nombre de règles spécifiques.

Par ailleurs, la règle n°1 rappelle un principe fondamental d'élaboration du SRADEET Auvergne-Rhône-Alpes : le rapport de subsidiarité entre la Région et ses Territoires. La Région se positionne ainsi comme un acteur facilitateur de l'élaboration et de la mise en œuvre des projets des territoires.

Les règles générales du SRADEET dans la hiérarchie des normes

Les règles générales du SRADEET s'imposent dans un rapport de compatibilité¹ aux décisions et documents suivants :

- Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ou, en l'absence de SCoT applicable, aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux et intercommunaux (PLUi), aux cartes communales, et aux documents tenant lieu de PLU (article L. 4251-3 du CGCT).
- Chartes de Parcs Naturels Régionaux (PNR).
- Plans de Déplacements Urbains (PDU), futurs Plan de mobilité.
- Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET).
- Décisions prises par les **personnes morales de droit public** et leurs concessionnaires **dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets** et, notamment :
 - ∟ décisions prises en application du chapitre unique du titre VIII du livre 1er du code de l'environnement (relatif aux autorisations environnementales) ;
 - ∟ décisions prises en application du titre 1er du livre V du code de l'environnement (relatifs aux ICPE) ;
 - ∟ délibérations d'approbation des plans et des programmes prévus à la sous-section « Plan de prévention et de gestion des déchets » (Article L. 541-15 du code de l'environnement).



Les règles générales du SRADEET s'imposent dans un rapport de prise en compte² au :

- Schéma régional des carrières (article L. 515-3 du code de l'environnement).

Les règles générales relatives aux voies et axes routiers d'intérêt régional s'imposent dans un rapport de prise en compte aux interventions suivantes :

- Les **Départements** doivent prendre en compte les règles relatives à ces itinéraires d'intérêt régional, dans le cadre de leurs interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers (article L. 4251-1 du CGCT).

¹ Le rapport de compatibilité impose le respect de l'esprit du document supérieur. A la différence d'un rapport de conformité, qui implique un respect strict de la norme supérieure, la compatibilité implique qu'il n'y ait pas de contradiction substantielle entre la norme inférieure et la norme supérieure. Le rapport de compatibilité préserve donc une certaine marge de manœuvre à ses destinataires. Le rapport de compatibilité permettra donc SRADEET, par le biais de ses règles générales, de créer un cadre commun aux documents infrarégionaux, et de tendre à une plus forte cohérence des choix d'aménagements réalisés aux différentes échelles.

² Le rapport de prise en compte implique de ne pas remettre en cause les orientations fondamentales du document supérieur. Néanmoins, contrairement au rapport de compatibilité, cette notion de prise en compte n'exclut pas totalement une dérogation à titre exceptionnel et sous le contrôle du juge, si elle est justifiée par l'intérêt de l'opération envisagée.

Une structuration homogène des règles

Les règles définies par la Région sont au nombre de 42. Pour en faciliter leur compréhension par tous, la présentation de chaque règle est structurée comme suit :

Règle n°	
<i>Exposé de la règle avec lequel s'opère le rapport de prescriptibilité avec les documents et décisions de rang inférieur au SRADET</i>	
Principaux objectifs concernés par la règle	<i>Liste des objectifs pour lesquels la règle participe à leur mise en œuvre</i>
Explication et justification de la règle	<i>Explication des contours de la règle, des notions utilisées. Explication des raisons qui président à l'élaboration de la règle (constat, enjeux, problématiques, etc.).</i>
Application territoriale spécifique éventuelle	<i>Application territoriale spécifique de la règle selon la nature de la règle,</i>
Mesures d'accompagnement proposées par la Région	
<i>Enoncé des mesures/actions dont la Région est ou souhaite se doter Enoncé des mesures/actions dont la Région propose aux territoires de se doter</i>	

} PORTÉE PRESCRIPTIVE
} PORTÉE INDICATIVE

Enfin, lorsqu'il est écrit « document d'urbanisme et de planification » dans le fascicule, cela recouvre tous les documents de rang inférieur au SRADET (cf. liste page précédente).

Aussi, au-delà des documents et acteurs explicitement cités dans chaque règle, la philosophie de ce fascicule est d'inviter chaque document et acteur à participer, dans la limite de ses compétences, à la mise en œuvre des règles du SRADET, par ses stratégies, objectifs, dispositifs, etc.

Aménagement du territoire et de la montagne

Règle n°1 – Règle générale sur la subsidiarité SRADDET / SCoT	
Dans une volonté de subsidiarité permettant de prendre en compte les spécificités locales, les SCoT, les PLU(i), les chartes de PNR et d'une façon générale tous les documents devant s'inscrire en compatibilité avec le fascicule des règles, devront décliner quantitativement, dans la limite de leurs compétences, à l'échelle de leur périmètre, et en cohérence avec ceux voisins, l'ensemble des objectifs du SRADDET.	
Principaux objectifs concernés par la règle	Tous les objectifs du SRADDET.
Explication et justification de la règle	<p>La Région Auvergne-Rhône-Alpes, en tant que cheffe de file de l'aménagement de son territoire, réaffirme sa confiance dans les collectivités et partenaires pour respecter le cap donné par les objectifs du SRADDET, et pour les décliner opérationnellement et quantitativement à l'échelle de leur périmètre et dans la limite de leurs compétences.</p> <p>Le SRADDET est un document de planification qui s'attache à respecter le principe de subsidiarité, c'est-à-dire que tout en prenant en compte les obligations suprarégionales ou nationales qui s'imposent à lui, il s'attache d'une part à ne pas ajouter de normes supplémentaires inutiles ou inapplicables car trop générales, et d'autre part à s'appuyer sur les documents de planification de rang inférieur pour décliner efficacement sa stratégie.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le rôle de PPA de la Région sur les documents de planification et d'urbanisme. • L'animation de temps d'échanges avec les SCoT, PLUi, etc. sur des sujets ponctuels. • L'accompagnement des partenaires à la mise en œuvre du SRADDET, à son suivi et à son évaluation. 	

Règle n°2 – Renforcement de l’armature territoriale

Les documents de planification et d’urbanisme, dans le respect de leurs champs d’intervention, doivent contribuer à renforcer, sur leur territoire, les différents niveaux de polarités et leurs fonctions de centralité : accessibilité et desserte en transports (collectifs) et autres services de mobilité, services et équipements, développement économique, pôle de formation, commerces, gestion économe du foncier, etc.

Ce travail doit être mené en lien avec les territoires limitrophes en justifiant d’une recherche de cohérence et complémentarité des niveaux d’armature.

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>5.1. Promouvoir une organisation multipolaire qui renforce les complémentarités des territoires et favorise les fonctionnements de proximité à l’échelle locale.</p> <p>1.1. Redynamiser les centres bourgs et les centres des villes moyennes et les quartiers en difficulté.</p> <p>1.3. Garantir la cohérence entre urbanisme et déplacements.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Cette règle vise à encourager les territoires qui ne l’ont pas encore fait à définir une armature ; et pour l’ensemble des territoires, de développer les conditions de son renforcement et de s’assurer de leur bonne cohérence avec celle des territoires voisins</p> <p>La définition d’une armature est en effet un préalable au bon fonctionnement de l’offre de transports collectifs, de transports alternatifs (transports partagés, à la demande, etc.), et autres solutions de mobilité active (véloroutes, voies vertes, cheminements piétons) à la préservation des espaces naturels et agricoles, à la vitalité des centres-bourgs et centres-villes, à la réduction de la consommation d’espace, à l’adéquation entre l’offre et la demande d’équipements et de services publics, etc.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Travail à réaliser en cohérence avec les orientations de la Directive Territoriale d’Aménagement (DTA) de l’aire métropolitaine lyonnaise pour les territoires concernés.

Mesures d’accompagnement

L’inter SCoT de l’aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne a publié en 2016 un document intitulé « Recommandations pour une harmonisation de la sémiologie et du vocabulaire employés ». Le premier chapitre porte sur l’armature urbaine et met en avant 5 niveaux de polarités : métropolitain, agglomération, intermédiaire/bassin de vie, polarité-locale/de proximité et villages.

Des critères sont donnés pour permettre l’identification des polarités en laissant toutefois des marges de manœuvre aux territoires.

Un travail d’harmonisation des polarités peut donc être engagé entre les SCoT sur cette base méthodologique.

Règle n°3 – Objectif de production de logements et cohérence avec l'armature définie dans les SCoT

Les objectifs de production de logements définis dans les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent être définis et justifiés en cohérence avec les niveaux de polarité (par exemple ceux de l'armature définie dans les SCoT), et avec les besoins observés sur le territoire et les territoires voisins en matière de : maintien et accueil de population (taux de croissance envisagé), offre de transports et services de mobilité, localisation des zones d'emplois, changements de modes de vie, parcours résidentiels, préservation du foncier et ressources disponibles, diversification de l'offre de logement (habitat intermédiaire, formes alternatives, etc.), etc.

Par ailleurs, ces objectifs devront être phasés dans le temps, et leur mise en œuvre devra être justifiée et déclinée en travaillant sur plusieurs axes :

- prioritairement la réhabilitation des logements dégradés (copropriétés privées et publiques, monopropriété) et la reconversion des friches ;
- la résorption de la vacance ;
- le traitement de l'habitat indigne ;
- enfin, après traitement des autres modalités, la production de logements neufs (en priorité par densification des espaces déjà urbanisés et renouvellement urbain).

Principaux objectifs concernés par la règle	1.2. Répondre à la diversité et à l'évolution des besoins des habitants en matière d'habitat. 1.3. Garantir la cohérence entre urbanisme et déplacements. 5.1. Promouvoir une organisation multipolaire qui renforce les complémentarités des territoires et favorise les fonctionnements de proximité à l'échelle locale. 1.8. Rechercher l'équilibre entre les espaces artificialisés et les espaces naturels et agricoles dans et autour des espaces urbanisés. 1.1. Redynamiser les centres bourgs et les centres des villes moyennes et les quartiers en difficulté.
Explication et justification de la règle	Les documents de planification et d'urbanisme sont tenus de définir des objectifs quantitatifs en termes de logement. Néanmoins, par cette règle il est souhaité que les modalités de définition de ces objectifs soient mieux justifiées et explicitées, pour davantage de lisibilité au service de la mise en œuvre du projet, et de sa cohérence avec les projets voisins. La production de logements neufs reste bien entendu possible, toutefois elle ne sera acceptable qu'à la condition que le territoire ait démontré au préalable avoir engagé un travail (qui peut être terminé ou toujours en cours) sur les autres axes d'intervention.
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Les Opérations de Restorations Immobilières (ORI). • Les Opération programmée pour l'Amélioration de l'Habitat (OPAH). 	

Règle n°4 – Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière

Pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, en conformité avec une trajectoire devant conduire au « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050 comme annoncé par la Commission européenne, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent donner la priorité à la limitation de la consommation d'espace quel que soit l'usage (économique, logistique, habitat, services, commerces, etc.).

Pour se faire, il conviendra de :

- **Elaborer une approche globale des cycles du foncier, par une gestion intégrée (habitat, économie, agriculture, biodiversité etc.) et à visée opérationnelle.**
 Cette approche transversale pourra faire l'objet de stratégies foncières déclinées à terme en plans d'actions foncière à l'échelle des EPCI, dont l'objet sera de planifier les interventions foncières dans une perspective pluriannuelle, en organisant l'acquisition anticipée et le « portage » de terrains à aménager, et en mobilisant les ressources et les outils disponibles, pour faciliter la réalisation de projets d'aménagement communaux et intercommunaux.
- **Mobiliser prioritairement, avant tout projet d'extension ou de création, les opportunités existantes à l'intérieur des enveloppes bâties et aménagées, à travers le renouvellement urbain, notamment par :**
 - la requalification des friches (démolition / reconstruction) ;
 - la densification raisonnée du tissu existant – tout en ménageant des espaces d'aménités et en augmentant la place du végétal en ville –, les SCoT demandant aux PLU(i) de définir des densités minimums ;
 - le réinvestissement des dents creuses et du bâti vacant ;
 - les réhabilitations, en anticipant les changements d'usage et de destination des espaces réhabilités (logique d'urbanisme circulaire) ;
 - la mutualisation d'équipements (par exemple stationnement, stockage, restauration, etc.).
- **Orienter le développement dans les limites urbaines existantes et les secteurs les mieux desservis, avant toute extension ou création. A défaut, ces dernières (extensions et créations) devront être justifiées au vu des évolutions démographiques des dix dernières années, se feront en continuité urbaine, et seront préalablement conditionnées à la définition d'objectifs :**
 - de qualité urbaine, architecturale, paysagère et naturelle ;
 - de densité raisonnée et adaptée aux caractéristiques du territoire ;
 - d'anticipation des usages futurs des nouveaux aménagements, en travaillant sur la mutabilité et la réversibilité des constructions.

Principaux objectifs concernés par la règle

3.1. Privilégier le recyclage du foncier à la consommation de nouveaux espaces.

3.3. Préserver et valoriser les potentiels fonciers pour assurer une activité agricole viable, soucieuse de la qualité des sols, de la biodiversité et résiliente face au changement climatique.

3.6 Limiter le développement de surfaces commerciales en périphérie des villes en priorisant leurs implantations en centre-ville et en favorisant la densification des surfaces commerciales existantes.

1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.

	<p>1.1. Redynamiser les centres bourgs et les centres des villes moyennes et les quartiers en difficulté.</p> <p>1.3. Garantir la cohérence entre urbanisme et déplacements.</p> <p>1.8. Rechercher l'équilibre entre les espaces artificialisés et les espaces naturels et agricoles dans et autour des espaces urbanisés.</p> <p>1.6. Préserver la trame verte et bleue.</p> <p>3.2. Anticiper à l'échelle des SCoT la mobilisation de fonciers de compensation à fort potentiel environnemental.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Cette règle cherche à limiter la consommation d'espace, en ciblant tous les types d'urbanisation, dans un contexte où la Commission européenne a fixé un objectif d'arrêt d'ici 2050 de « toute augmentation nette de la surface de terre occupée » et où l'Etat prévoit de prendre des dispositions, sous peu, devant traduire l'application du « zéro artificialisation nette » annoncée dans la loi biodiversité de 2018.</p> <p>Conséquemment, la Région n'a pas souhaité « préempter » (et risquer de ne pas être en conformité avec) les décisions nationales à paraître qui viendront apporter des précisions essentielles sur l'objectif temporel d'atteinte du zéro artificialisation nette (2030 ? 2040 ? 2050 ?), la maille géographique (échelle du SCoT, du PLU ? Autre échelle ?), la définition d'un sol artificialisé et d'un sol désartificialisé, etc.</p> <p>C'est pourquoi, favorable au principe du zéro artificialisation nette, la Région a souhaité se montrer volontariste et prescriptive sur la gestion économe du foncier, sans pour autant annoncer un objectif chiffré ou temporel, dans l'attente des dispositions prises par l'Etat qui s'imposeront d'ailleurs au SRADET et aux documents de rangs inférieurs.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le dispositif IDfriches sur la réhabilitation des friches industrielles. • La mobilisation et le développement des établissements publics fonciers, offices fonciers solidaires et foncière. • La promotion des outils fonciers à disposition des collectivités (via le CERF notamment). • Le lancement d'une démarche d'objectivation des coûts induits de la consommation foncière et de la valeur non marchande des terrains. 	

Règle n°5 – Densification et optimisation du foncier économique existant

Pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent :

- rechercher l'intégration prioritaire des activités n'engendrant pas de nuisances dans les secteurs déjà bâtis afin de développer une mixité des fonctions ;
- prioriser, avant toute création ou extension de zones d'activités économiques, y compris logistiques, la densification et l'optimisation des zones d'activités existantes, en cohérence avec les opportunités de complémentarités entre territoires limitrophes, notamment afin de favoriser les synergies d'entreprises et le développement de services mutualisés (par exemple, restauration interentreprises, espaces de coworking, plans de mobilité, salles de réunions communes, équipements d'aires partagées de stationnement tous modes) dans une logique de redynamisation d'ensemble.

Par ailleurs, lorsqu'un projet de création ou d'extension s'avère justifié au regard des éléments ci-dessus, ce dernier devra être dimensionné, phasé, motivé et encadré en promouvant notamment les principes de l'écologie industrielle³ et en tenant compte de :

- l'approche environnementale globale, et notamment la préservation des continuités écologiques et du foncier agricole ;
- l'économie de la ressource foncière (recherche de densité, recours à la verticalité (par exemple parkings en hauteur), etc.) ;
- l'insertion paysagère et architecturale en cohérence avec l'objectif global de densification, de mutualisation des services et espaces (salles de réunions, cantines, crèches, parkings, etc.), et dans une volonté de créer des espaces de centralité / convivialité ;
- l'intégration des problématiques de production d'énergies renouvelables et de réduction de consommation d'énergie sur l'ensemble de la zone ;
- les possibilités de desserte en transports collectifs, par les modes actifs (piéton, vélos, etc.), par les autres services de mobilité (autopartage, covoiturage, etc.), de parkings mutualisés ;
- les connexions aux réseaux d'infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales, plateformes de transbordement) qui devront être en capacité d'absorber les trafics générés.

Enfin, dans le cadre de projets de création et d'extension de zones d'activités, les documents de planification et d'urbanisme devront, dans le respect de leurs champs d'intervention :

- Encourager la réalisation de plans de mobilité (PDA, PDIE, PDE).
- Prévoir les aménagements nécessaires à l'intérieur de la zone (pistes cyclables, cheminements piétons, stationnements sécurisés et à l'abri, éclairage, etc.), afin de favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle et la mutualisation des services (navettes communes, ratio de places de parking dédiées au covoiturage, service télématique favorisant ce covoiturage, parc de vélos partagés, etc.).
- Prévoir les aménagements afin de faciliter la collecte sélective des déchets.

Principaux objectifs concernés par la règle

- 3.1 Privilégier le recyclage du foncier à la consommation de nouveaux espaces.
- 1.6. Préserver la trame verte et bleue.

³ L'écologie industrielle est une notion et une pratique récente du management environnemental visant à limiter les impacts de l'industrie sur l'environnement. Fondée sur l'analyse des flux de matière et d'énergie, l'écologie industrielle cherche à avoir une approche globale du système industriel en le représentant comme un écosystème et à le rendre compatible avec les écosystèmes naturels.

	<p>3.8. Augmenter de 54 % la production d'énergie renouvelable.</p> <p>1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements.</p> <p>2.3. Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres de services en fonction des spécificités des personnes et des territoires.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Cette règle se veut un prolongement réglementaire des orientations définies dans l'axe 3 du SRDEII et qui invite les acteurs à privilégier la requalification et l'optimisation du foncier économique existant (entre autres).</p> <p>Il y a donc plusieurs enjeux autour de cette règle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encourager les territoires à mettre en place des stratégies de développement économique qui tiennent tout particulièrement compte des enjeux de maîtrise foncière et de gestion des externalités liées au transport (émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre, bruit, etc.). • Assurer la cohérence des stratégies de développement économique entre territoires : éviter les situations de concurrence et repérer les leviers de collaboration. • Participer à la compétitivité des entreprises et à l'attractivité des zones d'activités économiques.
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le guide « Comment utiliser le foncier dans les zones d'activités existantes » réalisé par le CERF. • La mise en place d'un club des ZAE animé par le CERF. • La sensibilisation / information des élus locaux et des entreprises sur les enjeux de l'optimisation foncière des ZAE (augmentation des recettes fiscales, mutualisation des équipements, amélioration du cadre de travail, etc.). • L'élaboration, à l'échelle des EPCI, de schémas de développement de zones d'activités ou Stratégies d'accueil des entreprises. • Une analyse, par le SCoT ou le PLUi, de l'état de l'offre foncière et immobilière (friches industrielles et commerciales) existante, et notamment ses potentiels, ses manques et ses conditions d'évolution. • Une estimation, par le SCoT ou le PLUi, des perspectives en matière de foncier et d'immobilier économique sur le territoire (typologie, rythme de commercialisation, secteurs attractifs pour les entreprises etc.). • Développer des dispositifs d'animation, d'information et de conseil en mobilité. 	

Règle n°6 – Encadrement de l’urbanisme commercial

Les documents de planification et d’urbanisme, dans le respect de leurs champs d’intervention, doivent contribuer (notamment via l’élaboration de DAAC pour les SCoT qui n’en auraient pas encore) à éviter les nouvelles implantations commerciales diffuses, et enrayer la multiplication des surfaces commerciales en périphérie (y compris les petites unités en entrée de ville et les commerces de flux) en :

- priorisant les implantations nouvelles de surfaces commerciales dans les centres-villes et centres bourgs, et les zones existantes et déjà dédiées aux commerces, et en limitant la mutation de fonciers dédiés à l’activité économique/productive vers du foncier à vocation commerciale, notamment hors tissu urbain dense ;
- priorisant le renouvellement et la densification avant toute extension et toute nouvelle création de surface commerciale (l’ouverture de nouvelle surface pouvant être conditionnée à l’atteinte d’un niveau de densification dans les surfaces existantes).

Par ailleurs, lorsqu’un projet de création ou d’extension de surfaces commerciales s’avère justifié au regard des éléments ci-dessus, ce dernier devra être dimensionné, phasé, motivé et encadré :

- au regard de sa cohérence avec la typologie de la demande existante, de sa dynamique d’évolution sur le territoire et de l’évolution démographique du territoire ;
- au regard de sa cohérence avec l’offre commerciale existante, notamment dans les centralités urbaines (objectif de maintien d’un maillage commercial de proximité) et des possibilités de densification/requalification des zones et polarités commerciales existantes ;
- au regard de la desserte actuelle et prévue en transports collectifs et autres services de mobilité, et par les modes actifs ;
- au regard de son impact environnemental et paysager, notamment de la préservation du foncier (dont agricole) et des continuités écologiques identifiées au titre de la trame verte et bleue ;
- en inscrivant les nouvelles implantations de surfaces dans un projet urbain mixte (mixité des fonctions) qui ne nuisent pas au bon fonctionnement d’un pôle urbain ou d’une polarité commerciale limitrophe ;
- en travaillant sur les complémentarités entre territoires limitrophes ;
- en fixant des conditions d’implantation des commerces selon leur localisation ;
- en fixant des objectifs en termes d’intégration paysagère, de qualité architecturale, d’optimisation et de desserte des zones commerciales (exemple : définition préalable d’un projet d’aménagement d’ensemble, amélioration de l’accessibilité transports tous modes alternatifs à l’usage de la voiture individuelle, réduction de l’impact environnemental, utilisation économe de l’espace, etc.) ;
- en conditionnant les agrandissements de surface aux gains d’attractivité générés (mutualisation des espaces de stationnement, désartificialisation des sols, etc.) ;
- en prévoyant les aménagements afin de faciliter la collecte sélective des déchets.

Enfin, le développement récent du e-commerce met d’autant plus en évidence la nécessité d’intégrer des fonctions logistiques aux opérations d’aménagements et de projets immobiliers (règle 19). Aussi, il faudra veiller à la réintroduction des surfaces de stockage ou de transit au cœur des zones de livraison y compris dans les centres-villes.

Principaux objectifs concernés par la règle

3.6. Limiter le développement de surfaces commerciales en périphérie des villes en priorisant leurs implantations en centre-ville et en favorisant la densification des surfaces commerciales existantes.

	<p>1.1. Redynamiser les centres bourgs et les centres des villes moyennes et les quartiers en difficulté.</p> <p>3.1. Privilégier le recyclage du foncier à la consommation de nouveaux espaces.</p> <p>1.3. Garantir la cohérence entre urbanisme et déplacements.</p> <p>5.1. Promouvoir une organisation multipolaire qui renforce les complémentarités des territoires et qui favorise les fonctionnements de proximité à l'échelle locale.</p> <p>1.6. Préserver la trame verte et bleue.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Maitriser, flécher et calibrer le développement de l'offre commerciale en périphérie de manière à assurer un équilibre territorial pour éviter la dévitalisation des centres urbains par effet de concurrence, le développement de friches commerciales, la consommation d'espace, etc.</p> <p>Par ailleurs, il s'agit d'améliorer la qualité urbaine, l'accessibilité, et la densification des surfaces commerciale existantes et à venir.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • L'élaboration d'une stratégie commerciale intercommunale ou inter SCoT partagée intégrant les centralités urbaines dans l'armature commerciale : localisation et hiérarchisation des centralité urbaines et des secteurs d'implantation périphérique, définition des vocations de ces localisations et des conditions d'implantation des commerces selon le niveau de localisation préférentielle et hors localisation préférentielle, identification des outils pouvant être mobilisés selon le niveau d'ambition. • La participation au réseau Commerce, ville et territoire et les résultats de l'appel à projet national « Repenser la périphérie commerciale ». • La création à l'échelle du SCoT d'un observatoire des surfaces commerciales et des friches croisant les données CDAC, Tascom et PC (Permis de Construire). • Une stratégie régionale présentée et défendue par les élus régionaux dans les CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial) pour affirmer les objectifs du SRADET. 	

Règle n°7 – Préservation du foncier agricole et forestier

Afin de favoriser la protection du foncier agricole, tout en articulant au mieux les enjeux agricoles et forestiers avec ceux de préservation de la biodiversité, il convient pour les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, de :

- **Protéger les espaces agricoles et forestiers stratégiques et nécessaires à la production agricole en prenant en compte la qualité agronomique et le potentiel agricole des sols, les paysages remarquables, la biodiversité, les investissements publics réalisés. Il conviendra en parallèle d'identifier les secteurs de déprise à l'origine des friches agricoles.**
- **Mettre en œuvre les mesures nécessaires à la structuration et la préservation des espaces agricoles et forestiers stratégiques sous pression foncière (en mobilisant les outils réglementaires adéquats types PAEN, ZAP, Plan de paysage, etc.), tout en rendant possibles les activités indispensables à leur fonctionnement.**
- **Définir les modalités d'implantation des unités de transformation, de logement des exploitants, et de développement de la pluriactivité.**

Principaux objectifs concernés par la règle

3.3. Préserver et valoriser les potentiels fonciers pour assurer une activité agricole et sylvicole viable, soucieuse de la qualité des sols, de la biodiversité et résiliente face aux impacts du changement climatique.

3.1. Privilégier le recyclage du foncier à la consommation de nouveaux espaces.

1.6. Préserver la trame verte et bleue.

3.2. Anticiper à l'échelle des SCoT la mobilisation de fonciers de compensation à fort potentiel environnemental.

1.8. Rechercher l'équilibre entre les espaces artificialisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers dans et autour des espaces urbanisés.

Explication et justification de la règle

La loi dite Grenelle 2 du 12 juillet 2010 intègre des objectifs de lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles et de préservation de la biodiversité. Ces objectifs ont été précisés par la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 qui pose comme ambition de réduire la consommation des terres agricoles de 50 % d'ici à 2020.

La règle ci-dessous participe de l'atteinte de cet objectif à l'échelle régionale, tout en intégrant les enjeux agro-environnementaux. L'agriculture étant une composante essentielle de l'économie du territoire, une attention particulière est également portée à l'identification et à la préservation des espaces agricoles porteurs de valeur ajoutée (au regard de la qualité des productions, de la valeur agronomique des sols, des investissements réalisés etc.) et qui ont bénéficié d'investissements publics d'aménagement, afin de rendre compétitive l'agriculture : création de surfaces irriguées ou drainées, remembrement, etc. Il s'agit d'identifier les risques d'artificialisation et de mitage de ces espaces sous pression foncière, et également d'éviter qu'ils ne soient mobilisés dans le cadre des projets de compensation environnementale.

Application territoriale spécifique éventuelle

Sans objet.

Mesures d'accompagnement

- Partager entre acteurs des réflexions de diagnostic agricoles, pour améliorer la connaissance et l'appropriation collective des enjeux et dynamiques agricoles du territoire, la connaissance des divers

usages des fonciers agricoles, ainsi que des projets agricoles et alimentaires locaux (cf. par exemple la Charte du foncier agricole de la Loire).

- Le volet agricole et forestier des contrats verts et bleus.
- Développer un indicateur partagé du potentiel agricole des sols.
- Assurer la présence régionale en CDPENAF.
- Rovalterra™ l'Observatoire de la santé des sols du Grand Rovaltain.
- Inciter à la mise en place de ZAP (Zone Agricole Protégée) notamment dans les secteurs à forte pression urbaine.

Règle n°8 – Préservation de la ressource en eau

Afin de préserver la ressource en eau, et dans un contexte d'adaptation au changement climatique, les acteurs concernés, en fonction de leur niveau de compétences, doivent :

- Mettre en œuvre une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau préservant les milieux aquatiques et permettant de satisfaire au mieux l'ensemble des usages.

- Démontrer l'adéquation de leur projet de développement territorial avec la ressource en eau disponible actuelle et future de leur territoire (sur la base de scénarii plausibles). Ainsi, dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau induisant une nécessaire économie d'eau par l'ensemble des acteurs, la réflexion doit prendre en compte à la fois :
 - les besoins des milieux aquatiques pour leur bon fonctionnement, notamment le respect de débits minimum biologiques dans les cours d'eau ;
 - les besoins des différents usages, notamment pour l'eau potable et l'agriculture en incluant, sous réserve d'avoir préalablement conduit une démarche de réduction de la consommation d'eau, des ouvrages de régulation de cette ressource (retenues collinaires par exemple).

- Plus spécifiquement dans les territoires les plus vulnérables, notamment ceux identifiés en déséquilibre quantitatif dans le cadre des SDAGE, ou plus localement dans les SAGE, prendre des mesures visant à favoriser : les économies d'eau, les limitations des prélèvements en fonction de la ressource disponible et l'élaboration de plans de gestion de la ressource en eau à l'échelle des bassins versants concernés.

- S'assurer de l'adéquation de leur projet de développement territorial avec les capacités des réseaux d'assainissement et de distribution de l'eau potable.

- Démontrer que leur projet de développement territorial ne compromet pas la préservation de la qualité des ressources en eau (souterraines ou superficielles) et est compatible avec les programmes de mesure des SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de la ressource en Eau), pour atteindre le bon état écologique des masses d'eau.

- S'assurer, en amont de tous projets d'aménagement, de la protection à long terme des zones de ressources stratégiques en eau potable actuelles et futures, notamment en préconisant pour les zones d'alimentation (impluvium ou bassin versant) de ces ressources stratégiques, la limitation de l'urbanisation, et garantir leur préservation vis-à-vis des pollutions domestiques et industrielles et des pratiques agricoles non compatibles.

Principaux objectifs concernés par la règle	4.5. Préserver la ressource en eau pour limiter les conflits d'usage et garantir le bon fonctionnement des écosystèmes notamment en montagne et dans le sud de la région. 1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.
Explication et justification de la règle	L'eau est une ressource essentielle, dont la qualité doit être protégée, notamment pour l'alimentation en eau potable et dont la quantité disponible est limitée. Cette ressource peut aussi bien être souterraine (nappes) que superficielle (cours d'eau). Certains territoires régionaux ou bassins versants, identifiés dans les schémas directeurs de la ressource en eau (SDAGE) des grands bassins hydrographiques sont plus vulnérables du point

	<p>de vue de la ressource en eau. Leur quantité d'eau disponible, notamment en période d'étiage (basses eaux), est insuffisante ou tout juste suffisante pour répondre aux différents usages (AEP, irrigation agricole, industrie, loisirs). Sur ces bassins, le développement doit être adapté à la ressource et l'usage de l'eau doit être économe et partagé, ceci a fortiori dans le contexte du changement climatique qui va impacter significativement la ressource disponible.</p> <p>Par ailleurs, La ressource en eau doit être également préservée des pollutions potentielles, pour permettre son exploitation pour certains usages (notamment l'eau potable) à des coûts raisonnables. Il convient de protéger les ressources déjà exploitées, mais aussi les ressources considérées comme « stratégiques » dans les SDAGE pour permettre leur exploitation future dans de bonnes conditions.</p> <p>Les documents de planification et d'urbanisme ont pleinement leur rôle à jouer pour permettre la préservation des ressources en eau, ne pas accentuer le déséquilibre quantitatif sur certains territoires et inciter à une meilleure gestion de cette ressource dans le contexte du changement climatique.</p> <p>Les collectivités locales peuvent, au-delà des documents de planification, s'engager dans une démarche de territoire pour la gestion de la ressource en eau (PTGE) construite à l'échelle d'un périmètre hydrographique cohérent et aboutissant à un équilibre entre la ressource et les prélèvements des différents usages, en tenant compte du respect des milieux aquatiques.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • L'appel à manifestation d'intérêt « Adaptation au changement climatique des territoires ». • Les contrats verts et bleus et autres dispositifs régionaux type « Action et innovation pour une biodiversité ordinaire ». • Les Plan de gestion de la ressource en eau (PGRE) dans les zones de répartition des eaux et les projets de territoire pour la gestion de l'eau (PTGE), soutenus par les agences de l'eau et les services de l'Etat. 	

Règle n°9 – Développement des projets à enjeux structurants pour le développement régional

Afin de permettre, d'ici l'échéance du SRADDET, la réalisation ou le développement de projets qualifiés par le SRADDET de structurant pour le développement régional, et dans une stricte application du principe « Eviter, Réduire, Compenser », les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront faire évoluer ou adapter les règles de planification et d'urbanisme notamment pour tenir compte des fonciers stratégiques.

Ces projets structurants sont de plusieurs natures. En premier lieu, cela concerne des projets majeurs à vocation économique ou touristique :

- Le développement de la plaine de Saint Exupéry.
- Le développement des parcs d'activités économiques d'intérêt régional (liste des PAIR délibérée lors de l'Assemblée Plénière du Conseil régional du 17 octobre 2019).
- La création et la mise en service des itinéraires de véloroutes-voies vertes d'intérêt national et régional.
- La création vallée mondiale de la gastronomie.

En deuxième lieu, il s'agit de projets d'infrastructures de transports majeures :

- Les accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.
- Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.
- La ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris-Orléans-Clermont Ferrand et Lyon (POCL) ainsi que les aménagements nécessaires pour l'amélioration des liaisons existantes Paris-Clermont et Clermont-Lyon.
- Les aménagements relatifs à l'amélioration de la liaison entre Saint-Etienne et Lyon.
- L'aménagement et le renforcement de l'infrastructure ferroviaire entre Lyon et Grenoble pour accueillir des liaisons à grandes vitesses performantes.
- Les infrastructures et équipements de transports nécessaires au développement de la plaine de Saint Exupéry et d'une optimisation de l'usage de la gare de Lyon Saint Exupéry.
- Le renforcement ou la création des infrastructures de transports nécessaires pour accroître la capacité du nœud ferroviaire lyonnais à long terme.
- Les nouveaux points de connexion au réseau national ferré et notamment à grande vitesse (exemple : Gare de Montélimar Provence).
- Les infrastructures et équipements de transport programmés dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER), du Contrat de Plan Interrégional Etat Région (CPIER) « Plan Rhône », et de la stratégie nationale portuaire.
- Les sites permettant le transbordement des marchandises de la route vers le fer et le fleuve par les différentes techniques d'intermodalité mobilisables (combiné, autoroute ferroviaire, etc.).

Enfin, il s'agit de faciliter l'exercice des compétences de la Région :

- La création ou le développement de lycées.
- La création ou le développement de gares routières de compétence régionales.
- Le lancement et le développement du Campus Région du numérique à Charbonnières-les-Bains.
- La transformation de la Halle aux blés de Clermont-Ferrand en un futur Fond Régional d'Art Contemporain (FRAC).
- L'extension de la Grande Halle d'Auvergne à Cournon d'Auvergne et le développement de son accessibilité, notamment en mode doux.
- Le développement (mise en service progressive et programmée de nouvelles attractions) du parc Vulcania à Saint-Ours-les-Roches.
- La création d'infrastructures de transports dédiées à la circulation de transports collectifs d'intérêt régional.

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>3.5. Soutenir spécifiquement le développement des territoires et projets à enjeux d'échelle régionale.</p> <p>5.2. Identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes.</p> <p>5.3. Veiller à la performance des aménagements connexions des offres et de services de mobilité au sein des pôles d'échanges</p> <p>6.2 Soutenir les grands projets de liaisons supra régionales (infrastructures et équipements, services) renforçant les échanges est/ouest et nord/sud.</p> <p>2.3. Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Certains projets, portés directement ou non par la Région, revêtent une importance majeure, du point de vue de la Région, pour le développement de la politique régionale et/ou le rayonnement du territoire régional (ce qui implique que de nombreux projets, importants pour les territoires, ne figurent pas dans cette liste).</p> <p>De ce fait, il est nécessaire que les documents de planification et d'urbanisme intègrent et rendent possible leur réalisation, quand bien même il s'agirait de projets de moyen long terme nécessitant un temps de maturation important.</p> <p>Dans le cas de la Plaine Saint Exupéry, territoire stratégique au carrefour des enjeux de développement économique, d'infrastructures de transport et d'intermodalité, de préservation des terres agricoles et de la TVB, les SCoT et les PLU(i) devront prendre en compte les décisions du Comité stratégique copiloté par la Région et l'Etat, instance partenariale décisionnaire pour le devenir de ce territoire.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	<p>Cf. la liste des projets/territoires mentionnés ci-dessus.</p>
Mesures d'accompagnement	
<p>Sans objet.</p>	

Infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports

Art. R. 4251-9 du CGCT

Règle n°10 – Coordination et cohérence des services de transport à l'échelle des bassins de mobilité

Les autorités organisatrices de la mobilité ou des transports (AO), et/ou les EPCI, se concertent, en associant les principaux acteurs de la mobilité et les établissements porteurs de SCoT, afin de définir le périmètre d'un bassin de mobilité cohérent selon les principes définis ci-après dans le paragraphe explicatif de la règle. Ce périmètre devra correspondre principalement aux déplacements du quotidien, et tenir compte, le cas échéant, des échanges interrégionaux et transfrontaliers existants.

L'ensemble des bassins de mobilité sera défini au plus tard 3 ans après la date d'approbation du SRADDET. Ils pourront faire l'objet d'actualisation.

Les AO en lien avec, ou à défaut, les collectivités territoriales concernées précisent ensemble les modalités de coordination opérationnelle à mettre en œuvre à cette échelle pour garantir la cohérence des services de transports et de mobilité favorisant le report vers les modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle, *a minima* concernant les sujets suivants : complémentarité et correspondance des offres et des services (horaires, connexions physiques, etc.), information multimodale, tarification et systèmes de distribution de titres de transport multimodaux, pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité, cohérence des documents de planification des déplacements et/ ou de la mobilité limitrophes, développement des services de transports et de mobilité non polluants et non émetteurs de gaz à effet de serre.

Objectifs de référence

2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises.
 8.7. Accompagner les mutations des territoires en matière de mobilité.

Explication et justification de la règle

Code des transports Art. R. 1213-3. – La planification régionale de l'intermodalité et de développement des transports détermine en particulier : « les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes »

La mise en place de système de mobilité intégré repose sur une approche multimodale à l'échelle d'un territoire qui correspond à la réalité des flux de mobilité du quotidien. Elle nécessite que les acteurs de la mobilité se coordonnent pour planifier et organiser de façon cohérente les offres, services et pôle d'échanges afin de simplifier les parcours des usagers.

La cohérence des services sera recherchée en particulier aux points de connexions des offres entre elles, par des mesures concernant les horaires, les fréquences pour une facilitation des correspondances.

Le bassin de mobilité correspond à un territoire délimité par l'aire d'influence d'un ou plusieurs pôles d'attraction vers le(s)quels les habitants se déplacent pour leurs activités quotidiennes. La majorité des déplacements quotidiens des habitants, tous modes de transports confondus, s'effectue ainsi au sein du périmètre territorial délimité. Ce périmètre peut tenir compte le cas échéant des déplacements interrégionaux ou transfrontaliers. Il peut être ajusté également pour tenir compte de bassins touristiques ayant un impact majeur sur l'organisation de la mobilité du territoire concerné.

Au sein de ce périmètre, le taux de déplacements internes doit être le plus élevé possible tenant compte des migrations alternantes domicile travail quotidiennes.

Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
La Région incitera et accompagnera la définition des bassins de mobilité et les initiatives de coordination à l'échelle de ces bassins, en associant les acteurs de la mobilité et les collectivités (AO, EPCI, SCoT...) concernés. Elle proposera un cadre de gouvernance à l'échelle régionale.	

Règle n°11 – Cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial, au sein d'un même bassin de mobilité

Toute élaboration ou révision d'un document de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial doit rechercher la cohérence avec les orientations des documents de planifications similaires produits par les autres autorités organisatrices ou les EPCI ayant la compétence et situées au sein du même bassin de mobilité. Cette cohérence doit traiter a minima des aspects suivants : développement des services de transports et de mobilité non polluants et non émetteurs de gaz à effet de serre, pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité, information multimodale, tarification multimodale et systèmes de distribution de titres de transport, continuité des infrastructures, analyse de la mobilité (voyageurs et marchandises) et de ses évolutions prospectives.

Objectifs de référence	2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises.
-------------------------------	--

Explication et justification de la règle	<p>Code des transports Art. R. 1213-3. – La planification régionale de l'intermodalité et de développement des transports détermine en particulier : « les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes »</p> <p>La mise en place de système de mobilité intégré repose sur une approche multimodale à l'échelle d'un territoire qui correspond à la réalité des flux de mobilité du quotidien.</p> <p>Les périmètres des bassins de mobilité sont souvent plus étendus que ceux définis pour la mise en œuvre des PDU, et les périmètres des PDU sont parfois contigus ou très proches. Il convient ainsi d'assurer la cohérence des PDU (futurs Plan de mobilité) limitrophes afin de planifier les évolutions des systèmes de transports en réponse aux évolutions des flux de mobilité traversant ces différents périmètres au sein des bassins de mobilité.</p> <p>La cohérence dans la continuité des infrastructures sera recherchée en particulier pour les transports collectifs en site propre et les modes actifs.</p>
---	--

Application territoriale spécifique éventuelle	Territoires couverts par des PDU ou plans de mobilité
---	---

Mesures d'accompagnement	
La Région impulsera les initiatives de coordination des documents de planification de la mobilité à l'échelle de bassin de mobilité et proposera un cadre de gouvernance à l'échelle régionale associant les acteurs concernés.	

Règle n°12 – Contribution à une information multimodale voyageurs fiable et réactive et en temps réel

Les autorités organisatrices ou autres EPCI organisant des services de mobilité, contribuent à développer une information multimodale voyageurs fiable et réactive, en produisant, gérant et diffusant une information si possible en temps réel sur les offres de mobilité qui relèvent de leurs compétences, et intégrable par le système d'information multimodal régional. Elles contribuent par ailleurs à la collecte des informations disponibles sur les offres de mobilité privées sur leur ressort ou périmètre territorial.

Objectifs de référence	<p>2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises au sein et entre les bassins de vie.</p> <p>2.5. Renforcer l'attractivité, la performance et la fiabilité des services de transports public.</p> <p>et contribue au 9.4. Expérimenter, déployer et promouvoir les innovations technologiques, organisationnelles et les initiatives privées et publiques.</p>
Explication et justification de la règle	<p><i>Code des transports Art. R. 1213-3.</i> Les mesures de nature à assurer une information usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.</p> <p>Motifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avantages de produire et diffuser une information en temps réel : L'information diffusée aux voyageurs doit devenir souple et réactive, et s'adapter aux changements d'offre de transports (prise en compte des aléas ou modifications de plan de transport). Les voyageurs disposent alors de toutes les informations pour adapter leur parcours et éventuellement changer de mode de transport. L'information diffusée devra être la plus proche possible de la réalité des circulations. L'analyse et la collecte des données en temps réel permettront d'aller vers des solutions prédictives de calcul. Par exemple les champs d'application couverts peuvent être les réseaux de transport collectifs, les autres services de mobilité (covoiturage, autopartage, Vélo en Libre Service, stationnement vélo, P+R, autopartage, etc.) • La mobilisation des AO est nécessaire : Pour que les systèmes d'information multimodaux offrent un niveau d'information en temps réel cohérent et homogène, il est nécessaire que le maximum de réseaux dispose d'information en temps réel. A moyen terme, les AO doivent contribuer à ce niveau d'information uniforme en produisant ce type de données. • Le respect de la cohérence avec la Loi d'Orientations des Mobilités : La loi demande l'ouverture des données d'offre théorique mais également l'ouverture des données temps réel, pour un usage « massif » par les opérateurs publics ou privés, afin de multiplier les canaux d'information. <p>Explication :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour chaque AO, il est demandé de se mettre en capacité d'assurer la collecte des données en temps réel auprès des fournisseurs des offres de mobilité sur leur territoire. La collecte des données est effectuée par chaque AO selon des moyens qui lui sont propres.

	<ul style="list-style-type: none"> Diffuser et connecter la donnée en temps réel aux SIM et outils numériques multimodaux selon un format normalisé : les choix d'équipement devront s'orienter vers des solutions permettant de diffuser la donnée en temps réel, en étant interopérable avec les Systèmes d'Information Multimodaux (flux de sortie et formats compatibles).
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<p>La Région administre et finance un système d'information multimodal régional. Elle poursuit le déploiement des outils permettant le développement de ce système pour intégrer les offres de mobilités des AOM ou EPCI sur le territoire régional.</p>	

Règle n°13 – Interopérabilité des supports de distribution des titres de transport	
Les autorités organisatrices s'efforcent de rendre interopérables les systèmes et supports de distribution de titres de transports mis en œuvre sur leur ressort territorial, en conformité avec les prescriptions régionales en la matière, afin de proposer des tarifications multimodales.	
Objectifs de référence	2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises au sein et entre les bassins de vie.
Explication et justification de la règle	Code des transports Art. R. 1213-3. Les mesures de nature à assurer une information usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants. Faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transports et le déploiement de tarifications multimodales.
Application territoriale spécifique éventuelle	Territoires couverts par des systèmes de tarification de transport ou service de mobilité différents.
Mesures d'accompagnement	
La Région pilote la démarche d'interopérabilité notamment via le système OÙRA ! qui vise à préparer et déployer sur l'ensemble du territoire régional des services d'information, de tarification, et distribution harmonisée. OÙRA ! fédère au 1 ^{er} janvier 2019 40 AOM et concerne 51 réseaux de transports.	

Règle n°14 – Identification du Réseau Routier d'Intérêt Régional

Les gestionnaires d'infrastructures routières doivent prendre en compte, pour l'exploitation du réseau dont ils ont la compétence, la définition du réseau routier d'intérêt régional (RRIR) répondant aux orientations définies par l'objectif 5.2 du rapport d'objectifs.

Le Réseau Routier d'Intérêt Régional correspond aux axes et voiries déterminées par les éléments ci-dessous :

- les tronçons d'axes et voiries du réseau national inclus dans le périmètre territoire régional et illustrés par la carte ci-après ;
- les tronçons d'axes et voiries des réseaux départementaux identifiés par le tableau descriptif des voiries concernées et illustrés par la carte ci-après ;
- les tronçons d'axes et voiries des réseaux métropolitains identifiés par le tableau descriptif des voiries concernées et illustrés par la carte ci-après.

La liste de ces voiries et axes est actualisée en tant que de besoin.

	<p>5.2. Identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes.</p> <p>Contribue également à :</p> <p>5.4. Veiller à une performance adaptée des infrastructures de transport en réponse au besoin d'échanges entre les territoires.</p> <p>4.1 Désenclaver les territoires ruraux et de montagne par des infrastructures de transport et des services de mobilité adaptés.</p> <p>1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements</p> <p>3.5. Soutenir spécifiquement le développement des territoires à enjeux d'échelle régionale.</p> <p>5.3. Veiller à la performance des aménagements connexions des offres et de services de mobilité au sein des pôles d'échanges.</p>
<p>Explication et justification de la règle</p>	<p>L'article R. 4251-9 du CGCT dispose que :</p> <p><i>« En matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports, sont déterminées :</i></p> <p><i>– les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional ».</i></p> <p>L'identification et la prise en compte des itinéraires d'intérêt régionaux répond aux besoins suivants qui sont multiples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en réseau les villes dans le territoire régional afin que chaque territoire puisse valoriser son potentiel de développement économique comme touristique, et permettre une offre de mobilité adaptée et performante. • Désenclaver les territoires ruraux et de montagne • Rendre possible les accès au réseau national et aux régions voisines et faire bénéficier à tous les territoires de la position stratégique de la région. <p>L'identification du réseau routier d'intérêt régional répond plus précisément aux principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir les liaisons entre départements et entre les principales aires métropolitaines, pôles urbains et centralités des bassins de vie du territoire régional y compris dans les espaces ruraux.

	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer les continuités interrégionales, par les liaisons avec les territoires des régions voisines. • Assurer un maillage stratégique indispensable notamment dans les territoires non desservis par le réseau ferroviaire. • Renforcer les connexions des réseaux entre l'est et l'ouest de la région. • Assurer la desserte des grands bassins touristiques en limitant les phénomènes de congestion de trafics saisonniers. • Assurer la desserte des grands bassins économiques. <p>Ces itinéraires s'appliquent aux Départements et aux Métropoles.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Linéaire départemental réparti selon le tableau présenté en annexe, schémas départementaux.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Un travail de coordination pour le suivi de l'exploitation de ce réseau devra être engagé entre la Région, les Départements, les Métropoles, et l'Etat. Il devra permettre notamment l'intégration des équipements nécessaires à la circulation des transports collectifs routiers, à la circulation de services de transports et de mobilité non polluants et non émetteurs de gaz à effet de serre. Il devra permettre également le développement, aux endroits opportuns, de voies réservées et équipements pour ces transports collectifs et les services de mobilités partagées (aire de covoiturage, etc.). Ce travail de coordination permettra également l'actualisation de la liste des voiries et des axes régulièrement, qui devra être diffusé à l'ensemble des parties à chaque mise à jour. • L'accompagnement financier de la Région est précisé dans le cadre du contrat de plan Etat-Région ou autres contrats territoriaux. 	

Voiries départementales d'intérêt régional - RRIR

N°	Itinéraire	Voie(s) concernée(s)	Département(s)
1	Bourg-en-Bresse - Sud Les Echets (commune de Miribel) (A46)	D1083	Ain
2	Ambérieu-en-Bugey - Belley	D1504	Ain
3	Moirans-en-Montagne (frontière Jura) - Oyonnax	D31	Ain
4	Saint-Claude (Jura) - Gex	D436 - D936 - D1005	Ain - Jura
5	Gex - Bellegarde (via Farges)	D984C - D35A - D35 - D884 - D984 - D1206	Ain
6	Druillat (A40) - Ambérieu-en-Bugey - Bourgoin-Jallieu (A43)	D1075 - D522	Ain - Isère
7	Péruges (A42) - Saint-Quentin-Fallavier (A43)	D124 - D20 - D18D- D55 - D517 - D75	Ain - Isère
8	Belley - Chimilin (D1516/A43)	D1504 - D1516	Ain - Isère
9	Belley Sud (La Balme) - Chambéry	D1504	Ain - Savoie
10	Garnat-sur-Engièvre (frontière Saône-et-Loire) - Moulins Est (carrefour N7/D73)	D973 - D779	Allier
11	Nord-Est de Montluçon (carrefour A71/D94) - Moulins Est (carrefour N7/D779)	D94 - D11 - D73 - D945	Allier
12	Chevagnes - Nord-Ouest Dompierre-sur-Besbre (RCEA)	D779	Allier
13	Molinet (N79) - Droiturier (N7)	D994 - D990	Allier
14	Saint-Désiré (frontière Cher) - Riom	D943 - D2144 - D533 - D2144	Allier
15	Montmarault (A71) - Varennes-sur-Allier (N7)	D46	Allier
16	Saint-Pourçain-sur-Sioule - Gannat (A719)	D2009	Allier
17	Gannat (A719) - Riom	D2009	Allier
18	Lapalisse (carrefour D907 / N7) - Vichy	D907 - D67- D6 - D2209	Allier
19	Nord Est de Vichy (Carrefour N209 /D2209) - Sud de Vichy (Carrefour D326/ D906E)	D2209- D326	Allier
20	Vichy - Thiers Ouest (A89)	D906E - D906	Allier - Puy-de-Dôme
21	Serrières (D820/D86) - Saint Péray	D86	Ardèche
22	Saint-Péray (sud de Valence, carrefour D533/D86) - La Voulte-sur-Rhône	D86 - D86E	Ardèche
23	Guilherand Granges (ouest de Valence) - Valence Sud (échangeur A7)	D96 - D534N	Ardèche - Drôme
24	Saint Agrève - Le Cheylard - La Voulte-sur-Rhône	D120	Ardèche
25	Nord Aubenas (N102) - Privas - Sud de Le Pouzin (Baix, au carrefour de D22 / D86)	D104 - D2 - D22	Ardèche
26	Nord Aubenas (N102) - Saint-Paul-le-Jeune (frontière Gard)	D104	Ardèche
27	Aubenas - Bourg-Saint-Andéol	D579 - D4	Ardèche
28	La-Voulte-sur-Rhône - Bourg-Saint-Andéol (frontière Gard)	D86	Ardèche

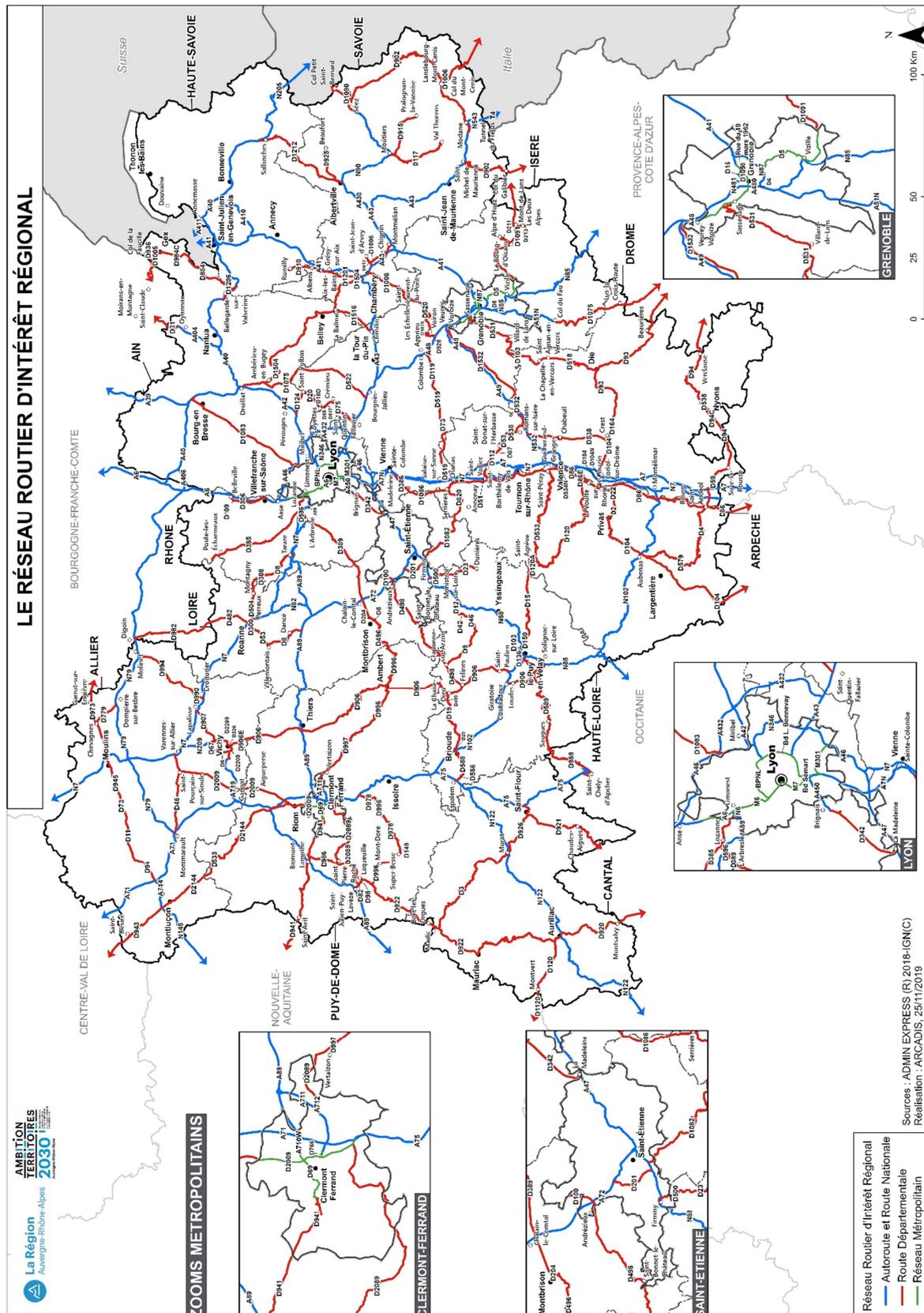
29	Est Bourg-Saint-Andéol (carrefour avec la D86) - Verclause (frontière Hautes-Alpes)	D59 - D94 - D94C - D538 - D94	Ardèche - Drôme
30	Aurillac - Montsalvy (frontière Aveyron)	D920	Cantal
31	Montvert (frontière Corrèze) - Aurillac	D1120 - D120	Cantal
32	Bort -les-Orgues (frontière Corrèze) - Aurillac	D922	Cantal
33	Madic (carrefour D3 / D922) - Murat (carrefour N122)	D3	Cantal
34	Murat - Saint-Flour (carrefour D926 / A75)	D926	Cantal
35	Saint-Flour - frontière Aveyron	D921	Cantal
36	Saint Vallier (carrefour N7/D51) - Romans-sur-Isère	D51 - D112 - D67 - D53 - D532	Drôme
37	Romans-sur-Isère (carrefour avec A49) - Crest	D538	Drôme
38	Die - Beaurières (frontière Hautes-Alpes)	D93	Drôme
39	Die - Loriol-sur-Drôme - Le Pouzin	D164 - D104 - D104N - D104	Drôme - Ardèche
40	Espalem (A75) - Brioude (N102)	D586 - D588	Haute-Loire
41	Brioude Est (Le Pont De Lamothe) - La Chaise Dieu	D20- D19 - D499	Haute-Loire
42	Le Puy-en-Velay (carrefour N88) - Saint-Chély-d'Apcher (A75) (Lozère)	D589 - D989	Haute-Loire
43	La Chaise Dieu - Saint Paulien (carrefour N102)	D906	Haute-Loire
44	Loudes (giratoire Coubladour) - Solognac sur Loire (giratoire des Fangeas- carrefour N88)	D906	Haute-Loire
45	Contournement Nord - Puy-en-Velay	D136 (N102 Giratoire des Collet) - D103 (carrefour N88)	Haute Loire
46	Craponne-sur-Arzon - Monistrol-sur-Loire (N88)	D9 - D46 -D42 - D12	Haute-Loire
47	Le Puy-en-Velay (carrefour N88) - Saint Agrève - Saint Péray (sud de Valence, carrefour D533/D86)	D15 - D120 - D120 A- D533	Haute-Loire - Ardèche
48	Rumilly - Chambéry	D910 - D1201	Haute-Savoie - Savoie
49	Sallanches - La Chaise (nord d'Albertville)	D1212	Haute-Savoie - Savoie
50	Vizille (Sud Grenoble) - Mont-de-Lans (frontière Hautes-Alpes)	D1091	Isère
51	Accès Station Alpe d'Huez depuis la D1091 : Le Bourg d'Oisans (D1091) - Alpes d'Huez (D211)	D211	Isère
52	Accès à la station des deux Alpes depuis la D1091 : Mont-de-Lans (D1091) - Station des Deux Alpes (D213)	D213	Isère
53	Colombe (A48/D119) - Chanas (A7 et N7/D519)	D119 - D519 -D73 - D519	Isère- Drôme- Isère
54	Veurey-Voroize (A48) - Romans-sur-Isère	D1532 - D532	Isère - Drôme
55	Sassenage (A48) - Die	D531 - D103 - D518	Isère - Drôme
56	Col du Fau (commune de Monestier-de-Clermont) - Lus-la-Croix-Haute (frontière Hautes-Alpes)	D1075	Isère - Drôme
57	Digoin (frontière Saône-et-Loire N79) - Roanne Nord (N7)	D982 - D482	Loire

58	Roanne Nord (N7) - Dancé (A89)	D300 -D53 - D8	Loire
59	Roanne Nord (N7) - Tarare (carrefour N7)	D504 - D308 - D8	Loire - Rhône
60	Andrézieux - Felines (D498/D906)	D498	Loire - Haute-Loire
61	Firminy (N88) - Dunières	D500 - D23	Loire - Haute-Loire
62	Saint-Etienne (réseaux internes à la Métropole)	D1091 - D100 - D201 - D498 - D1082 - D500	Loire
63	Saint-Etienne (N88/D1082) - Serrières (D820/D86)	D1082 - D820	Loire - Ardèche
64	Chalain-le-Comtal (A72) - Ambert	D496 - D204 - D8 -D496 - D996	Loire - Puy de Dôme
65	Saint-Avit (frontière Creuse) - Bromont (A89) - Clermont-Ferrand ouest (D941)	D941	Puy-de-Dôme
66	Saint-Sauves-d'Auvergne (Carrefour D922) - Puy-de-Sancy (commune Mont Dore)	D996	Puy-de-Dôme
67	Saint-Pierre-Roche (carrefour D986/D2089) - sud de Clermont-Ferrand (D2009/D2089 à Aubières)	D2089	Puy-de-Dôme
68	Sud Clermont-Ferrand (A75 La Sauvetat) - Super Besse	D978 - D996 - D978 - D149	Puy-de-Dôme
69	Thiers (A89) - Ambert	D906	Puy-de-Dôme
70	Chignat (commune de Vertaizon) (carrefour D2089) - Ambert (ouest)	D997 - D996	Puy-de-Dôme
71	Clermont Ferrand (entrée A712) - Chignat (commune de Vertaizon) (carrefour D997)	D2089	Puy-de-Dôme
72	Est de Bromont (A89) - Saint-Pierre-Roche (carrefour D986/D2089) - Giratoire de Saint-Julien-Puy-Lavèze - contournement de Laqueuille (D98) - Bort les Orgues	D986 - D2089 - D82 - D98 - D922	Puy-de-Dôme - Correze
73	Ambert - Brioude (carrefour N102)	D906 - D499- D19- D20 - D588	Puy-de-Dôme - Haute-Loire
74	Poule-les-Echarmeaux - L'Arbresle	D385 et jonctions A89 et A6	Rhône
75	Belleville (Sortie de l'autoroute A6/D109) - Villefranche-sur-Saône (carrefour D306/A6)	Sortie de l'A6 - D109 - D306	Rhône
76	L'Arbresle (A89) - Chalain-le-Comtal (A72)	D389	Rhône - Loire
77	Brignais (A450) - La Madeleine (A47)	D342	Rhône - Loire
78	Sainte-Colombe - Serrières	D386 - D1086	Isère - Loire - Ardèche
79	Chambéry - Montmélian (A43)	D1006	Savoie
80	Beaufort - Albertville	D925	Savoie
81	Col Petit Saint-Bernard (frontière Italie) - Séez	D1090	Savoie
82	Moûtiers - Val Thorens	D117	Savoie
83	Moûtiers - Pralognan-la-Vanoise	D915	Savoie
84	Lanslebourg-Mont-Cenis - Modane	D1006	Savoie
85	Séez - Lanslebourg-Mont-Cenis	D902	Savoie
86	Lanslebourg-Mont-Cenis - Massif du Mont-Cenis	D1006	Savoie
87	Chambéry -Saint Jean d'Arvey	D912	Savoie

88	Saint-Michel-de-Maurienne - Col du Galibier (limite Hautes-Alpes)	D902	Savoie
89	Chambéry (N201) - Apprieu (A48)	D1006-D520-D1075-D520	Savoie - Isère

Voiries métropolitaines d'intérêt régional - RRIR	
Métropoles	Voiries incluses dans le périmètre de la Métropole
Métropole de Lyon	BPNL
	Boulevard Laurent Bonnevey
	Boulevard Sémard
	M6
	M7
	M301
Clermont Auvergne Métropole	D2009
	D941
	D69 (entre D941 et D2009)
	D766 (entre D2089 et A711)
Grenoble Alpes Métropole	D1532
	D531
	D1090 (prolongement 1532 jusque vers l'entrée de l'A41)
	D5 (entre N87 et Vizille)
	D1091
	D15 (entre N481 et la rue du 19 mars 1962)
Rue du 19 mars 1962 (entre D15 et D1090)	

Carte illustrative du Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)



Règle n°15 – Coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional

Au sein de chaque bassin de mobilité, les collectivités territoriales, leurs groupements et les autres acteurs concernés, selon leurs compétences, se réunissent de façon régulière pour définir ou suivre les aménagements nécessaires à la création ou à l'évolution des pôles d'échanges multimodaux d'intérêt régional répondant aux fonctionnalités définies par l'objectif 5.3 du rapport d'objectifs.

Ces échanges doivent permettre de mieux répondre aux besoins des usagers en :

- **identifiant les aménagements utiles à la bonne connexion des différents modes de transports publics comme privés et facilitant l'intégration et la prise en compte des modes de transports non polluants et non émetteurs de gaz à effet de serre ;**
- **conciliant les besoins de services avec les problématiques d'insertion urbaine, les contraintes techniques et financières ;**

Les aménagements définis devront également prendre en compte les aspects environnementaux suivants : l'insertion paysagère, les continuités écologiques, l'écoconstruction, l'économie d'espace, la maîtrise de la ressource en eau, la maîtrise de la ressource énergétique, la lutte contre les changements climatiques.

Les collectivités territoriales, leurs groupements et les autres acteurs concernés veilleront par ailleurs à permettre les accès des offres de transport collectif d'intérêt régional à l'ensemble des pôles d'échanges y compris ceux situés cœur des villes centres des agglomérations. Ces accès permettront d'assurer un service performant et efficace aux usagers (temps de parcours, coût, confort, etc.).

Objectifs de référence	<p>5.3. Veiller à la performance des aménagements connexions des offres et de services de mobilité au sein des pôles d'échanges.</p> <p>2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises au sein et entre les bassins de vie.</p> <p>2.3. Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires.</p>
Explication et justification de la règle	<p><i>Code des transports Art. R. 1213-3 : Les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champ de l'article L.3114-1 du code des transports, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et mode de déplacements, en particulier les modes non polluants.</i></p> <p>La constitution d'un réseau de pôles d'échanges d'intérêt régional poursuit plusieurs objectifs :</p> <p>Permettre la mise en cohérence des aménagements des pôles d'échanges multimodaux en réponse aux besoins de connexion et d'interface entre les services de mobilité au sein de ces pôles. Mailler le territoire régional de lieux de connexions des transports et offres de mobilités performants.</p> <p>Renforcer la connexion des modes non polluants non émetteurs de gaz à effet de serre, plus économes en énergie, et des modes actifs au sein des pôles d'échanges pour répondre aux enjeux climatiques et environnementaux.</p> <p>L'identification de ces pôles d'échanges s'appuiera sur des critères liés aux fonctionnalités de pôles d'échanges (pôle « porte</p>

	d'entrée du territoire régional », pôle de « proximité », etc.), à l'urbanisation du territoire, aux types de connexions modales.
Application territoriale spécifique éventuelle	Territoires concernés par la création ou l'aménagement d'un ou plusieurs pôles d'échanges multimodal(aux) d'intérêt régional.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • La Région proposera un premier exercice d'identification des pôles d'échanges d'intérêt régional qui sera concerté avec les partenaires concernés. • La Région veillera à accompagner via un guide ou référentiel la prise en compte de ces mesures lors de la consultation relative à l'élaboration des documents concernés. • La Région accompagne financièrement les aménagements et évolutions des pôles d'échanges multimodaux dans le cadre notamment des Contrats d'Aménagements de Mobilités Vertes (CAMV). 	

Règle n°16 – Préservation du foncier des pôles d'échanges d'intérêt régional	
Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, veillent à identifier et préserver le foncier nécessaire à l'évolution des équipements et au développement des pôles d'échanges d'intérêt régional.	
Objectifs de référence	<p>5.3. Veiller à la performance des aménagements pour la connexion des offres et services de mobilité au sein des pôles d'échanges.</p> <p>1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Veiller à un maillage cohérent au sein du territoire tenant compte des niveaux de polarités et leurs fonctions de centralité et des réseaux de transports structurants.</p> <p>Anticiper les développements futurs aux abords des pôles d'échanges multimodaux et la création de pôles d'échanges multimodaux</p> <p>Prioriser l'utilisation de ces réserves pour des aménagements de rabattement des modes alternatifs à la voiture autosoliste, et au besoin de développement de capacité des pôles d'échanges multimodaux.</p> <p>Permettre que des orientations d'aménagements programmées puissent, pour cela, inciter à la préservation des fonciers nécessaires au développement de ces pôles d'échanges stratégiques.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Territoire concerné par la création ou l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal d'intérêt régional.
Mesures d'accompagnement	
La Région proposera un premier exercice d'identification des pôles d'échanges d'intérêt régional, qui sera concerté avec les partenaires concernés.	

Règle n°17 – Cohérence des équipements des Pôles d'échanges d'intérêt régional	
<p>Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, et collectivités concernées, intègrent les mesures nécessaires pour assurer la cohérence des niveaux d'équipements au sein des pôles d'échanges d'intérêt régional concernant la gestion des correspondances (notamment : consignes ou remise, P+R, dépose minute, jalonnement, équipements pour les modes actifs) des services voyageurs (notamment: accessibilité PMR, confort, information multimodal, distribution de titres de transport, multimodaux, sécurité, sureté), et des services dédiés aux opérateurs de mobilité (notamment: quais, bornes d'avitaillement, zone de régulation, zone de repos, atelier technique).</p>	
Objectifs de référence	5.3. Veiller à la performance des aménagements pour la connexion des offres et services de mobilité au sein des pôles d'échanges.
Explication et justification de la règle	Les pôles d'échanges d'intérêt régionaux qui répondent à des fonctionnalités identiques, nécessitent des niveaux d'équipements similaires pour apporter une cohérence et lisibilité dans la qualité de service fournie aux voyageurs comme aux opérateurs de transports. Cette harmonisation apportera également un gain d'efficacité pour le traitement des opérations d'équipements.
Application territoriale spécifique éventuelle	Territoire concerné par la création ou l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal d'intérêt régional.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • La Région fournira un guide ou référentiel pour accompagner la prise en compte de ces mesures lors de la consultation relative à l'élaboration des documents concernés. • La Région accompagnera les collectivités via un soutien financier dans le cadre notamment des Contrats d'Aménagements de Mobilités Vertes (CAMV). 	

Règle n°18 – Préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour la logistique et le transport de marchandises	
<p>Les territoires, via leurs documents de planification et d'urbanisme dans le respect de leurs champs d'intervention, et en partenariat avec les gestionnaires d'infrastructures et d'équipements multimodaux, identifient des sites à enjeux urbains et périurbains pour de la logistique et du transport de marchandises utilisant les modes ferroviaire et fluvial. Ils mobilisent – dans le respect de leurs compétences – les outils fonciers permettant de préserver ces sites stratégiques embranchés fer et/ou bord à voie d'eau (ou susceptibles de l'être), de sorte que leurs possibilités de développement à venir ne soient pas obérées.</p>	
Objectifs de référence	5.5. Inciter à la complémentarité des grands équipements portuaires et d'intermodalité fret.
Explication et justification de la règle	<p>Les phénomènes de desserrement des implantations logistiques, tirés par les besoins des entreprises en grandes parcelles (développement des entrepôts de grande taille permettant de concentrer des stocks et d'accroître la productivité par l'automatisation et le pilotage informatique, etc.), génèrent des besoins de fonciers périurbains.</p> <p>Parallèlement, la réintroduction de la logistique en ville est une tendance forte des politiques de revitalisation des centres-villes. Visant à mieux organiser les flux urbains, dans un contexte d'évolution des pratiques de distribution et de consommation, elle nécessite (qu'elle soit routière et/ou multimodale) des surfaces pour le stockage ou les opérations de transfert des marchandises. Dans un cas (périurbain) comme dans l'autre (centre-ville), la rareté des gisements fonciers en zones denses suscite des concurrences d'usages et appelle non seulement à faire des choix, mais aussi à favoriser les innovations.</p> <p>Les réseaux ferroviaires et fluviaux, qui par leur configuration pénètrent directement dans les villes et qui par leur faible impact environnemental participent de l'objectif de transition énergétique, s'avèrent être des supports particulièrement pertinents pour les flux depuis / vers les zones denses. Auvergne-Rhône-Alpes est une région bien dotée en zones embranchées fer ou fleuve : elle est couverte par 152 installations terminales embranchées ferroviaires et de nombreux quais fluviaux.</p> <p>La volonté de renforcer les chaînes de transport multimodales et la perspective de diversification des formes de logistique urbaine appellent à anticiper l'avenir et à préserver ces fonciers connectés fer et/ou fleuve, en particulier lorsqu'ils sont situés dans les principaux bassins de vie, de consommation et de production, ou lorsqu'ils occupent une place stratégique dans les chaînes logistiques.</p> <p>Cette nécessaire démarche de préservation et de valorisation doit s'appuyer sur des outils fonciers adaptés aux enjeux (ex. : emplacements réservés dans les PLU(i), stratégie de réserves foncières, etc.). Elle doit également s'accompagner d'une identification préalable des sites à enjeux au niveau de chaque SCoT ou EPCI (en prenant en compte le positionnement logistique du territoire, la densité du tissu économique et les besoins des filières).</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
La Région veillera à la prise en compte de cette mesure lors de la consultation relative à l'élaboration des documents concernés.	

Règle n°19 – Intégration des fonctions logistiques aux opérations d'aménagements et de projets immobiliers	
Les collectivités territoriales – dans le respect de leurs compétences –, en lien avec les opérateurs publics et privés concernés, identifient les mesures nécessaires à l'intégration des fonctions logistiques lors de la conception des opérations d'aménagement et de projets immobiliers.	
Objectifs de référence	<p>1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements.</p> <p>3.6. Limiter le développement de surfaces commerciales en périphérie des villes en priorisant les implantations en centre-ville et en favorisant la densification des surfaces commerciales existantes.</p> <p>9.4. Expérimenter, déployer et promouvoir les innovations technologiques, organisationnelles et les initiatives privées et publiques pour la mobilité.</p>
Explication et justification de la règle	<p>La logistique est essentielle au fonctionnement des territoires, des villes, des quartiers. Pour des raisons liées à la fois à la disponibilité, aux coûts fonciers et aux besoins de surfaces de plus en plus importantes, la logistique s'est toutefois éloignée des centres urbains.</p> <p>Les impacts de cet éloignement sont notamment un allongement des distances de livraison et la multiplication des parcours (certains d'entre eux étant mal optimisés, avec des taux de remplissage des camions insuffisants).</p> <p>Les nouvelles formes de commerce et de consommation (livraison à domicile, e-commerce) sont venues renforcer cela en multipliant le nombre de colis à livrer et en accroissant les phénomènes de fractionnement.</p> <p>Parallèlement, les centres urbains sont de plus en plus contraints du fait de la congestion, d'un déficit de stationnements, de la piétonisation de certains quartiers, voire de réglementations restrictives sur les circulations de poids lourds.</p> <p>Ces différentes évolutions conduisent à repenser la logistique dans la Ville et à réintroduire des surfaces de stockage ou de transit au cœur des zones de livraison. Ces surfaces logistiques – qui posent certes des questions de valorisation foncière et de ce fait également de concurrence d'usage du foncier – restent de taille modeste et sont utiles à la ville et à sa dynamique démographique, économique et commerciale. L'enjeu est à la fois d'assurer la distribution jusqu'au cœur des villes tout en rationalisant les flux et de favoriser la mobilité décarbonée tout comme la mutualisation.</p> <p>En ce sens, les opérations remarquables programmées ou à venir dans les métropoles et les centres villes fournissent une opportunité pour redéfinir la place de la logistique dans l'urbain et pour innover afin de rendre cette logistique performante tant en termes d'exploitation qu'en matière d'impacts (par un verdissement des flottes de livraison, des véhicules plus silencieux, une gestion optimisée des aires de stationnement et des itinéraires de desserte, etc.).</p> <p>La création, au sein de futurs écoquartiers, de petits espaces de stockage dans les parkings ou en rez-de-chaussée d'immeubles d'activités ou d'habitation (ex : consignes, conteneurs compartimentés), l'implantation d'hôtels logistiques</p>

	multimodaux (ELU ⁴ et CDU ⁵), le développement de haltes fluviales associées à des services innovants (process de préparation des tournées sur la péniche pendant le temps de navigation puis livraison en deux roues ou en véhicule autonome) sont autant d'exemples de services adaptés et « donnant à voir » en termes de mobilité durable et de résilience.
Application territoriale spécifique éventuelle	Les centres-villes des agglomérations de plus de 100 000 habitants.
Mesures d'accompagnement	
La Région veillera à la prise en compte de cette mesure lors de la consultation relative à l'élaboration des documents concernés.	

⁴ Espace de Logistique Urbaine.

⁵ Centre de Distribution Urbaine.

Règle n°20 – Cohérence des politiques de stationnement et d'équipements des abords des pôles d'échanges

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, et les collectivités concernées, devront identifier et mettre en œuvre les mesures nécessaires à la cohérence des politiques de stationnement (parcs relais P+R, etc.) et d'équipements nécessaires aux rabattements alternatifs à l'usage de la voiture individuelle aux abords des pôles d'échanges, a minima à l'échelle d'un axe de transport comportant une ou des offres de mobilité structurantes.

Ces mesures doivent être établies en lien avec l'(ou des) autorité(s) organisatrice(s) de l'(ou des) offre(s) de mobilité structurante(s) sur l'axe concerné et inciter au report vers les modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle et non émetteur de gaz à effet de serre et non polluants.

Objectifs de référence

2.3. Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires.

2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises au sein et entre les bassins de vie.

Explication et justification de la règle

Les mesures relatives au stationnement, à la mise en œuvre des parcs relais et des équipements pour le stationnement des autres modes (actifs notamment) mises en œuvre par les collectivités locales au droit des pôles d'échanges, correspondent aujourd'hui aux enjeux et orientations définies par chacune des collectivités sur son périmètre d'action. Les conséquences peuvent être des estimations partielles des besoins selon le rôle du pôle d'échanges sur le périmètre des flux de mobilité concerné, et des effets de report du stationnement, un moindre usage des modes alternatifs à la voiture individuelle, d'une gare à l'autre en proximité.

Pour éviter ces phénomènes et répondre au mieux aux besoins des habitants en cohérence avec le niveau de dessertes de transports et services de mobilité offerts, il est nécessaire d'avoir une approche concertée des mesures à prendre à l'échelle d'un axe de transport structurant.

L'article L. 141-15 du Code de l'urbanisme prévoit, s'agissant du SCoT, que « Le document d'orientation et d'objectifs peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

1° Les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer ;

2° Les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables dans les territoires couverts par un plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains ».

Les offres de mobilité structurantes peuvent être par exemple des lignes ferroviaires ou d'autres services transports collectifs ou d'usages partagés en site propre.

Ces mesures proposées viendront donc préciser ces obligations et prendront en compte également la nécessité de se rabattre par

	des moyens alternatifs à la voiture individuelle vers les pôles d'échanges, lorsque cela est possible.
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
La Région encouragera les initiatives de coopérations à la bonne échelle et veillera à leur prise en compte dans les documents de planification concernés.	

Règle n°21 – Cohérence des règles de circulation des véhicules de livraison dans les bassins de vie	
<p>Les autorités organisatrices de la mobilité ou des transports engagent, à l'occasion de la révision ou de l'élaboration de leurs documents de planification des déplacements ou de la mobilité, une réflexion concertée, si nécessaire avec la Région, pour la mise en cohérence des règles de stationnement et de circulation des véhicules de livraison avec les plans de des déplacements urbains ou de mobilité inclus dans le même bassin de vie.</p>	
Objectifs de référence	<p>2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises au sein et entre les bassins de vie.</p>
Explication et justification de la règle	<p>La voirie est un espace rare et convoité que les Plans de Déplacements Urbains tentent d'organiser pour permettre les fonctions vitales de la ville, notamment son approvisionnement. Si la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 impose dans les PDU la mise en cohérence des horaires de livraison des poids lourds et des dimensions des véhicules de livraison au sein du Périmètre des Transports Urbains, les réalisations sont encore peu nombreuses. Cet exercice d'harmonisation soulève en effet des arbitrages nombreux et délicats entre qualité de l'air, attractivité commerciale et touristique, qualité de vie des riverains d'une part, réponse aux différents besoins de mobilité, de stationnement et d'accès aux centres urbains d'autre part.</p> <p>Dans les faits, on constate ainsi une fragmentation des réglementations marchandises entre les communes et un manque de lisibilité qui nuisent à leur compréhension par les transporteurs et donc à leur respect.</p> <p>Pour garantir la performance des opérations de livraison (temps, fiabilité, coûts) et faciliter les conditions de travail des livreurs, les PDU et futurs Plan de mobilité devront donc tendre vers une mise en cohérence des règles relatives à la circulation, aux conditions de livraison et au stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers.</p> <p>Cet objectif de mise en cohérence devra s'appuyer sur une démarche de concertation continue et itérative visant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la lisibilité, tant au travers d'une harmonisation des rédactions des arrêtés ou des guides (glossaires communs) que d'une uniformisation de la signalétique (jalonnements adaptés aux marchandises). • Simplifier en limitant le nombre de critères (gabarit, tonnage, classes EURO, type d'activité, horaires, surfaces au sol) et de seuils. • Assurer la continuité (y compris entre territoires limitrophes) et l'optimisation des itinéraires de contournement pour le transit et des plans de circulation pour l'accès aux lieux de livraison. • Éviter, dans la mesure du possible, le passage des véhicules de livraison/ramasse aux heures de pointe des déplacements des personnes. • Adapter les aires d'arrêt et de stationnement aux différents besoins, tant en termes d'aménagement (nombre, localisation, dimensionnement, accessibilité) que de gestion (cohérence avec les heures d'ouverture des commerces, durée de (dé)chargement (ex : messagerie et fret express versus marchandises volumineuses), etc.). <p>L'objectif <i>in fine</i> doit être d'optimiser les parcours afin de renforcer le niveau de service (qui est une exigence du consommateur), maîtriser les coûts (pour les opérateurs et les utilisateurs), réduire</p>

	les kilomètres à vide et, plus globalement, améliorer l'empreinte carbone des produits transportés.
Application territoriale spécifique éventuelle	EPCI à PDU / futur Plan de mobilité obligatoire (agglomération de plus de 100 000 habitants ou intersectant une aire urbaine de plus de 100 000 habitants).
Mesures d'accompagnement	
La Région encouragera les initiatives de coopérations à la bonne échelle et veillera à leur prise en compte dans les documents de planification concernés.	

Règle n°22 – Préservation des emprises des voies ferrées et priorité de réemploi à des fins de transports collectifs

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent permettre la préservation de l'emprise des infrastructures de transport ferré et équipements dédiés désaffectés en vue d'un réemploi à des fins de transports collectifs de voyageurs ou de marchandises et, à défaut, permettre le développement de modes de circulations en mobilités douces ou de nouveaux services de mobilité.

Objectifs de référence

2.3. Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires.
 4.1 Désenclaver les territoires ruraux et de montagne par des infrastructures de transports et des services de mobilité adaptés.

Explication et justification de la règle

En Auvergne-Rhône-Alpes, comme partout en France, le linéaire ferroviaire inutilisé ou déclassé pourrait être à nouveau valorisé par la circulation de nouveaux services de transports collectifs ou autres services de mobilité.

Application territoriale spécifique éventuelle

Sans objet

Mesures d'accompagnement

La Région veillera à la prise en compte de cette mesure lors de la consultation relative à l'élaboration des documents concernés.

Climat, air, énergie

Art. 4251-10 du CGCT

Règle n°23 – Performance énergétique des projets d'aménagements

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront établir des objectifs performanciers en matière d'énergie (développer la production des renouvelables et réduire la consommation) pour tous les projets d'aménagements (projets urbains, opérations d'aménagement, etc.), neufs ou en requalification.

A ce titre, ils promeuvent par exemple la :

- Recherche de la neutralité carbone par des systèmes de captation naturels ou artificiels.
- Optimisation de l'accessibilité par des transports moins carbonés.
- Réflexion sur la morphologie urbaine : compacité des bâtiments, potentiel de mise en place de réseaux de chaleur, gestion de l'eau et de la biodiversité (lutte contre les îlots de chaleur par la végétalisation notamment).
- Utilisation de matériaux à faible énergie grise (écomatériaux, matériaux recyclés, ...) ⁶.

Objectifs de référence	3.8. Réduire de 23 % la consommation d'énergie de la région à l'horizon 2030.
Principaux objectifs concernés par la règle	1.4. Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale. 1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le soutien au développement et à l'usage des éco matériaux. • Les dispositifs PTRE et EIE. 	

⁶ L'énergie grise ou énergie intrinsèque est la quantité d'énergie consommée lors du cycle de vie d'un matériau ou d'un produit : la production, l'extraction, la transformation, la fabrication, le transport, la mise en œuvre, l'entretien et enfin le recyclage, à l'exception notable de l'utilisation.

Règle n°24 – Trajectoire neutralité carbone

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront viser une trajectoire neutralité carbone à l'horizon 2050 en soutenant le développement des énergies renouvelables sur le territoire régional et la lutte contre les émissions de GES, tout en préservant, voire développant les puits de captation du carbone. Pour se faire, ils inciteront les maîtres d'ouvrage à identifier et mettre en place pour chaque projet d'aménagement (privé ou public), le potentiel de végétalisation, le potentiel de production en énergie renouvelable (en particulier à base d'énergie solaire produite en toiture) et les modalités de diminution des émissions de GES.

Objectifs de référence	<p>3.7. Augmenter de 54 % à l'horizon 2030 la production d'énergies renouvelables (électriques et thermiques) en accompagnant les projets de production d'énergies renouvelables et en s'appuyant sur les potentiels de chaque territoire , et porter cet effort à +100 % à l'horizon 2050</p> <p>.</p> <p>1.5.2 Réduire les émissions de GES pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.</p> <p>1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.</p> <p>1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.</p>
Explication et justification	<p>Le développement des énergies renouvelables et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont des éléments essentiels à l'atteinte de l'objectif national d'une neutralité carbone à l'échéance 2050.</p> <p>Les actions menées dans le cadre de l'application de cette règle doivent permettre aux territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes de contribuer à atteindre cette ambition.</p> <p>Les SCoT devront faire le lien avec les gestionnaires de réseaux électrique et gaz (RTE et GRT gaz) ainsi que les réseaux de chaleur et de froid afin d'adapter les réseaux de transports aux nouveaux projets d'implantation de production d'énergie renouvelable électrique dans le cadre du S3REnR et aux projets d'implantation d'installation de production de gaz.</p>
Application territoriale éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le dispositif TEPOS. • Le dispositif Starter EnR. • L'appel à projets « Méthanisation ». • L'appel à projets « Bois énergie ». • L'appel à projets « Projet partenariaux ». 	

Règle n°25 – Performance énergétique des bâtiments neufs	
<p>Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront inciter, dans leurs documents opposables, à la construction de bâtiments neufs à des niveaux ambitieux de performance énergétique selon les référentiels en vigueur visant à diminuer la consommation d'énergie et baisser l'impact carbone. Les bâtiments publics devront être particulièrement exemplaires.</p>	
Objectifs de référence	<p>3.8. Réduire de 23 % la consommation d'énergie de la région à l'horizon 2030.</p> <p>1.5.2. Réduire les émissions de GES pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050</p>
Explication et justification de la règle	<p>Dans le cadre de la stratégie régionale Environnement et Energie, la Région souhaite diminuer la consommation d'énergie de 23 % par habitant. Cette réduction doit se décliner en priorité sur les différentes thématiques les plus consommatrices (bâtiment, transports, industrie, agriculture).</p> <p>La Région se fixe globalement comme objectif une réduction de globale de 30 % sur le bâtiment (- 23 % sur le résidentiel et - 12 % sur le tertiaire).</p>
Application territoriale éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le réseau des Plateformes territoriales de la rénovation énergétique. • Le Service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH). 	

Règle n°26 – Rénovation énergétique des bâtiments

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront inciter, dans leurs documents opposables, à réduire les consommations d'énergie dans les bâtiments par la réalisation de travaux de rénovation énergétique à des niveaux compatibles avec une trajectoire BBC rénovation.

Objectifs de référence	3.8. Réduire la consommation énergétique de la région de 23 % par habitant à l'horizon 2030.
Explication et justification de la règle	<p>Dans le cadre de la stratégie régionale Environnement et Energie, la Région souhaite diminuer la consommation d'énergie de 23 % par habitant. Cette réduction doit se décliner en priorité sur les différentes thématiques les plus consommatrices (bâtiment, transports, industrie, agriculture).</p> <p>La Région se fixe globalement comme objectif une réduction de globale de 30 % sur le bâtiment (- 23 % sur le résidentiel et - 12 % sur le tertiaire).</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le développement des Plateformes Territoriales de Rénovation Energétique pour l'accompagnement des particuliers. • Le service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH). • Le développement et animation de la démarche Territoires à Energie Positive (TEPOS-CV). • La SPL OSER pour la rénovation énergétique des bâtiments publics de ses adhérents 	

Règle n°27 – Développement des réseaux énergétiques

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront prévoir que le développement de l'urbanisation se fasse en cohérence avec l'existence ou les projets de réseaux énergétiques (de chaleur ou de froid) en privilégiant les énergies renouvelables et de récupération pour leur alimentation. Les réseaux de chaleur et de froid peuvent être classés dans les PLUi ou PLU pour rendre obligatoire le raccordement.

Principaux objectifs concernés par la règle	3.7. Augmenter de 54 % à l'horizon 2030 la production d'énergies renouvelables (électriques et thermiques) en accompagnant les projets de production d'énergies renouvelables et en s'appuyant sur les potentiels de chaque territoire, et porter cet effort à + 100 % à l'horizon 2050.
--	--

Explication et justification de la règle	Viser un taux minimum de 50 % d'énergies renouvelables ou de récupération dans ces réseaux en s'appuyant sur l'ensemble des ressources disponibles auprès des syndicats d'énergie, de GRDF et Enedis.
---	---

Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
---	-------------

Mesures d'accompagnement

- L'appel à projets « Réseaux de chaleur ».
- L'appel à projets « Méthanisation ».
- L'appel à projets « Bois énergie ».

Règle n°28 – Production d'énergie renouvelable dans les zones d'activités économiques et commerciales	
Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, sont invités à conditionner les projets de création ou d'extension de toutes les zones d'activités économiques et commerciales à l'intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable (électrique et/ou thermique) ou de récupération de l'énergie fatale⁷ (sauf impossibilité réglementaire ou technique avérée).	
Principaux objectifs concernés par la règle	<p>3.7. Augmenter de 54 % à l'horizon 2030 la production d'énergies renouvelables (électriques et thermiques) en accompagnant les projets de production d'énergies renouvelables et en s'appuyant sur les potentiels de chaque territoire, et porter cet effort à + 100 % à l'horizon 2050.</p> <p>9.1. Accompagner l'autoconsommation d'énergie renouvelable et les solutions de stockage d'énergie.</p> <p>9.3. Développer le vecteur énergétique et la filière hydrogène tant en termes de stockage d'énergie que de mobilité.</p> <p>1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Viser une synergie des modes de production renouvelable au sein de ces zones pour atteindre un taux de couverture par les énergies renouvelables et de récupération ambitieux. Cela concerne toutes les zones d'activités économiques (industrie, artisanat) et commerciales dans un objectif vertueux de diminuer les consommations d'énergie et développer la production d'énergie renouvelable.</p> <p>Les ambitions devront être affichées au regard de la taille du projet et de la collectivité.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
Sans objet.	

⁷ L'expression « énergie fatale » désigne la quantité d'énergie inéluctablement présente ou piégée dans certains processus ou produits, qui parfois - au moins pour partie - peut être récupérée et/ou valorisée. Ces énergies peuvent prendre différentes formes (chaleur, froid, gaz, électricité) et peuvent naître de process, d'utilités ou de déchets. Ce terme désigne aussi l'énergie qui serait perdue si on ne l'utilisait pas au moment où elle est disponible par exemple : l'électricité issue des éoliennes, des panneaux solaires ou celle produite par les centrales hydrauliques au fil de l'eau.

Règle n°29 – Développement des énergies renouvelables

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront prévoir, dans leurs documents opposables, les potentiels et les objectifs de production d'énergie renouvelables et de récupération permettant de contribuer à l'atteinte du mix énergétique régional.

La priorité est donnée au développement des filières bois-énergie, méthanisation et photovoltaïque. Les réseaux de chaleur et de froid constituent un vecteur pertinent à développer pour l'intégration des énergies renouvelables thermiques.

Par ailleurs, les sites de production d'énergie renouvelable devront prendre en compte la préservation de la trame verte et bleue et du foncier (dont les espaces agricoles). Leur implantation sera conditionnée à une intégration paysagère et naturelle harmonieuse, ainsi qu'au respect des réglementations ou préconisations liées à la protection de secteurs sensibles (sites inscrits et classés, Grands sites de France, biens inscrits au Patrimoine mondial et Géoparc de l'Unesco, etc.).

Enfin, à l'échelle du territoire, les acteurs pourront engager une réflexion sur le développement en cohérence de la production d'énergie renouvelable d'une part, et d'autre part des équipements de pilotage énergétique intelligent, et de stockage de l'énergie.

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.</p> <p>1.7. Valoriser la richesse et la diversité des paysages, patrimoines et espaces naturels remarquables de la région.</p> <p>3.7. Augmenter de 54 à l'horizon 2030 la production d'énergies renouvelables (électriques et thermiques) en accompagnant les projets de production d'énergies renouvelables et en s'appuyant sur les potentiels de chaque territoire, et porter cet effort à + 100 % à l'horizon 2050.</p> <p>9.1. Accompagner l'autoconsommation d'énergie renouvelable et les solutions de stockage d'énergie.</p> <p>9.3. Développer le vecteur énergétique et la filière hydrogène tant en termes de stockage d'énergie que de mobilité.</p> <p>1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.</p>
Explication et justification de la règle	<p>La production d'énergie renouvelable n'étant pas consommée au fur et à mesure il s'agira de développer les systèmes de stockage notamment d'électricité (pile hydrogène, batteries, etc.) et de soutenir l'autoconsommation.</p> <p>Parallèlement, les systèmes de gestion intelligents de l'énergie seront développés pour une utilisation optimum maîtrisée de l'énergie.</p> <p>Cette règle affirme la nécessité de mieux prendre en compte l'impact paysager et environnemental de ces installations, en donnant la primauté à la préservation des paysages et de la biodiversité.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • L'appel à projets « Méthanisation, Bois énergie, Projets partenariaux ». • L'appel à projets « Plateformes logistiques de la politique régionale Forêt-Bois ». • L'observatoire régional ORCAE - Climat-Air-Energie. • L'outil internet TerriSTORY ® 	

Règle n°30 – Développement maîtrisé de l'énergie éolienne

Au regard des impacts paysagers et sur la biodiversité il convient de mieux maîtriser le développement des parcs éoliens.

Pour se faire, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront définir des stratégies de développement de l'éolien qui prendront en compte les enjeux liés à la protection des paysages et du patrimoine bâti, du foncier et de la biodiversité (notamment au sein des composantes de la trame verte et bleue), qui distingueront les installations industrielles et domestiques et qui inciteront au recours à des financements participatifs.

En termes de bonne pratique, ces stratégies pourraient utilement être élargies à tous types d'énergie renouvelable.

Par ailleurs, afin de favoriser une meilleure acceptation sociale des projets, les demandes d'implantations seront transmises au Préfet après sollicitation de l'avis de toutes les collectivités impactées au titre de la réglementation en vigueur pour les projets éoliens.

Une attention particulière devra être apportée à la concertation et à la pédagogie sur ces projets.

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>3.7. Augmenter de 54 % à l'horizon 2030 la production d'énergies renouvelables (électriques et thermiques) en accompagnant les projets de production d'énergies renouvelables et en s'appuyant sur les potentiels de chaque territoire, et porter cet effort à + 100 % à l'horizon 2050.</p> <p>1.7. Valoriser la richesse et la diversité des paysages, patrimoines et espaces naturels remarquables de la région.</p> <p>1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.</p> <p>8.6 Affirmer le rôle de chef de file climat, énergie, qualité de l'air, déchet et biodiversité de la Région.</p>
--	--

Explication et justification de la règle	<p>Cette règle tente de poser un difficile équilibre entre plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendre possible l'atteinte de l'objectif ambitieux d'augmentation de 54 % de la production d'énergie renouvelable en Auvergne-Rhône-Alpes. • Toutefois, l'atteinte de cet objectif ne doit pas se faire au détriment d'une coordination entre les acteurs locaux, à une échelle supra communale, et en prenant en compte l'avis des habitants. • Enfin, cette règle affirme la nécessité de mieux prendre en compte l'impact paysager et environnemental de ces installations, en donnant la primauté à la préservation des paysages et de la biodiversité.
---	--

Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
---	-------------

Mesures d'accompagnement	Les acteurs locaux pourront s'appuyer sur l'outil TerriSTORY ® développé par l'agence AuRA EE présentant les potentiels (de production d'énergie renouvelable) par territoire.
---------------------------------	--

Règle n°31 – Diminution des GES

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent favoriser la diminution drastique des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), notamment dans les secteurs les plus émetteurs (mobilité, bâtiments, etc.), et la préservation voire le développement des puits de captation du carbone, notamment par la préservation et l'entretien des prairies et des espaces forestiers.

Les territoires devront également démontrer que les mesures qu'ils envisagent de prendre en matière de mobilité et d'articulation urbanisme/transport permettront de contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Une attention particulière pourra être apportée à la reforestation et à la construction bois afin de démultiplier les puits de captation du carbone.

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>1.5. Réduire les émissions de polluants et les émissions de GES.</p> <p>1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.</p> <p>2.9. Accompagner la réhabilitation énergétique des logements privés et publics et améliorer leur qualité environnementale.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), une des trajectoires pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 consiste à réduire de 40 % les émissions de GES à l'horizon 2030 par rapport à 1990, soit de 73 % par rapport à 2013. A l'horizon 2050, la SNBC prévoit une réduction de 75 % très ambitieuse vers laquelle tous les acteurs de la région devront tendre.</p> <p>L'objectif régional est d'atteindre une baisse de 30% des GES, d'origine énergétique et non-énergétique, à l'horizon 2030 par rapport aux émissions constatées en 2015 s'attaquant en priorité aux secteurs les plus émetteurs, à savoir dans l'ordre les transports, le bâtiment (résidentiel-tertiaire), l'agriculture et l'industrie.</p> <p>En Auvergne-Rhône-Alpes, le secteur des transports routiers est le principal contributeur à l'émission des GES (33 % sur l'année 2015), ce qui s'explique par l'utilisation quasi exclusive de produits pétroliers.</p> <p>La modification progressive du mix énergétique des véhicules (organo-carburants, hydrogène électricité, etc.) permettra de faire diminuer les émissions de GES du secteur des transports de manière conséquente.</p> <p>Pour le bâtiment, cela renverra notamment sur les travaux de réduction des consommations d'énergie, sur les choix de matériaux de construction.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
Permettre aux territoires de suivre l'évolution des GES avec des outils adaptés afin de définir des objectifs de réduction (par exemple : Observatoire Régional Climat Air Energie).	

Règle n°32 – Diminution des émissions de polluants dans l’atmosphère

De manière à améliorer durablement la qualité de l’air sur leur territoire, les documents de planification et d’urbanisme, dans le respect de leurs champs d’intervention, définissent les dispositions permettant de réduire les émissions des principaux polluants atmosphériques (visés dans le sous-objectif 1.5.1 du rapport d’objectifs) issues des déplacements (marchandises et voyageurs), du bâti résidentiel et d’activités mais également des activités économiques, agricoles et industrielles présentes sur leur territoire.

Les territoires devront prioriser la réduction des émissions pour répondre de façon proportionnée aux niveaux d’altération de la qualité de l’air et d’exposition de la population constatée dans leur état des lieux de la pollution atmosphérique.

Principaux objectifs concernés par la règle

1.5. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre.
 1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.

Explication et justification de la règle

Un air de bonne qualité est une ressource vitale pour les habitants de la région, qui sont de plus en plus nombreux à s’en préoccuper.

Aujourd’hui, la qualité de l’air est affectée par divers polluants présents de manière inégale sur le territoire régional. Les polluants à enjeux sont principalement le dioxyde d’azote et les particules en suspension (PM) qui font l’objet de contentieux au niveau européen, puis l’ozone (O₃) et très localement, le benzo(a)pyrène.

Grâce à une tendance globale à l’amélioration, les niveaux d’émissions et de concentration moyens sont en nette diminution. Deux polluants continuent à dépasser les valeurs fixées par la réglementation : le dioxyde d’azote, essentiellement sur des zones à proximité du trafic, et l’ozone.

Ce constat doit être modulé sur le plan sanitaire : si l’on regarde les valeurs-guides recommandées par l’Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5}, respectivement 2 millions et 6 millions d’habitants de la région ont été exposés à leur dépassement en 2017.

Des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques ont été fixés par le PREPA (Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques). Dans ce contexte, il convient dans notre région de :

- réduire les émissions de polluants atmosphériques pour sortir rapidement du contentieux européen ;
- tendre à plus long terme vers les valeurs de l’OMS pour limiter l’exposition de tous les habitants de la région.

Plus globalement, l’amélioration de la qualité de l’air est au carrefour de divers enjeux : un enjeu réglementaire, un enjeu sanitaire et sociétal, mais aussi un enjeu de transition énergétique dans un contexte de changement climatique et un enjeu d’attractivité des territoires.

Dans la cadre de sa stratégie pour la qualité de l’air, la Région a identifié neuf zones prioritaires d’intervention sur lesquelles elle a décidé de concentrer des moyens en contractualisant avec les territoires.

	Sur les autres zones, il conviendra de rester vigilant au côté des territoires ayant une bonne qualité de l'air pour la maintenir et la valoriser.
Application territoriale spécifique éventuelle	Approche spécifique sur les 9 zones prioritaires
Mesures d'accompagnement proposées par la Région	
<ul style="list-style-type: none"> • Les conventions qualité de l'air avec neuf zones prioritaires (vallée de l'Arve, agglomérations de Lyon, Grenoble, Clermont Ferrand, St Etienne, Chambéry, Annecy, Grand Genève, Valence). • Le soutien à des actions régionales en faveur d'une mobilité plus durable. • La structuration d'outils d'observation et d'évaluation (ORCAE, ORHANE). • Le soutien à des actions de mobilisation des citoyens en faveur de changements de perceptions et de comportements favorables à la qualité de l'air. 	

Règle n°33 – Réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques

De manière à limiter l'exposition des populations sensibles (enfants, personnes âgées ou fragilisées) à la pollution atmosphérique, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, prévoient des dispositions visant à prioriser l'implantation de bâtiments accueillant ces publics hors des zones les plus polluées. Ils devront privilégier l'implantation d'immeubles d'activités (bureaux, petites entreprises, etc.) plutôt que des logements dans les zones très exposées.

A défaut, des mesures contribuant à réduire la pollution atmosphérique environnante devront être mises en œuvre (par exemple, zones à faible émission, circulation réservée aux véhicules peu polluants, révision du plan de circulation, création de zones de trafic apaisée, etc.).

Principaux objectifs concernés par la règle

1.5. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre.
 1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements.
 2.9. Accompagner la réhabilitation énergétique des logements privés et publics et améliorer leur qualité environnementale.

Explication et justification de la règle

Même si la tendance globale est à l'amélioration, des dépassements des seuils réglementaires pour plusieurs polluants sont toujours observés, induisant une exposition des populations. En outre sur de vastes zones de la région, les valeurs préconisées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour les particules PM10 et PM2.5 sont dépassées.

De fait, il existe des écarts importants d'exposition. Certains espaces sont préservés, alors que les zones densément peuplées avec des activités humaines importantes (centres de certaines agglomérations, proximité de voies supportant des trafics routiers importants) et des zones spécifiques « sensibles » sont bien plus exposées.

La réduction de l'exposition à la pollution atmosphérique et de ses conséquences sanitaires passe essentiellement par deux leviers : des actions d'atténuation (réduction des émissions, voir la règle n°31) et d'adaptation (mesures d'urbanisme).

Les agglomérations de la région tendent à se densifier. La lutte contre l'étalement urbain et les stratégies d'économie foncière permettent de rationaliser les besoins en transports et en énergie et de favoriser les mobilités actives. Par contre, les activités humaines se trouvent plus concentrées et donc potentiellement, les émissions peuvent atteindre des niveaux trop importants. Egalement, il y a peu d'espace disponible et les principales réserves foncières se trouvent souvent dans des zones dégradées (bordure de VRU, friches industrielles), ce qui peut conduire à l'installation de nouvelles populations dans ces zones.

Il convient donc d'intégrer ces enjeux dans les documents de planification et d'urbanisme, ainsi que dans les projets d'aménagement.

Dans le cadre de sa stratégie pour la qualité de l'air, la Région a identifié neuf zones prioritaires d'intervention sur lesquelles elle a décidé de concentrer des moyens en contractualisant avec les territoires, dans un objectif de réduction de l'exposition de la population.

Sur les autres zones, il conviendra de rester vigilant au côté des territoires quand les concentrations d'activités ou les choix d'urbanisme peuvent conduire à des expositions significatives des populations (projets structurants pour le développement régional, pôles d'échanges multimodaux, zones d'activités économiques et commerciales, nœuds logistiques, nouvelles implantations de logements et d'établissements recevant du public, etc.).

Application territoriale spécifique éventuelle	Approche spécifique sur les 9 zones prioritaires.
Mesures d'accompagnement proposées par la Région	
<ul style="list-style-type: none"> • Les conventions qualité de l'air avec neuf zones prioritaires (vallée de l'Arve, agglomérations de Lyon, Grenoble, Clermont Ferrand, St Etienne, Chambéry, Annecy, Grand Genève, Valence). • La structuration d'outils d'observation et d'évaluation (ORCAE, ORHANE). • La Région veillera à la prise en compte de cette mesure lors de la consultation relative à l'élaboration des documents concernés et le cas échéant, dans les projets au financement desquels elle contribue. 	

Règle n°34 – Développement de la mobilité décarbonée

Dans un marché de la mobilité décarbonée dont le développement doit être encouragé, il convient de mailler le territoire avec des bornes GNV, électriques et H2/hydrogène.

Afin de maintenir un équilibre économique pérenne autour d'une station de distribution et/ou de production d'énergie (ou d'une station multi énergies) permettant une mobilité décarbonée efficace sur le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront prévoir un zonage permettant de respecter une zone de chalandise dans laquelle il ne sera pas possible d'installer une autre station d'avitaillement du même type.

Cette zone de chalandise, propre à chaque station, dépendra de la densité de population et d'une distance minimum entre stations.

Principaux objectifs concernés par la règle	1.5. Réduire les émissions de polluants les plus significatifs. 9.3 Développer le vecteur énergétique et la filière hydrogène tant en termes de stockage qu'en terme de mobilité. 1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.
Explication et justification de la règle	Cette règle vise à privilégier le maillage du réseau de stations de recharge GNV, H2/hydrogène ou électriques sur le territoire régional avant de laisser se jouer la concurrence sur les zones les plus denses. Il faut laisser notamment les marchés du GNV et surtout de l'hydrogène murir suffisamment pour que la concurrence ait un effet positif.
Application territoriale spécifique éventuelle	A analyser autour des 20 stations prévues dans le cadre du projet Zéro émission Valley.
Mesures d'accompagnement	
L'appel à projet de stations Hydrogène lancé par HYPULSION.	

Protection et restauration de la biodiversité

Art. 4251-11 du CGCT

Règle n°35 – Préservation des continuités écologiques

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent préciser les continuités écologiques à l'échelle de leur territoire, sur la base de la trame verte et bleue régionale du SRADDET et des investigations complémentaires qu'ils réalisent.

Ils doivent garantir leur préservation par l'application de leurs outils réglementaires et cartographiques, et éviter leur urbanisation, notamment dans les sites Natura 2000, afin de ne pas remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces ayant servi à la désignation des sites.

La représentation cartographique de leur trame verte et bleue doit se faire en cohérence avec celle des territoires limitrophes.

Principaux objectifs concernés par la règle	1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.
Explication et justification de la règle	<p>Cette règle affirme la volonté des acteurs régionaux de proroger les importantes avancées des SRCE en matière de préservation des continuités écologiques, et par-delà de la biodiversité. Elle est attendue par la très grande majorité des acteurs concernés.</p> <p>Il s'agit de cette façon de conserver un cadre qui dessine pour le futur un territoire qui ménage son environnement naturel, pour un développement plus harmonieux.</p> <p>Les documents de planification et d'urbanisme retranscrivent à leur échelle et précisent dans leur cartographie la trame verte et bleue régionale issue de l'atlas au 1/100 000^{ème} en annexe 3 du SRADDET, en cohérence avec les territoires voisins. Ils complètent cette trame verte et bleue des continuités écologiques identifiées localement. Pour cela, ils se basent sur les études sur les continuités écologiques réalisées sur leur territoire, des inventaires locaux faune, flore et habitats ou à défaut des éléments connus de patrimoine naturel local remarquable. Les gestionnaires d'espaces naturels (Réserves naturelles, Natura 2000, ENS, etc.) ainsi que les conservatoires d'espaces naturels et les conservatoires botaniques nationaux sont à ce titre des interlocuteurs territoriaux qu'il convient d'associer.</p> <p>Pour une bonne prise en compte des enjeux de la trame verte et bleue :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'état initial de l'environnement doit identifier la biodiversité présente sur le territoire, la fonctionnalité de la trame verte et bleue du territoire, les secteurs de pressions, la fragmentation des espaces agricoles et naturels afin de cibler les secteurs à enjeux et les ruptures actuelles ou potentielles des continuités écologiques ; • le rapport de présentation de ces documents d'urbanisme devra identifier les enjeux locaux de biodiversité et de continuités écologiques en s'appuyant sur l'état initial de l'environnement et en articulation avec les documents supérieurs (SRADDET, SDAGE, SAGE) ; • le PADD devra afficher le niveau d'ambition en matière de préservation et de restauration des continuités écologiques ; • le DOO, pour les SCOT ou le règlement et les documents graphiques, pour les PLU, devront mobiliser les outils réglementaires pour préserver et restaurer les continuités écologiques ;

	<ul style="list-style-type: none"> les PLU et PLUi pourront définir des orientations d'aménagement et de programmation dédiées à la trame verte et bleue sur tout ou partie du territoire.
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> Poursuivre les contrats verts et bleus, programmes pluriannuels d'aide à l'ingénierie et à la restauration de la trame verte et bleue des territoires, notamment pour les collectivités soumises à une forte pression d'aménagement. L'identification des territoires prioritaires à enjeux pour le maintien ou la restauration des continuités écologiques, sur lesquels des contrats verts et bleus devront être mis en œuvre. Appuyer les collectivités dans la transcription de la TVB dans leurs documents de planification et d'urbanisme (SCOT, PLU(i), etc.). Proposer dans le cadre du comité régional biodiversité un cadre de concertation entre les différents acteurs de la préservation de la biodiversité : Etat, Région, Départements, EPCI et gestionnaires d'espaces naturels (Natura 2000, réserves naturelles, Parc naturels, etc.) Maintenir l'implication des acteurs locaux dans les programmes contractuels de restauration et de valorisation des espaces naturels. La mise à disposition des données via les pôles de données naturalistes. Le plan régional d'actions biodiversité. 	

Règle n°36 – Préservation des réservoirs de biodiversité

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent préciser à l'échelle de leur territoire les réservoirs de biodiversité sur la base de la trame verte et bleue du SRADET et des investigations complémentaires qu'ils réalisent.

Ils affirment la vocation des réservoirs à être préservés de toute atteinte pouvant remettre en cause leur fonctionnalité écologique.

Ils garantissent cette préservation dans l'application de leurs outils réglementaires et cartographiques.

Principaux objectifs concernés par la règle	1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.
Explication et justification de la règle	<p>Les SCoT et les chartes de PNR identifient les réservoirs de biodiversité du territoire sur la base de l'atlas cartographique de l'annexe biodiversité du SRADET et des études qui peuvent être menées localement.</p> <p>Les PLU et PLUi délimitent dans leurs zonages et protègent dans leur règlement les réservoirs de biodiversité.</p> <p>Ces espaces font souvent déjà l'objet pour la plupart de différentes mesures de préservation ou de gestion (réserves naturelles, zones Natura 2000, zones humides d'intérêt environnemental, etc.). Le SRADET permet de mettre l'ensemble en cohérence, et de faire le lien avec les documents d'urbanisme, en les préservant de l'artificialisation par un zonage et un règlement adapté (classement en zone naturelle ou agricole).</p> <p>Les secteurs agricoles et les forêts identifiées comme réservoirs de biodiversité font l'objet de préconisations de gestion compatibles avec le maintien de leur fonctionnalité écologique, par exemple : maintien des prairies naturelles, des haies bocagères, un bas niveau d'intrants phytosanitaires, une gestion sylvicole adaptée, etc.</p> <p>Cette règle met en application le principe de préservation de la biodiversité déjà appliqué dans les SRCE : préservation des secteurs les plus fonctionnels (les réservoirs) et maintien d'espaces perméables permettant de les relier. Sans protection des réservoirs de biodiversité, l'ambition sur la biodiversité ne peut pas être atteinte.</p> <p>La définition d'une règle forte est gage de la responsabilité régionale sur la préservation de la biodiversité en cohérence avec les orientations nationales pour la trame verte et bleue.</p> <p>.</p>
Application territoriale éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • L'aide à la transcription de la TVB dans les SCoT et certains PLU. • Les études de définition de la TVB locale dans les contrats verts et bleus. • Les actions menées dans le cadre des Contrats Vert et Bleu : sensibilisation des élus, appui à la déclinaison des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme, travaux de restauration de la trame verte et bleue, mise en œuvre de plan de gestion, etc. • Le classement des réserves naturelles régionales et gestion des réserves. • Les actions ponctuelles pouvant être menées dans le dispositif régional « Action et innovation pour une biodiversité ordinaire ». 	

- L'aide à l'ingénierie et gestion de milieux naturels via les conservatoires d'espaces naturels et les conservatoires botaniques nationaux.
- Les observatoires régionaux flore-habitats et faune.

Règle n°37 – Préservation des corridors écologiques

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent préciser à leur échelle les corridors écologiques du territoire, sur la base de la trame verte et bleue du SRADET et des investigations complémentaires qu'ils réalisent.

Ils préconisent leur préservation ou leur restauration selon leur fonctionnalité.

Les SCoT doivent notamment identifier et délimiter les corridors les plus menacés et prendre les mesures pour les préserver de toute artificialisation en fixant des limites précises à l'urbanisation.

Principaux objectifs concernés par la règle	1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.
Explication et justification de la règle	<p>Les SCoT, précisent dans leurs documents cartographiques, idéalement au 1/25 000^{ème}, la délimitation des corridors écologiques identifiés par l'atlas cartographique de l'annexe biodiversité du SRADET et des corridors complémentaires identifiés le cas échéant par leur état initial de l'environnement.</p> <p>Les corridors les plus menacés, c'est-à-dire ceux qui présentent un risque de disparition et donc de rupture de la continuité écologique, nécessitent une délimitation plus précise, pour être transposables directement dans les PLU et PLUi et une préservation stricte de toute artificialisation. Ce sont notamment les corridors linéaires de la cartographie du SRADET et d'autres corridors identifiés sur la base des connaissances locales.</p> <p>Les chartes de PNR précisent les corridors écologiques du territoire sur la base de l'annexe biodiversité du SRADET et des études qui peuvent être menées localement. Elles font des préconisations pour préserver ou restaurer leur fonctionnalité.</p> <p>Les documents d'urbanisme (PLUi, PLU) délimitent les corridors écologiques et les inscrivent dans leurs documents cartographiques à l'échelle cadastrale. Ils les protègent de l'urbanisation dans leur règlement et définissent des usages des sols qui permettent d'assurer la pérennité ou d'envisager leur restauration.</p> <p>Dans les documents d'urbanisme les règles et les préconisations suivantes peuvent être prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Par définition tout projet remettant en cause les fonctionnalités écologiques pour lesquelles le corridor a été identifié doit être proscrit. • Certains projets d'intérêt général ou nécessaire au maintien de l'activité agricole peuvent être autorisés sous réserve de ne pas remettre en cause les fonctionnalités écologiques du corridor. • Les projets d'infrastructures de transport (voiries routières, transports collectifs et modes doux) peuvent à titre exceptionnel être autorisés, s'ils démontrent qu'ils ne peuvent être évités (application stricte du principe « éviter – réduire – compenser »), et qu'ils sont suffisamment perméables pour ne pas remettre en cause les continuités écologiques. • Les secteurs agricoles et les forêts identifiées dans ces corridors font l'objet de préconisations de gestion compatibles avec les fonctionnalités recensées : démarches

	<p>sur la réduction des intrants phytosanitaires, les types de cultures, les types de plantations sylvicoles, la gestion des coupes, etc.</p> <p>Sans préservation ou restauration des continuités écologiques, l'ambition sur la biodiversité ne peut pas être atteinte. Les corridors écologiques sont nécessaires au déplacement des espèces entre les réservoirs de biodiversité et par là à leur survie. Les territoires ont intégré les enjeux de la trame verte et bleue et sont demandeurs de règles fixées au niveau régional. La définition d'une règle forte est gage de la responsabilité régionale sur la préservation de la biodiversité, en cohérence avec les orientations nationales pour la trame verte et bleue.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • L'aide à la transcription de la TVB dans les SCoT et certains PLU. • Les études de définition de la TVB locale dans les contrats verts et bleus. • Les actions menées dans le cadre des contrats verts et bleus : sensibilisation des élus, appui à la déclinaison des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme, travaux de restauration de la trame verte et bleue, mise en œuvre de plan de gestion, etc. • Les actions de restauration des corridors dans le cadre du dispositif régional « Action et innovation pour une biodiversité ordinaire ». • Les observatoires régionaux flore-habitat et faune. 	

Règle n°38 – Préservation de la trame bleue

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent préciser, à leur échelle, la trame bleue de leur territoire, sur la base de la trame bleue régionale du SRADET, et des investigations locales complémentaires qu'ils réalisent.

Ils doivent assurer sa préservation ou préconiser sa restauration selon sa fonctionnalité, en cohérence avec les objectifs et les mesures des SDAGE et des SAGE.

Ils doivent prendre en compte notamment :

- **les cours d'eau issus de la trame bleue du SRADET, leurs espaces de mobilité et leurs espaces de bon fonctionnement ou à défaut un espace tampon de part et d'autre du cours d'eau ;**
- **des cours d'eau complémentaires en bon état écologique, notamment de petits cours d'eau de têtes de bassin versant, y compris les secteurs de source, en fonction des connaissances locales ;**
- **les zones humides identifiées par les inventaires départementaux et des investigations locales, notamment pour les zones humides de têtes de bassin versant.**

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.</p> <p>1.6.4. Contribuer à l'atteinte du bon état écologique des cours d'eau et des lacs.</p> <p>3.9. Préserver les espaces et le bon fonctionnement des grands cours d'eau.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Les SCoT, devront protéger à long terme la trame bleue en l'identifiant comme des espaces aquatiques et humides à préserver de l'urbanisation et des projets d'aménagement.</p> <p>Ils préconisent, le cas échéant des mesures de restauration des cours d'eau dégradés : rupture de continuité écologique, artificialisation, pollutions.</p> <p>Ils préconisent également une maîtrise des prélèvements sur la ressource en eau quand celle-ci est soumise à de fortes pressions, dans l'objectif de maintenir des débits minimums biologiques dans les cours d'eau.</p> <p>Les chartes de PNR s'attachent à préserver et mettre en valeur par des actions menées localement la trame bleue de leur territoire. Une attention particulière doit être portée aux zones humides, notamment en promouvant des pratiques agricoles compatibles avec leur préservation et leur mise en valeur.</p> <p>Les PLU et PLUi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • identifient dans leur PADD et dans leurs zonages les cours d'eau et leurs espaces annexes. Ils protègent de toute urbanisation ou projet d'aménagement les berges de cours d'eau, les espaces de mobilité ou de bon fonctionnement lorsque ceux-ci ont été délimités et portés à connaissance dans le cadre notamment de SAGE ou d'autres démarches locales. Lorsque ces espaces ne sont pas délimités, ils définissent une bande tampon non constructible dont la largeur est adaptée localement avec un minimum de 10 m de part et d'autre des berges du cours d'eau ; • adaptent dans leur PADD leur projet de développement à la ressource en eau disponible, dans l'objectif de maintenir des

	<p>débits minimum biologiques dans les cours d'eau et de préserver l'ensemble des milieux aquatiques et humides ;</p> <ul style="list-style-type: none"> identifient et préservent les zones humides et préconisent un usage du sol compatible avec un objectif de non dégradation figurant dans les SDAGE et pouvant permettre une restauration en cas de dégradation. <p>La trame bleue doit être protégée des atteintes à sa fonctionnalité, en cohérence avec les orientations nationales pour la TVB et celles des SDAGE.</p> <p>La préservation des cours d'eau, à la fois réservoirs de biodiversité et corridors écologiques et de leurs milieux annexes : berges, espaces de bon fonctionnement, est un enjeu majeur pour le bon état écologique des cours d'eau et pour conserver les milieux spécifiques à l'interface entre l'eau et la terre. La préservation de ces espaces annexes permet aussi de répondre aux enjeux de prévention des inondations, par la préservation de zones d'expansion de crues.</p> <p>Les réseaux de zones humides constituent une trame bleue « en pas japonais » nécessaire pour une flore et une faune très riche mais menacée, qui leur est inféodée, notamment les amphibiens. Les zones humides continuent globalement à disparaître sur le territoire régional, malgré les mesures de protection théoriques dont elles font l'objet.</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> Les études de définition de la TVB locale dans les contrats verts et bleus. Le porté à connaissance des inventaires des zones humides en lien avec l'Etat et les Agences de l'eau. Les actions menées dans le cadre des contrats verts et bleus, notamment : <ul style="list-style-type: none"> Les travaux de restauration des cours d'eau : restauration de la continuité écologique des cours d'eau, travaux de restauration morphologique des cours d'eau, délimitation des espaces de bon fonctionnement. Les actions de restauration des zones humides dégradées, les plans de gestion des zones humides, etc. Les actions de restauration de la trame bleue dans le cadre du dispositif régional « Action et innovation pour une biodiversité ordinaire ». Les actions de restauration des continuités écologique dans le cadre du plan Rhône et du plan Loire. Les actions menées avec les pêcheurs dans le cadre des CPO Région-fédérations régionale et départementales de la pêche. 	

Règle n°39 – Préservation des milieux agricoles et forestiers supports de biodiversité

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, identifient, sur leur territoire, les secteurs à vocation agricole et forestière supports de biodiversité et garants du bon fonctionnement territorial, notamment :

- les forêts anciennes, mûres et à enjeu écologique ;
- le maillage bocager et les linéaires de haies ;
- les zones agro-pastorales, estives et alpages ;
- les prairies naturelles ;
- les coteaux thermophiles et les pelouses sèches ;
- les zones de maraîchage proches des centres urbains.

Ils mobilisent les zonages spécifiques pour les protéger et préconisent également une gestion durable de ces espaces.

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.</p> <p>3.3. Préserver et valoriser les potentiels fonciers pour assurer une activité agricole et sylvicole viable, soucieuse de la qualité des sols, de la biodiversité et résiliente face aux impacts du changement climatique.</p> <p>1.8. Rechercher l'équilibre entre les espaces artificialisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers dans et autour des espaces urbanisés.</p> <p>1.6.2. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Les espaces agricoles et forestiers péri-urbains sont garants de la préservation de la biodiversité ordinaire et d'un fonctionnement durable des territoires ; rôle nourricier, qualité paysagère, adaptation au changement climatique (circuits courts, séquestration du carbone, lutte contre les îlots de chaleur dans le périurbain, bois-énergie, etc.),</p> <p>Les SCoT, les PLU(i), les PNR ou les Communes concernées peuvent mobiliser les outils de protection et de pérennisation des espaces agricoles et naturels par des zonages et des règles spécifiques, et dans le cas des agglomérations menacées par l'étalement urbain, préconiser la mise en place de programme de préservation et de valorisation de ces espaces, ZAP, PAEN, PENAP, etc., en accord avec les autorités de classement compétentes (État ou Département).</p> <p>Plus particulièrement en ce qui concerne les boisements, les documents d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans leur état initial de l'environnement peuvent s'appuyer sur les inventaires existant des forêts anciennes et des forêts laissées en libre évolution et les identifier comme des boisements à enjeu. • Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU(i) définit pour ces espaces des objectifs de protection. • Préserve les éléments boisés comme les haies et les bosquets (maillage bocager) en mobilisant l'article L 151-23 du Code de l'urbanisme. • Ils encouragent des pratiques de gestion forestière favorables à la biodiversité (diversité des essences, des

	<p>âges de peuplement, coupes sélectives, etc.) et au changement climatique (production de bois énergie, de bois d'œuvre pour la séquestration du carbone, etc.).</p> <p>Plus particulièrement en ce qui concerne l'agriculture :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ils affirment l'importance du maintien des pratiques agropastorales qui forgent une grande partie de l'identité régionale (alpages, estives, côteaux thermophiles, pelouses sèches, etc.) et de leur rôle en matière de biodiversité. • Les documents d'urbanisme dans leur état initial de l'environnement s'appuient sur les inventaires existants de milieux à enjeu : pelouses sèches, zones humides, etc. et proposent pour celles situées en zone agricole un indice spécifique assorti d'un règlement visant à préserver ces milieux. • Ils facilitent le maintien des activités agricoles pour lutter contre la déprise agricole en axant le travail sur leur viabilité (accès, construction des bâtiments d'exploitation, etc.). <p>Ils encouragent des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement (limitation des intrants phytosanitaires, non retournement des prairies, respect de la mosaïque agricole, etc.).</p>
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Les outils de préservation du foncier agricole (ZAP, PAEN, PENAP...). • Les contrats verts et bleus. • Le dispositif régional « Action et innovation pour une biodiversité ordinaire ». • Les formations prise en compte de la TVB dans les documents d'urbanisme. • Le soutien aux GEN. • Les observatoires de la biodiversité. • L'élaboration des chartes de PNR soutenue par la Région. • Les Mesures Agro Environnementales et Climatiques. 	

Règle n°40 – Préservation de la biodiversité ordinaire

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, assurent la préservation de la biodiversité dite ordinaire comme un élément fondamental participant de la qualité du cadre de vie en :

- Limitant fortement la consommation des espaces perméables relais identifiés dans le SRADET.
- Préservant en zone urbaine, périurbaine et rurale, des espaces naturels, agricoles et forestiers, supports de biodiversité.
- Favorisant un développement de la nature en ville par une végétalisation massive des espaces urbains et des aménagements favorables à la faune.
- Prenant des mesures de restauration d'une « trame noire » permettant de diminuer l'impact de l'éclairage sur la faune nocturne : diminution de l'intensité lumineuse, horaires d'extinction, zones non éclairées, etc.

Principaux objectifs concernés par la règle

- 1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.
 1.7. Valoriser la richesse et la diversité des paysages, patrimoines et espaces naturels remarquables et ordinaires de la région
 1.8. Rechercher l'équilibre entre les espaces artificialisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers dans et autour des espaces urbanisés.
 1.6.2. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Explication et justification de la règle

La préservation de la nature dite ordinaire est essentielle pour préserver la biodiversité. Au-delà de la trame verte et bleue définie dans le SRADET, l'ensemble des espaces perméables aux déplacements des espèces, que ce soit en zone naturelle, agricole, voire urbaine participent à la fonctionnalité des milieux. Ces espaces sont identifiés dans l'annexe relative à la biodiversité du SRADET, sous l'appellation « espaces perméables relais ».

Par ailleurs, la préservation de ces espaces, des paysages qui leur sont liés et de l'ensemble des services rendus par la nature est un gage de qualité de vie.

C'est, particulièrement le cas dans les systèmes urbains :

- Amélioration du confort thermique (lutte contre les îlots de chaleur et de fraîcheur).
- Possibilité de meilleure gestion de l'eau (diminution du ruissellement, évapotranspiration, etc.).
- Augmentation de la qualité paysagère.
- Apports bénéfiques de la nature pour le bien-être des habitants : couleurs, sons, odeurs, etc.

Concrètement cela signifie :

- Limiter la consommation des espaces de nature ordinaire : diminution de l'étalement urbain, de l'urbanisation linéaire et du mitage des espaces ruraux par leur outils de maîtrise des enveloppes urbaines.
- Préserver en zone périurbaine des espaces naturels et agricoles, supports de biodiversité, d'espaces de loisirs et d'une agriculture raisonnée respectueuse de l'environnement, permettant des circuits courts.
- Favoriser la nature en ville (y compris dans les bourgs et villages) :

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ en initiant une réflexion sur la mise en place de Coefficient de pleine terre ou de Coefficient de Biotope par Surface (CBS) dans les OAP des PLU dans l'objectif de réduire les surfaces minéralisées et d'augmenter les surfaces végétalisées dans une logique de trame verte et bleue urbaine (désimperméabilisation des sols, diminution de l'effet îlot de chaleur, etc.) ; ▪ en intégrant dans le règlement des PLU les espèces végétales à utiliser dans les haies et les espaces publics, les types de clôtures (perméables à la petite faune), les types d'éclairage public ; ▪ en préservant ou en restaurant des trames vertes et bleues et en intégrant des espaces verts favorables à la biodiversité dans tous les projets d'aménagement (noues, haies, toitures ou façades végétalisées, hôtels à insectes, nichoirs, etc.) ; ▪ en mettant en œuvre une gestion alternative des eaux pluviales, avec possibilité de créer des espaces multifonctionnels en termes de services rendus : gestion de l'eau, espaces récréatifs, apports pour le paysage et la biodiversité. <ul style="list-style-type: none"> • Définir des mesures pour lutter contre la pollution lumineuse et restaurer une trame noire : préservation de la faune et de la flore par la maîtrise de l'éclairage nocturne, par la limitation des zones éclairées, de l'intensité et des durées d'éclairage.
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • L'appel à projet pour la biodiversité ordinaire. • Les contrats verts et bleus. 	

Règle n°41 – Amélioration de la perméabilité écologique des réseaux de transport

Les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent contribuer à améliorer la perméabilité écologique des réseaux de transport en :

- identifiant les principaux secteurs de rupture des continuités écologiques (trame verte et bleue) par les infrastructures de transport à leur échelle, sur la base des ruptures de continuités identifiées par le SRADDET et des investigations menées localement ;
- préconisant dans la limite de leur domaine de compétence la restauration des continuités écologiques impactées par les infrastructures de transport dans les secteurs identifiés.

Les projets d'infrastructures et ouvrages de transport doivent tenir compte des enjeux de continuités écologiques dans l'application de la séquence Eviter-Réduire-Compenser, en amont du choix définitif des emprises. Ils doivent privilégier l'évitement pour préserver le trame verte et bleue.

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.</p> <p>1.8. Rechercher l'équilibre entre les espaces artificialisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers dans et autour des espaces urbanisés.</p> <p>5.2. Identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes.</p>
Explication et justification ou illustration de la règle	<p>Les infrastructures de transport terrestres sont une des causes principales de rupture de continuités écologiques. Les effets directs recensés sont les clôtures (pour les autoroutes et LGV), les collisions, le bruit, la présence de sols répulsifs (surfaces minérales lisses).</p> <p>La règle vise à améliorer la perméabilité des infrastructures de transport et à instaurer une réflexion systématique sur le sujet dans le cadre de la mise en place de nouvelles infrastructures linéaires.</p> <p>Les documents de planification et d'urbanisme doivent identifier les zones de rupture des continuités écologiques liés aux principales infrastructures de transport., en se basant sur l'atlas cartographique de l'annexe biodiversité du SRADDET. Ils analysent notamment les ruptures identifiées dans la cartographie et la fonctionnalité des corridors écologiques qui croisent les infrastructures.</p> <p>Des aménagements visant à restaurer les continuités fortement dégradées par les infrastructures de transport sont préconisées dans le cadre d'une concertation avec les gestionnaires des infrastructures et les acteurs de la biodiversité (CEN, CBN, Fédérations des chasseurs, associations agréées de protection de la nature, etc.)</p> <p>Les maîtrises d'ouvrage ou maîtrises d'œuvre des projets d'infrastructures et ouvrages de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intègrent dès l'amont du projet dans le choix des variantes des tracés la fonctionnalité des corridors écologiques terrestres et aquatiques de la Trame verte et bleue régionale.

	<ul style="list-style-type: none"> • Veillent au respect des réglementations existantes tout en portant une vigilance particulière quant au cumul des impacts des infrastructures, en intégrant une logique de territoires. • Veillent à répondre aux objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> ▪ assurer le maintien des continuités existantes ; ▪ se doter d'une vision des enjeux sur l'ensemble du linéaire concerné par le projet ; ▪ en phase chantier, mettre en place toutes les précautions nécessaires pour garantir l'intégration de la Trame verte et bleue et limiter les impacts sur l'environnement à toutes les étapes de réalisation du projet ; ▪ favoriser les actions de valorisation des accotements et délaissés, liées aux infrastructures, dans le but d'améliorer leur perméabilité pour la faune.
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Le partenariat avec les acteurs relais : CEN, CBN, chasseurs, pêcheurs, LPO. • Les actions de restauration des continuités écologiques dans les Contrats Verts et Bleus. • Les actions de restauration des corridors dans le cadre du dispositif régional « Action et innovation pour une biodiversité ordinaire ». • La participation au réseau GEIST (Groupe d'Echange sur les Infrastructures de Transport). 	

Prévention et gestion des déchets

Art. 4251-12 du CGCT

Règle n°42 – Respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets

Les acteurs compétents en matière de déchets, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent réaliser des actions de prévention et gérer les déchets dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement :

1. Prévention
2. Préparation en vue du réemploi
3. Recyclage, valorisation matière
4. Valorisation énergétique
5. Élimination

Les documents de planification et d'urbanisme doivent prévoir des réserves foncières dans le cadre de l'implantation d'installations de prévention, de valorisation et de traitement des déchets conformément aux prescriptions et recommandations du fascicule des règles – tome déchets.

Les règles propres à la prévention et à la gestion des déchets, mais aussi à l'économie circulaire, font l'objet d'un tome spécifique auquel il convient de se référer.

Principaux objectifs concernés par la règle	8.3. Faire d'Auvergne-Rhône-Alpes une région leader sur la prévention et la gestion des déchets. 8.4. Assurer une transition équilibrée entre les territoires et la juste répartition d'infrastructures de gestion des déchets. 8.5. Faire d'Auvergne-Rhône-Alpes la région de l'économie circulaire. 8.6. Affirmer le rôle de chef de file climat, énergie, qualité de l'air déchets et biodiversité de la Région.
--	--

Explication et justification de la règle	Cf. tome spécifique déchets du fascicule des règles. Ces règles sont issues du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets qu'il n'est pas possible de résumer en quelques tableaux.
---	---

Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
---	-------------

Mesures d'accompagnement

- Le déploiement de quatre appels à projets pour financer :
 - les équipements nécessaires à la mise en œuvre de politiques visant à réduire la quantité de déchets (bennes et pesons pour la mise en place de la tarification incitative, composteurs, ...) ;
 - les équipements visant à améliorer la collecte sélective des déchets : modernisation des centres de tri, collecte séparée des biodéchets, création de déchetteries professionnelles ;
 - de nouvelles unités de valorisation : unités de traitement des combustibles solides de récupération, de déchets d'activités, de déchets bois, ... ;
 - la réduction et la substitution des matières et matériaux issus des énergies fossiles.
- L'accompagnement des territoires :
 - le conventionnement avec des partenaires-relais de l'action régionale dans les territoires ;
 - l'accompagnement des collectivités territoriales et des entreprises dans leurs stratégies d'économie circulaire en intégrant les acteurs de l'économie sociale et solidaire ;
 - l'accompagnement des entreprises dans leurs démarches d'éco-conception notamment pour les filières du bâtiment et de la plasturgie ;
 - la mise en place d'accords de filières notamment dans les secteurs du BTP, de la plasturgie et du textile.

Risques naturels

Règle n°43 : Réduction de la vulnérabilité des territoires vis-à-vis des risques naturels

De manière à améliorer la résilience du territoire face aux risques naturels et au changement climatique, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent prendre en compte les aléas auxquels ces territoires font face.

Pour se faire, leur déclinaison opérationnelle devra privilégier les principes d'aménagement exemplaires et innovants (comme la mise en place d'OAP spécifiques aux risques ou à l'adaptation du bâti lorsqu'il est situé en zone à risque) qui permettent de diminuer la vulnérabilité et d'accroître la résilience du territoire.

Par ailleurs, les différents dispositifs de prévention des risques naturels devront prendre en compte les principes d'aménagement réduisant l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, et soutiendront les actions œuvrant en ce sens tant en milieu urbain qu'en milieu périurbain.

Ces actions contribuent en effet :

- à la limitation du ruissellement et donc à la réduction du risque de débordement des ouvrages de collecte (réseaux, fossés, ruisseaux, rivières, etc.) ;
- à la gestion des inondations, par la création en zones inondables de zones d'expansions des crues ;
- à la réalimentation des nappes phréatiques ;
- à la végétalisation des pentes sujettes aux avalanches et aléas gravitaires ;
- à la responsabilisation des acteurs, chacun gérant localement les volumes d'eaux pluviales ;
- à la diffusion d'une culture du risque visant à mieux se préparer aux risques de ruissellement et d'inondation.

Enfin, il conviendra que l'ensemble des dispositifs de réduction de la vulnérabilité du territoire soient adaptés aux spécificités des territoires de montagne (enclavés, multirisques, ruraux, etc.).

Principaux objectifs concernés par la règle	<p>4.3. Accompagner les collectivités à mieux prévenir et à s'adapter aux risques naturels très présents dans notre région.</p> <p>1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.</p> <p>1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.</p> <p>1.8. Rechercher l'équilibre entre les espaces artificialisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers dans et autour des espaces urbanisés.</p>
Explication et justification de la règle	<p>Le changement climatique (et ses effets en termes d'augmentation de fréquence et d'intensité d'événements naturels) et la recomposition des territoires (densification des zones urbaines d'une part, étalement périurbain d'autre part, recomposition des collectivités) entraînent une augmentation des vulnérabilités face aux risques naturels, notamment en zone de montagne (enclavement, temporaire ou permanent, de certaines communes, etc.).</p> <p>Dans ce contexte, les solutions pour augmenter la résilience des territoires (devenue primordiale) en tenant compte d'une vision intégrée des risques permettent de mobiliser les multiples acteurs de la gestion, du citoyen (présent de manière permanente ou temporaire sur un territoire) au décideur, du technicien au scientifique. Par ailleurs, cette vision intégrée permet de considérer la multiplicité des composantes du risque (aléa, vulnérabilité, enjeux) et de les intégrer dans les stratégies d'aménagement, en lien avec d'autres composantes</p>

	<p>structurantes du territoire (agriculture, fonctionnement des cours d'eau, réseaux de transport, etc.).</p> <p>Il convient également d'adapter les pratiques d'aménagement pour tendre vers des territoires plus perméables, plus capables de faire face aux inondations et aux autres aléas naturels, et plus aptes à proposer des solutions visant à réduire les îlots de chaleur.</p> <p>Il s'agit en particulier de viser :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'amélioration du confort thermique (lutte contre les îlots de chaleur) ; • la possibilité d'une meilleure gestion de l'eau (diminution du ruissellement, évapotranspiration, alimentation des nappes phréatiques, etc.) ; • la réduction de l'assèchement des sols conduisant au risque de tassement de terrain ; • la gestion durable des forêts, notamment à fonction de protection ; • l'identification de zones d'expansion de crue ; • l'appropriation de la culture du risque. <p>Concrètement cela signifie :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégrer dans chaque nouveau projet d'aménagement (y compris lors d'opérations de rénovation) des éléments de gestion des eaux pluviales (noues, toitures végétalisées, tranchées d'infiltration, etc.) favorisant la rétention et l'infiltration afin de réduire les volumes ruisselés et de favoriser l'alimentation des nappes. • Favoriser le développement de zones d'expansion de crue au travers, entre autres, de zones d'agriculture périurbaines afin de réduire l'impact des crues. • Intégrer dans chaque projet d'aménagement les actions permettant de réduire les îlots de chaleur (choix des couleurs des revêtements, couvert végétal, zone perméable favorable à l'évapotranspiration des sols et des plantes, etc.). • Encourager la végétalisation des pentes sujettes aux avalanches et aléas gravitaires et l'entretien des forêts. • Développer la culture du risque en rendant visible l'eau, les écoulements, et en communiquant sur le comportement des ouvrages en cas de crue (identification des corridors d'écoulement).
Application territoriale spécifique éventuelle	Sans objet.
Mesures d'accompagnement	
<p>Les dispositifs de la Stratégie régionale Environnement et Energie :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Appel à projets innovants de prévention et de protection contre les risques naturels. • Appel à Manifestation d'intérêt (AMI) « stratégies d'adaptation et résilience des territoires ». • Accompagnement par les « partenaires relais » de la Région (PARN, IRMa, CREA, AURA-EE). 	

Modalités de mise en œuvre et d'évaluation du SRADDET

Les finalités de la mise en œuvre et de l'évaluation

Le SRADDET est un nouveau document dans une hiérarchie des normes déjà foisonnante. Il lui faut donc trouver sa place et démontrer sa plus-value, c'est-à-dire sa capacité à engager (ou maintenir) une dynamique vertueuse pour atteindre l'ambition et les objectifs définis à l'horizon 2030.

Dans ce cadre, pour que ce nouveau document soit réellement utile et concret, la Région devra démontrer sa capacité à :

- **Accompagner les territoires** et acteurs porteurs de documents de rang inférieur à la bonne appropriation et intégration des objectifs et des règles du SRADDET, et analyser la façon dont est appliqué le SRADDET sur les territoires, en mesurant le niveau de prise compte des objectifs et de compatibilité avec les règles par les documents qui lui sont inférieurs.
- **Mesurer l'effet et l'efficacité des prescriptions du SRADDET** afin d'ajuster, renforcer, réorienter voire infléchir les objectifs et les règles du SRADDET au regard des impacts constatés sur les territoires.

Ce travail devra se faire en **poursuivant la dynamique partenariale initiée lors de l'élaboration du SRADDET**, via notamment la mobilisation des porteurs de documents cibles et les principaux pourvoyeurs de données à l'échelle régionale.

Il devra par ailleurs permettre la comparaison, le partage et la remontée d'informations au niveau régional et national, et ainsi répondre aux termes de l'article L4251-8 du CGCT prévoyant que « la Région communique au représentant de l'Etat, à sa demande, toutes les informations relatives à la mise en œuvre du schéma qui lui sont nécessaires pour réaliser les analyses, bilans, évaluations, notifications, rapports et autres documents prévus par des dispositions nationales ou communautaires ainsi que par des conventions internationales. »

Enfin, précisons que la loi NOTRe stipule que « Dans les six mois suivant le renouvellement général des conseils régionaux, le Président du Conseil régional présente au Conseil régional un bilan de la mise en œuvre du schéma. Celui-ci délibère et peut décider le maintien en vigueur du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, sa modification, sa révision partielle ou totale ou son abrogation. »

Les modalités de mise en œuvre et les indicateurs d'évaluation

La mise en œuvre du SRADDET se fera de façon très partenariale, et pourra prendre de nombreuses formes, qui se mettront progressivement en place :

- Par l'accompagnement des territoires, ce qui pourra se matérialiser par la transmission d'une contribution initiale détaillée lors de chaque élaboration ou révision de documents de planification ou d'urbanisme, par une présence dans des réunions de présentation ou d'échange, etc.
- A travers les avis réglementaires de la Région sur les documents de planification et d'urbanisme (SCoT (PLUi), PCAET, charte de PNR, PDU / Plan de mobilité, installations déchets, etc.).
- Par un travail d'animation des principaux réseaux et partenaires (SCoT, PCAET, PNR, AOM, Etat, etc.). Ce travail d'animation et d'appropriation, encore à définir, pourra prendre la forme d'échanges / réunions (multipartenaires et en bilatéral), une à plusieurs fois par an, pour

approfondir des sujets stratégiques (zéro artificialisation nette, RRIR, changement climatique, ressource en eau, etc.), évoquer les règles posant des difficultés d'application, envisager les évolutions futures du SRADET, développer l'inter régionalité, etc.

- En s'appuyant sur l'expertise et l'ingénierie des principaux réseaux (SCoT, PNR, PCAET, AOM, etc.).

Il conviendra également de voir comment la CTAP (Conférence Territoriale de l'Action Publique) et le CESER pourront être associés à la mise en œuvre et à la gouvernance locale du SRADET.

Concernant les **indicateurs d'évaluation**, l'objectif est de d'adopter une approche partenariale et pragmatique en travaillant en collaboration avec les divers partenaires dépositaires de données et les systèmes d'observation en place : INSEE, observatoires régionaux et/ou nationaux, Etat, chambres consulaires, Atmo, AURA EE, etc.

Dans le même souci de concision et d'efficacité qui a animé la Région dans l'élaboration de son SRADET, la volonté de la Région est de se doter d'indicateurs d'évaluation relativement peu nombreux mais pertinents et adaptés pour mesurer les impacts du SRADET sur la dynamique du territoire régional.

Cette première liste, non exhaustive, sera construite en plusieurs temps. Les indicateurs de base présentés ci-dessous et structurés par grands domaines, seront complétés en fonction des partenariats que la Région sera en mesure de nouer avec les dépositaires de données et les systèmes d'observation. Ils seront également ajustés en fonction des évolutions observées dans les dynamiques régionales, et des besoins d'analyses complémentaires identifiés pendant la mise en œuvre du SRADET.

Sont donc identifiés à ce stade les indicateurs suivants :

INDICATEURS D'EVALUATION DES EFFETS DU SRADET									
N°	Thème	Sous-Thème	Indicateur	Règles	Source	Echelle souhaitée de la donnée			
						Région	Dép	Autres échelles	
1	Aménagement du territoire et de la montagne	Population	Taux de croissance annuel moyen de la population (en %)		INSEE	X	X	SCoT	
2			Taux de croissance annuel moyen de la population (en %) (projection selon le scénario central)		INSEE	X	X	SCoT	
3		Indice de vieillissement	Rapport de la population des 65 ans ou plus sur celle des moins de 20 ans (en %)		INSEE	X	X	SCoT	
4		Attractivité	Taux de migration nette (migrations depuis ou vers l'étranger exclues) (en ‰)		INSEE	X	X	SCoT	
5		Structuration du territoire régional		Part de la population dans les communes denses (en %)	2	INSEE	X	X	SCoT
				Part de la population dans les communes de densité intermédiaire (en %)					
				Part de la population dans les communes peu denses (en %)					
	Part de la population dans les communes très peu denses (en %)								
6	Temps d'accès aux services		Part de la population éloignée de plus de 7 minutes du panier courant (en %)	2	INSEE	X	X	SCoT	
7			Part des individus du territoire pour lesquels au moins l'un des 5 services de soins de proximité se trouve à plus de 20 minutes en voiture de leur domicile (en %)		INSEE	X	X	SCoT	

8		Couverture numérique	Part du territoire régional couvert en HD et THD (en %)		INSEE	X	X	SCoT
9		Vacance locative	Part des logements vacants dans l'ensemble des logements (en %)	3	INSEE	X	X	SCoT
10		Construction de logement	Construction annuelle de logement (log. Autorisés)		INSEE	X	X	SCoT
			Type de logements construits		SITADEL	X	X	SCoT
		Risques naturel	Nombre de PPRN mis en place sur le territoire	43	DDT/DDTM, Géorisques	X	X	SCoT
			Part du territoire couvert par un PPRN			X	X	SCoT
11		Usage du sol	Consommation d'espace, évolution depuis 2006 (en %) :	4, 5, 6, 7	CLC	X	X	SCoT
	- Sols naturels							
	- Sols agricoles							
	- Sols artificialisés							
12			Surfaces toujours en herbe (en milliers de ha)		INSEE	X	X	SCoT
13			Part de la surface artificialisée (en %)		CLC	X	X	SCoT
14			Évolution de la surface artificialisée depuis 2006 (en ha) : - Dans la tâche urbaine - Hors tâche urbaine		CLC	X	X	SCoT
15	Mobilités	Intermodalité/multi modalité	Le nombre d'autorités organisatrices de la mobilité coordonnées	10	CEREMA, Région	X		
16		Intermodalité/multi modalité	Le nombre de bassins de mobilités	10	Région	X		
17		Intermodalité/multi modalité	Le nombre de plans de mobilité limitrophes coordonnés	11	CEREMA, Région	X		
18		Intermodalité/multi modalité	Le nombre de réseaux de transport ou de services de mobilités des AOM offrant une information en temps réel	12	Région	X		
19		Intermodalité/multi modalité	Le nombre de réseaux de transports ou de services de mobilités des AOM dont l'information voyageurs en temps réel est utilisée dans le système d'information multimodal régional	12	Région	X		
20		Intermodalité/multi modalité	Le nombre de ressorts territoriaux couverts par un support de distribution unique et interopérable	13	Région	X		
21		Intermodalité/multi modalité	Le nombre de titres vendus annuellement combinant un réseau de transport régional (TER ou car) et un autre réseau de transport	13	Région	X		
22		Intermodalité/multi modalité	Le nombre de produits tarifaires multimodaux	13	Région	X		
23		Intermodalité/multi modalité	Offre train.km et car.km du transport régional (TER ou autres)		Région	X		
24		Intermodalité/multi modalité	Offre car.km interurbaine sur les départements en gestion directe par la Région		Région	X		
25		Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional	Part de la population située dans la zone de chalandise des pôles d'échanges d'intérêt régional	15, 16, 17	Région	X		

26		Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional	Le nombre de kilomètres de réseaux nationaux, départementaux et métropolitains identifiés au réseau routier d'intérêt régional	14	Région	X	X		
27		Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional	Part de la population des communes à 10 min ou moins d'un échangeur d'autoroute (en %)	14	INSEE	X	X		
28		Transports de personnes	Temps de trajet moyen des déplacements domicile-travail des actifs occupés (en min)	10,11	INSEE	X	X		
29		Transports de personnes	Part des actifs utilisant les transports en communs	10,11	INSEE	X			
30		Transports de personnes	Evolution annuelle des voyageurs.km sur l'offre de transport régional (TER ou autres cars)	10,11	Région	X			
31		Transports de personnes	Part des déplacements domicile-travail en voiture (en %)	10,11	INSEE	X	X		
32		Transports de marchandises	Évolution du trafic interne par modes (en Mega tonnes-kilomètre) :		INSEE	X	X		
			- <i>Trafic interne de marchandises circulant par la route</i>						
			- <i>Trafic interne de marchandises circulant par la route, le rail ou voies navigables</i>						
33	Climat - air - énergie	Consommation d'énergie	Part des logements énergivores (D à G)	26		X	X	SCOT et/ou PCAET	
34				Évolution de la consommation d'énergie finale ramenée au PIB	23, 25, 26	INSEE / ORCAE	X		SCOT et/ou PCAET
35		Impact des activités économiques en termes de pression sur l'environnement		Masse de CO2 biomasse émise par les établissements émettant plus de 10 000 tonnes par an (en milliers de tonnes)	31	ORCAE	X	X	SCOT et/ou PCAET
36				Masse de CO ₂ non biomasse émise par les établissements émettant plus de 10 000 tonnes par an (en milliers de tonnes)	31	ORCAE	X	X	SCOT et/ou PCAET
37				Consommation d'électricité dans l'industrie en 2017 (en Ktep)		ORCAE	X	X	SCOT et/ou PCAET
38				Part de l'électricité dans la consommation totale d'énergie dans l'industrie (en %)		ORCAE		X	SCOT et/ou PCAET
39				Part consommée par l'industrie dans la consommation totale régionale (en %)		ORCAE	X		SCOT et/ou PCAET
40				Investissement antipollution dans l'industrie et l'agroalimentaire (en millions d'euros)		INSEE	X	X	SCOT et/ou PCAET
41		Énergies renouvelables		Part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie (en %)	29	ORCAE	X	X	SCOT et/ou PCAET
42				Part de l'électricité d'énergie renouvelable dans la consommation intérieure brute d'électricité (en %)	29	ORCAE	X	X	SCOT et/ou PCAET
43				Nombre d'éoliennes	30	INSEE	X	X	SCOT et/ou PCAET
44		Pollution de l'air		Nombre de jours pour lesquels l'indice ATMO est bon ou très bon	32	ATMO	X	X	SCOT et/ou PCAET

45			Nombre de jours pour lesquels l'indice ATMO est moyen	32	ATMO	X	X	SCoT et/ou PCAET
46			Nombre de jours pour lesquels l'indice ATMO est médiocre, mauvais ou très mauvais	32	ATMO	X	X	SCoT et/ou PCAET
47	Protection et restauration de la biodiversité	Eau	Prélèvements en eau superficielle	8	INSEE - Agences de l'eau	X	X	SCoT, Bassins versants en déficit quantitatif
48			Prélèvements en eau souterraine		INSEE - Agences de l'eau	X	X	SCoT, Bassins versants en déficit quantitatif
49			Prélèvements en eau par usage (agriculture, industrie, habitat, etc.)		CGET - Agences de l'eau	X	X	SCoT, Bassins versants en déficit quantitatif
50		TVB	Suivi de la restauration des continuités écologiques des cours d'eau	35 à 41	AFB, Agence de l'eau, Porteurs de CVB	X		Bassins versants des CR/CT/CVB
51			Nombre d'espaces de bon fonctionnement de cours d'eau délimités et protégés		DREAL, SAGE, CVB, CR, CT, SCOT	X		SCoT, Bassins versants des CR/CT/CVB
52			Suivi de l'évolution des zones humides (état, pressions)		CEN (RhoMeo)	X		Méthode par échantillonnage
53			Suivi de l'évolution des pelouses sèches (état, pressions)		CEN	X		Méthode par échantillonnage
54			Suivi de l'évolution des corridors écologiques (état, pressions)		BDD occupation du sol, LPO (STOC), CEN, CBN	X		Corridors du SRADDET
55			Suivi de l'évolution des connaissances (faune/flore/habitats/pressions) et de leur répartition géographique		PIFH, Pôle invertébrés, LPO, CEN, CBN, Fédérations de chasse, CEREMA	X		
56			Suivi du nombre de corridors restaurés		Porteurs de CVB, Spot Thema, Copernicus/CLC, DGFIP, IGN, OSO	X		CVB

57			Evolution de la surface connue de forêts anciennes et en libre évolution		FRENE / FRAPNA/ONF /COFOR/CBN	X		SCoT
58			Suivi de l'évolution des réservoirs de biodiversité à l'échelle régionale (état, pressions)		BDD occupation du sol, LPO (STOC), CEN, CBN	X		
59	Prévention et gestion des déchets	Prévention des déchets	Nombre de structures de réemploi et de réparation	42	SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
60			Tonnages réemployés		SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
61		Valorisation des déchets	Taux de valorisation matière des déchets du BTP		CERC	X	X	EPCI à compétence déchets SCoT
62			Taux de valorisation matière des déchets non dangereux non inertes		SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
63			Taux de valorisation organique des déchets non dangereux non inertes		SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
64			Taux de valorisation des déchets dangereux		SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
65		Déchets collectés	Ratio d'ordures ménagères résiduelles à l'habitant		SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
66			Tonnages de déchets de déchèteries (hors déchets verts) envoyés en filière de recyclage)		SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
67			Tonnage entrant dans les installations de stockage de déchets non dangereux non inertes		SINDRA	X	X	EPCI à compétence déchets
68		Coûts de la gestion des déchets des collectivités	Coût moyen aidé en € TTC par habitant		ADEME (Méthode compta-coût)	X		EPCI à compétence déchets
INDICATEURS DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SRADET								
N°	Thème	Sous-Thème	Indicateur	Source	Echelle souhaitée de la donnée			
					Région	Dép	Autres échelles	
69	Mise en œuvre du SRADET	Accompagnement des territoires	Nombre de contributions initiales SCoT, PLUi, PLU transmises dans l'année	Région	X			
70			Nombre d'avis rendus dans l'année sur documents de planification et d'urbanisme	Région	X			
71			Nombre de réunions annuelles avec les partenaires	Région	X			
72			Surface régionale couverte par les CVB	Région	X			
73		Prise en compte du SRADET	Suivi de l'évolution de la prise en compte de la TVB dans les documents de planification et d'urbanisme	Région	X		SCoT	

Liste des principaux acronymes

A

AEP	Alimentation en Eau Potable
AOM	Autorité Organisatrice des Mobilités
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ATMO	Atmo Auvergne-Rhône-Alpes
AuRA EE	Auvergne-Rhône-Alpes Energie Environnement

B

BBC	Bâtiment Basse Consommation
BDD	Base De Données
BTP	Bâtiments et Travaux Publics

C

CBN	Conservatoire Botanique National
CBS	Coefficient de Biotope par Surface
CDPENAF	Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestier
CDAC	Commission Départementale d'Aménagement Commercial
CDU	Centre de Distribution Urbaine
CEN	Conservatoire des Espaces Naturels
CERF	Centre d'Echanges et de Ressources Foncières
CNR	Compagnie Nationale du Rhône
CRB	Comité Régional Biodiversité
CVB	Contrats Verts et Bleus

D

DAAC	Document d'Aménagement Artisanal et Commercial
DOO	Document d'Orientatation et d'Objectifs

E

ELU	Espace de Logistique Urbaine
ENR	ENergie Renouvelable
ENS	Espace Naturel Sensible
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale

G

GEILT	Groupe d'Echange sur les Infrastructures Linéaires de Transport
GES	Gaz à Effet de Serre
GW	GigaWatt
GWh	GigaWattheure

H

H2	Hydrogène
----	-----------

I

ICPE	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
------	--

L

LGV	Ligne à Grande Vitesse
LPO	Ligue de Protection des Oiseaux

O

OAP	Orientatation d'Aménagement et de Programmation
ORCAE	Observatoire Régional Climat Air Energie

P

P+R	Parking Relai ou Parc Relai
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAEN	Périmètre de Protection et de mise en valeur des Espaces Naturels et urbains
PCAET	Plan Climat-Air-Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PL	Poids Lourd
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU(i)	Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
PM	Particules en suspension dans l'atmosphère (particulate matter)
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PNR	Parc Naturel Régional
PPA	Personnes Publiques Associées
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PRI-PRIT	Planification Régionales de l'Intermodalité et des Infrastructures de Transports
PRPGD	Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets
PTRE	Plateformes Territoriales de la Rénovation Energétique

R

RFF	Réseau Ferré de France
ROE	Référentiel National des Obstacles à l'Écoulement

S

SAU	Surface Agricole Utile
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE	Schéma Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SIM	Systèmes d'Informations multimodaux
SLO	Services Libres Organisés
SNBC	Stratégie Nationale Bas Carbone
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
SRCAE	Schéma Régional Climat Air-Energie
SRCE	Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique

T

TC	Transports collectifs
TEPOS	Territoire à Energie Positive
TVB	Trame Verte et Bleue

V

VLS	Véhicule Libre-Service
VUL	Véhicule Utilitaire Léger

Z

ZAE	Zone d'Activités Economiques
ZH	Zone humide