

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DECISIONS
DU BUREAU

Bureau du **10 décembre 2007**

Décision n° **B-2007-5794**

commune (s) :

objet : Avis sur le projet de schéma de cohérence territoriale (SCOT) du syndicat de l'ouest lyonnais (SOL)

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Rapporteur : Monsieur Crimier

Président : Monsieur Gérard Collomb

Date de convocation du Bureau : 3 décembre 2007

Compte-rendu affiché le : 11 décembre 2007

Présents : MM. Collomb, Bret, Dumont, Charrier, Mme Vullien, MM. Touraine, Muet, Reppelin, Darne J., Mme Elmalan, MM. Vesco, Lambert, Malaval, Mme Gelas, MM. Joly, Crédoz, Abadie, Polga, Pillonel, Claisse, Barral, Laurent, David, Mmes Vessiller, Rabatel, M. Crimier.

Absents excusés : M. Da Passano, Mme Pedrini (pouvoir à M. David), M. Colin (pouvoir à M. Dumont), Mme Guillemot (pouvoir à M. Darne J.), MM. Daclin (pouvoir à Mme Gelas), Blein (pouvoir à M. Abadie), Passi.

Absents non excusés : MM. Buna, Calvel, Duport, Mme Mailler.

Bureau du 10 décembre 2007**Décision n° B-2007-5794**

objet : **Avis sur le projet de schéma de cohérence territoriale (SCOT) du syndicat de l'ouest lyonnais (SOL)**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Le Bureau,

Vu le projet de décision du 29 novembre 2007, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le conseil de Communauté, par sa délibération n° 2006-3289 en date du 27 mars 2006, a délégué au Bureau une partie de ses attributions. Le dossier présenté ci-après entre dans le cadre de cette délégation.

Par courrier en date du 5 octobre 2007, monsieur le président du syndicat de l'ouest Lyonnais (SOL) a saisi monsieur le président de la Communauté urbaine, pour avis, sur le projet de schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'ouest lyonnais, arrêté par délibération de son comité syndical le 3 octobre 2007. Cette saisine pour avis, préalablement à l'enquête publique, est conforme aux dispositions de l'article L 122-8 du code de l'urbanisme.

Le dossier transmis pour avis comprend :

- le rapport de présentation,
- le projet d'aménagement et de développement durable (PADD),
- le document d'orientations générales (DOG).

Parmi les neuf SCOT voisins de l'agglomération lyonnaise, le SCOT de l'ouest lyonnais serait le cinquième approuvé après ceux du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, de la Dombes, de Val de Saône Dombes et Boucles du Rhône en Dauphiné.

Après la présentation des principales caractéristiques du territoire de l'ouest lyonnais, le projet de SCOT sera résumé avec, pour chaque volet, le rappel des orientations et les remarques que celles-ci appellent d'un point de vue communautaire.

1 - Présentation du territoire du SCOT de l'ouest lyonnais

Le territoire du SCOT de l'ouest Lyonnais regroupe 4 intercommunalités comprises entre la première couronne ouest de l'agglomération lyonnaise et les monts du lyonnais.

Du nord au sud, il s'agit des intercommunalités suivantes :

- la communauté de communes du Pays de l'Arbresle,
- la communauté de communes des Vallons du Lyonnais,
- la communauté de communes de la Vallée du Garon,
- la communauté de communes du Pays mornantais.

Ce territoire comptait, au recensement de 1999, une population de 104 875 habitants répartie sur 48 communes, avec une forte croissance démographique entre les deux derniers recensements. Cette croissance s'est maintenue ces dernières années pour atteindre en 2006 une population estimée à 119 000 habitants, soit un gain de 14 000 habitants entre 1999 et 2006.

L'ouest lyonnais, comme en attestent les principaux chiffres du rapport de présentation, est fonctionnellement très dépendant de ses territoires voisins et en particulier du territoire de la Communauté urbaine :

- près d'un actif sur deux ne travaille pas sur le territoire, situation générant des déplacements quotidiens vers la Communauté urbaine, 26 000 déplacements réalisés à 80 % en voiture particulière,
- sur le plan des équipements, notamment en matière commerciale, l'ouest lyonnais est également très dépendant de l'offre située sur la Communauté urbaine, avec une évacuation commerciale estimée à hauteur de 75 %,
- l'ouest lyonnais, territoire périurbain de la deuxième couronne de l'agglomération lyonnaise, s'est fortement développé ces dernières décennies sur le mode de la maison individuelle, mode d'habitat qui représente aujourd'hui 78 % des résidences principales, et selon un mode d'urbanisation à la fois consommateur d'espace et contribuant à l'étalement urbain.

2 - Présentation du projet du SCOT de l'ouest lyonnais et remarques correspondantes

Le PADD affiche une stratégie générale d'aménagement du territoire, conçue comme étant en rupture avec les tendances passées. Cette stratégie repose sur quatre orientations :

- accueillir un volume de population mesuré dans le cadre d'une nouvelle forme de développement assise sur le concept de village densifié,
- renforcer la dynamique économique interne (agriculture, industrie, artisanat, etc.) ainsi que les commerces et services en centre bourg,
- organiser les déplacements,
- préserver la marque identitaire du territoire.

Ces orientations sont déclinées dans le DOG, document prescriptif et opposable juridiquement.

2 - 1 - Mettre en œuvre un mode de développement organisé autour d'un concept de villages densifiés

a) - La croissance urbaine

Le PADD préconise de contenir la pression démographique, avec une évolution annuelle ramenée à un taux moyen de 1,4 % (contre 1,9 % par an entre 1990 et 1999), soit un gain de population de 25 000 habitants entre 2006 et 2020 (rappel : gain de 14 000 habitants entre 1999 et 2006) et d'organiser cette croissance urbaine selon le concept du village densifié.

Cette organisation spatiale vise à prioriser et à calibrer le développement sur les communes existantes et selon leur niveau de services, en matière de desserte en transport collectif (TC) et d'équipements.

La volonté affichée de contenir la pression démographique et de polariser le développement urbain est cohérente avec les orientations du PADD de l'agglomération lyonnaise, notamment avec le principe de la multipolarité et elle est également conforme aux objectifs poursuivis dans le chapitre commun de l'Interscot.

Cependant, l'analyse plus fine du PADD et du DOG montre en réalité une plus grande diffusion de la croissance résidentielle sur l'ensemble du territoire. En effet, quatre niveaux de polarités sont définis :

- niveau 1 : les grands pôles structurants historique du territoire, l'Arbresle et Brignais,
- niveau 2 : les pôles d'accueil émergents disposant d'une bonne desserte TC (actuelle ou future) ainsi que de services structurés,
- niveau 3 : les pôles de proximités situés dans l'aire d'influence des pôles structurants et/ou émergents et qui peuvent disposer d'un rabattement vers les TC,
- niveau 4 : les villages dont le développement bien que mesuré, doit concourir à leur vitalité sociale et au maintien des services de proximité.

Alors que l'essentiel de la croissance urbaine devrait logiquement se réaliser sur les polarités de niveaux 1 et 2, celles-ci ne couvrent que 55 % du développement attendu à 2020.

A contrario, les communes qui ne sont pas desservies par le réseau ferré (polarités de niveaux 3 et 4), sur lesquelles le potentiel d'urbanisation devrait être fortement limité, supportent 45 % du développement.

De plus, l'urbanisation par extension (prélèvement sur le territoire naturel et agricole) est plus largement admise sur ces communes.

Enfin le DOG, document prescriptif et opposable aux futurs PLU, apporte peu de précisions sur les moyens de maîtriser ce développement urbain.

En conséquence, la Communauté urbaine considère que cette croissance urbaine est manifestement insuffisamment polarisée sur les branches du réseau ferré de l'ouest lyonnais, réseau sur lequel les partenaires, dans le cadre du projet REAL et sous l'égide de la région Rhône-Alpes, viennent de décider d'investir 300 M€ pour sa modernisation d'ici 2015.

Le concept du village densifié continuera, en réalité, à produire de l'étalement urbain et à accroître la part de la voiture particulière dans les mouvements pendulaires avec le cœur de l'agglomération lyonnaise.

b) - le développement économique et l'équipement commercial

Les orientations en matière de développement économique qui ont pour principal objectif d'élever le ratio emplois sur actifs résidents, avec le développement de nouvelles zones d'activités (300 ha), participent au souhait politique de réduire la dépendance à l'égard de l'agglomération lyonnaise et limiter ainsi la portée et le volume des déplacements domicile-travail.

Cette volonté aurait mérité d'être également déclinée en matière d'équipement commercial, car si le diagnostic affiche clairement un niveau d'offre commerciale limité avec une situation de forte dépendance à l'égard des équipements de l'agglomération lyonnaise, le PADD et le DOG n'affichent aucun objectif, aucun moyen pour y remédier.

2 - 2 - Assurer un meilleur équilibre du territoire en matière de mobilité et de déplacements

Le PADD affiche clairement l'objectif de développer prioritairement le réseau des transports collectifs, et notamment ferroviaire, pour organiser les déplacements et structurer le développement du territoire selon le concept du village densifié.

Pour mettre en œuvre ce réseau de transport collectif, le syndicat de l'ouest lyonnais s'appuie sur la modernisation programmée du réseau ferré et manifeste la volonté d'intégrer le périmètre des transports urbains (PTU) pour une extension du réseau des transports collectifs urbains (TCU) aux territoires de l'ouest lyonnais.

Parallèlement, le PADD affirme comme une des conditions de réussite du transfert modal, la maîtrise des investissements routiers au nom du principe d'un développement du réseau de voirie en complémentarité et non en concurrence avec les transports collectifs.

Concernant les grandes infrastructures routières, le SOL rappelle ses réserves sur la liaison A 89 / A 6 et sur l'opportunité de l'A 45, au motif que ces projets, qui constituent de nouvelles pénétrantes routières dans l'agglomération lyonnaise, vont aggraver la saturation des axes A 6 et A 450 et générer par conséquent des dysfonctionnements dans le réseau de la voirie locale.

Enfin, le SOL ne se prononce pas sur le contournement ouest de Lyon (COL), considéré comme un dossier hors échéance du SCOT de l'ouest lyonnais.

La Communauté urbaine approuve et partage les objectifs de ce schéma en matière de déplacements, en particulier la priorité accordée aux transports collectifs et le refus que les projets A 89 et A 45 constituent de fait de nouvelles pénétrantes routières dans l'agglomération lyonnaise.

La Communauté urbaine prend acte de la volonté du SOL d'étendre le périmètre des transports urbains (PTU), volonté témoignant de l'appartenance de l'ouest lyonnais au bassin de vie de l'agglomération lyonnaise. Cette extension souhaitée du PTU devra nécessairement faire l'objet d'une discussion approfondie avec l'agglomération lyonnaise, pour imaginer de nouvelles pratiques de solidarité fonctionnelle et financière ne se limitant pas au seul champ des transports collectifs.

Enfin, la Communauté urbaine réaffirme que la politique des déplacements affichée dans ce document de planification ne sera efficace qu'à la condition de mettre en œuvre un développement urbain plus polarisé.

2 - 3 - Préserver la marque identitaire du territoire en assurant la pérennité des espaces agricoles et la valorisation des espaces naturels et paysagers

Le PADD affiche trois grands objectifs pour préserver la marque identitaire du territoire :

- préserver les paysages remarquables,
- assurer la pérennité des espaces agricoles,
- préserver les espaces naturels à enjeux environnementaux et les ressources naturelles.

La Communauté urbaine partage pleinement les orientations et les prescriptions qui participent à pérenniser les espaces naturels et agricoles de l'ouest lyonnais. Ces espaces avec leurs fonctions structurent le grand paysage de la métropole et contribuent par leurs qualités à l'attractivité globale de nos territoires.

Cependant, la meilleure garantie pour assurer une certaine pérennité de ces espaces est le contrôle du développement extensif de l'urbanisation.

En conclusion, si la Communauté urbaine partage les grands objectifs affichés dans ce projet du SCOT de l'ouest lyonnais, elle aurait souhaité une articulation beaucoup plus forte entre la gestion de la croissance urbaine et le développement du réseau ferré de l'ouest lyonnais.

Enfin, il est dommageable que le SCOT de l'ouest lyonnais n'ait pas intégré directement dans son PADD le chapitre commun métropolitain adopté par l'ensemble des présidents de SCOT, pour témoigner de sa volonté politique d'appartenance à l'aire métropolitaine lyonnaise ;

Vu ledit dossier ;

Oui les débats ;

DECIDE

Donne un avis réservé sur le projet de SCOT de l'ouest lyonnais et appelle de ses vœux une évolution de ce projet pour assurer la cohérence territoriale, permettant :

a) - une croissance urbaine localisée prioritairement à proximité des axes lourds de transport collectif, en cohérence avec les investissements programmés pour la modernisation du réseau ferré de l'ouest lyonnais,

b) - la définition de prescriptions précises dans le document d'orientations générales pour traduire un développement plus polarisé et limitant ainsi efficacement l'étalement urbain.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,