

ANALYSE COMPARATIVE DES **SCoT** de la **DTA** AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

DTA Aire métropolitaine lyonnaise

Agglomération Lyonnaise

Beaujolais

Boucles du Rhône en Dauphiné

Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain

Dombes

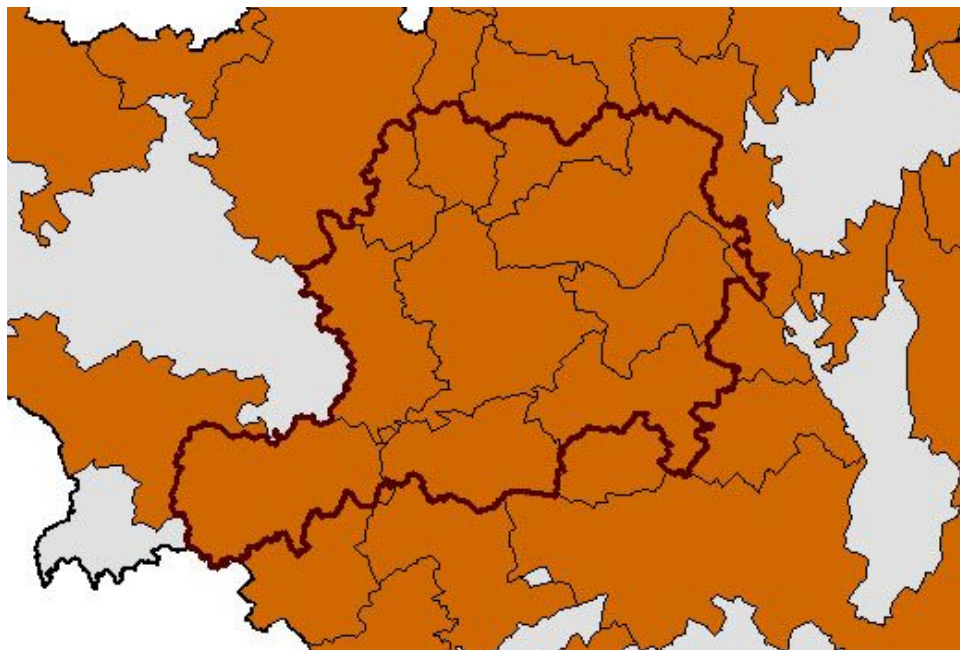
Nord Isère

Ouest lyonnais

Rives du Rhône

Sud Loire

Val de Saône – Dombes



ANALYSE de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire métropolitaine lyonnaise

Etude réalisée par le CETE de Lyon : F. Bordère et D. Déléaz
florence.bordere@equipement.gouv.fr
dominique.deleaz@equipement.gouv.fr

Avertissement de la DRE :

Ce fascicule cite des extraits qu'il choisit, au sein desquels il opère des coupes et redessine les cartes.

La vision centrée sur l'urbanisation laisse de côté un certain nombre d'éléments, en particulier concernant les déplacements et leur articulation avec l'urbanisation.

En conclusion, le fascicule ne dispense pas de la lecture de la DTA qui est opposable depuis le décret du 09-01-2007.

Numéro de documentation: ISRN EQ-CT69-DVT/RE--07-69/B--FR

Comparer les 10 SCoT concernés par le territoire de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

La DRE Rhône-Alpes, en association avec les DDE concernées, a missionné le CETE de Lyon pour analyser et synthétiser de manière homogène les contenus en matière d'urbanisation des SCoT couverts en totalité ou en partie par la DTA ; la même lecture a été réalisée pour la DTA elle-même. Les objectifs de ce travail sont les suivants :

- connaître les contenus des SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- développer une capacité de prise de recul vis-à-vis d'un SCoT par une mise en perspective de chacun des SCoT par rapport aux autres ;
- contribuer à la mise en œuvre de la DTA dans les SCoT, et à la mise en œuvre des SCoT ;
- fabriquer un outil pour le travail de l'Etat, mis à disposition de ses partenaires dans le cadre de la mise en œuvre de la DTA ;
- être en capacité d'apporter un conseil aux collectivités lors de l'élaboration de leur SCoT (transfert d'approches intéressantes d'un SCoT à l'autre, regard de synthèse nourri d'autres expériences).

Les 10 SCoT concernés sont les suivants : Boucle du Rhône en Dauphiné, Agglomération Lyonnaise, Rives du Rhône, Sud Loire, Beaujolais, Nord-Isère, Ouest lyonnais, Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain, Val de Saône Dombes, Dombes.

Comment le SCoT oriente-t-il l'urbanisation ? Pour cela, que fait le document SCoT ?

En 2005 - 2006, le CETE de Lyon a développé pour la DDE de Savoie et le syndicat mixte du SCoT Métropole Savoie, puis pour la DGUHC, une méthode de décryptage du document SCoT. Cette méthode, conçue pour le pilotage de la mise en œuvre d'un SCoT, révèle comment le SCoT oriente l'urbanisation. C'est cette méthode qui est utilisée ici; elle répond essentiellement à deux questions :

- comment le SCoT oriente-t-il l'urbanisation ? il s'agit de constituer ce que nous appelons les « dispositions » du SCoT, c'est-à-dire les éléments ;

de projet du SCoT qui ont des effets sur l'urbanisation de manière suffisamment significative; chaque disposition, numérotée, fait l'objet d'une page reprenant les extraits du DOG et du PADD

- que fait le document SCoT ? il s'agit de relever les moyens que prend le SCoT pour mettre en œuvre les intentions énoncées.

Enfin, ces dispositions sont référées aux tendances exprimées dans le diagnostic pour mesurer l'inflexion qu'introduit le SCoT, en particulier à travers une dimension chiffrée.

Le parti pris de cette méthode permet de répondre à ces questions mais laisse de côté aussi de nombreux champs

Ce travail n'a pas comporté d'expertise juridique sur la portée réglementaire des dispositions des SCoT ; l'analyse décèle et recompose les éléments d'un projet territorial mais sans analyse spécifiquement juridique.

une méthode uniquement sur la base des documents du SCoT

Nous avons limité notre travail à l'analyse des documents du SCoT : Document d'Orientations Générales (DOG), Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), rapport de présentation incluant notamment le diagnostic. Notre méthode ne rend donc pas compte de la variété d'autres modes d'actions du SCoT (dialogue, gouvernance, appels à projets, accompagnements opérationnels...) qui n'auraient pas été décrits dans les documents.

De plus, sans travail avec les maîtres d'ouvrages de ces SCoT, l'interprétation et la finesse de rédaction de certains éléments nous auront certainement échappé. Ainsi, chaque fascicule de SCoT pourra utilement être présenté, débattu et consolidé avec le maître d'ouvrage du SCoT concerné.

Enfin, notre travail n'a porté ni sur les raisons pour lesquelles le territoire a choisi d'orienter l'urbanisation de telle manière ni sur ce qui a conduit aux choix de formulation des éléments de projet ; la méthode proposée consiste (« simplement ») à constater et mesurer ce que le SCoT dit et fait pour orienter l'urbanisation : c'est une mise

Introduction

à plat dont chacun peut s'emparer pour les analyses qui lui sont propres.

Une analyse centrée sur le sujet de l'urbanisation

Le travail a porté uniquement sur le thème de l'urbanisation ; ainsi, sauf quand des aspects spatiaux d'urbanisation sont développés, nous n'avons pas relevé ce qui concernait uniquement les sujets suivants : l'agriculture, l'environnement, le développement économique, les déplacements, la diversité de l'habitat. Chaque maître d'ouvrage du document pourra y voir d'une part une vision partielle de son projet (par exemple pour la DTA, les prescriptions et ambitions propres au thème transports / déplacements et à son articulation avec l'urbanisation sont absentes), mais aussi comment certaines réflexions thématiques débouchent ou non sur des dispositions visibles dans cette lecture (par exemple pour le SCoT Boucle du Rhône en Dauphiné, les prescriptions et ambitions concernant l'énergie n'orientent pas l'urbanisation).

Des documents à utiliser pour la mise en œuvre des projets de territoire

Ces différents fascicules de synthèse peuvent constituer un outil de travail pour les acteurs locaux de ces projets de territoire : en offrant un accès rapide à leur contenu, ils permettent de mettre en œuvre plus facilement les documents, en invitant à leur lecture.

Présentation de ce fascicule d'analyse de la DTA Aire Métropolitaine lyonnaise

A partir de la lecture des prescriptions opposables puis des orientations et objectifs de la DTA, des extraits du document DTA sont relevés et regroupés sous forme d'une disposition dont nous construisons l'intitulé et à laquelle nous attribuons un numéro.

Pour repérer l'origine de chaque disposition, nous avons adopté le code de couleur suivant :

- les dispositions **en marron** sont présentes à la fois dans les prescriptions et les orientations ;

- les dispositions **en orange** sont présentes uniquement dans les orientations ;
- les dispositions **en rouge** sont présentes uniquement dans les prescriptions.

Les pages qui suivent exposent les dispositions de la DTA. Une page rassemble ensuite l'ensemble de ces dispositions.

Une synthèse graphique de la DTA

Les dispositions de la DTA sont ensuite symbolisées graphiquement par un rectangle coloré, et classées :

- d'une part, en colonne, selon que la disposition vise l'un des 4 grands objectifs suivants : étendre – développer l'urbanisation ; organiser – structurer – polariser l'urbanisation ; freiner – ralentir – limiter l'urbanisation ; protéger - préserver – interdire l'urbanisation.

- d'autre part, à l'aide d'une couleur pour chaque champ d'application de la disposition : en rose lorsque la disposition s'applique au champ résidentiel (l'habitat), en bleu lorsqu'elle concerne le champ économique (les activités, services, équipements), en rouge lorsqu'elle concerne l'urbanisation dans toutes ses composantes sans distinction de fonction, en vert lorsqu'elle concerne les espaces naturels et les paysages, en jaune l'agriculture, et en gris pour les autres champs (infrastructures, risques, par exemple).

La DTA fait ainsi l'objet d'un « code barre » représentant l'ensemble de ses dispositions, à l'instar de ce qui a été fait pour les 14 premiers SCoT approuvés en France et pour le SCoT Boucle du Rhône en Dauphiné.

ANALYSE DE LA DTA AML

Fiche d'identité de la DTA Aire métropolitaine lyonnaise

- 382 communes
- une communauté urbaine, 2 communautés d'agglomération, 18 communautés de communes, 3 communautés d'agglomération partiellement et 10 communautés de communes partiellement.
- 2,3 millions d'hab. (1999)
- 450 000 ha
- Situation dans la planification :
 - . 80 communes sont soumises à la loi montagne ; pas de commune soumise à la loi littoral
 - . 15 communes dans le Parc Naturel Régional du Pilat
 - . 10 SCoT engagés
- décret d'approbation de la DTA publié au journal officiel du 12 janvier 2007 (daté du 9)
- élaboration en régie

SOMMAIRE

- Les 14 (+3) dispositions.....	6
- Synthèse des dispositions	26
- Annexes	28

ANALYSE DE LA DTA AML

Dispositions de la DTA Aire métropolitaine lyonnaise

1 Participer à la structuration tripolaire de l'aire métropolitaine en renforçant les agglomérations lyonnaise, stéphanoise et nord-iséroise

Référence au diagnostic

« L'armature du territoire métropolitain est hiérarchisée mais son organisation reste insuffisante et menacée :

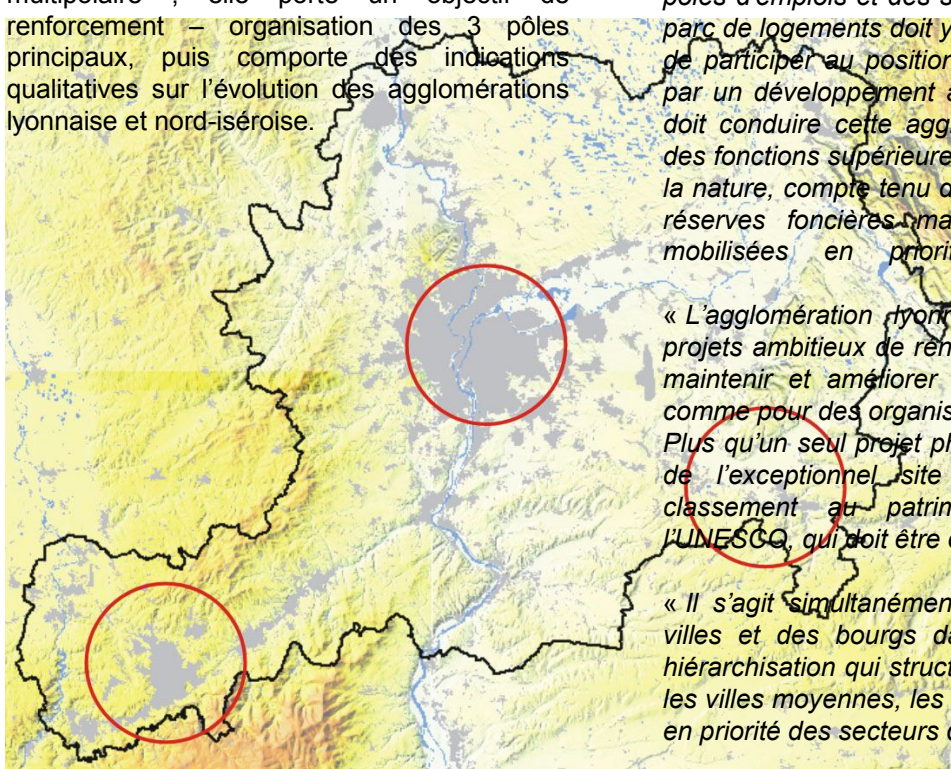
- l'agglomération lyonnaise est le pôle structurant ; fédérée pour une large part par la Communauté Urbaine de Lyon, elle compte plus de 1,4 millions d'habitants et de nombreuses villes de plus de 20 000 habitants.

- l'agglomération de Saint-Etienne qui, avec Saint-Chamond, compte plus de 400 000 habitants, est le principal pôle structurant de l'ouest Rhône-Alpes en articulation avec le Massif Central [...].

- l'agglomération du Nord-Isère, qui s'est fortement développée sous l'impulsion de la Ville Nouvelle et qui est en cours de structuration autour de l'Isle d'Abeau / Bourgoin-Jallieu. » p 15

Commentaire

Cette disposition annonce un développement du territoire métropolitain et une structuration multipolaire ; elle porte un objectif de renforcement – organisation des 3 pôles principaux, puis comporte des indications qualitatives sur l'évolution des agglomérations lyonnaise et nord-iséroise.



Extraits

« En France, l'émergence de métropoles susceptibles d'équilibrer le développement du territoire en complémentarité avec la région parisienne est souhaitable : la métropole lyonnaise en est un exemple significatif. » p 13

« L'Etat, partie prenante de ce projet, considère comme essentiel de : [...] participer à la structuration multipolaire de la métropole, s'appuyant sur Lyon, Saint-Etienne et l'agglomération nord-iséroise » prescriptions, p 30

« L'aire métropolitaine lyonnaise a une armature urbaine hiérarchisée : les trois pôles de Lyon, de Saint-Etienne et de l'agglomération Nord-Iséroise ; les « villes moyennes » de Villefranche, de Vienne ; Givors, Ambérieu, Pont-de-Chéruy et les bourgs-centres. L'objectif est de renforcer cette armature urbaine en contribuant à une meilleure organisation et à un fonctionnement métropolitain. » p 33

« Le caractère multipolaire de la métropole rend nécessaire le renforcement des pôles urbains autres que l'agglomération lyonnaise. Il s'agit : à l'Ouest, d'affirmer l'agglomération stéphanoise, à l'Est, de structurer une agglomération dans le nord du département de l'Isère à partir de Bourgoin-Jallieu et de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. » p 24

« [la ville nouvelle] constitue une alternative au mitage du périurbain en conciliant densité moyenne et proximité des pôles d'emplois et des services. Toutefois, la diversification de parc de logements doit y être poursuivie. [...] L'ambition légitime de participer au positionnement international de la métropole, par un développement à la fois spécifique et complémentaire doit conduire cette agglomération nord-iséroise à rechercher des fonctions supérieures adaptées liées au sport, à la santé, à la nature, compte tenu de son environnement. Les importantes réserves foncières maîtrisées et disponibles doivent être mobilisées en priorité pour ces objectifs. »

p 24

« L'agglomération lyonnaise doit, elle aussi, engager des projets ambitieux de rénovation urbaine, ne serait-ce que pour maintenir et améliorer son attractivité pour des entreprises comme pour des organisations internationales.

Plus qu'un seul projet phare, c'est une valorisation d'ensemble de l'exceptionnel site urbain de Lyon, reconnu par le classement au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, qui doit être entreprise. » p 25

« Il s'agit simultanément de conserver une organisation des villes et des bourgs dans une logique assez classique de hiérarchisation qui structure le territoire (les trois grands pôles, les villes moyennes, les petites villes et les bourgs) et d'investir en priorité des secteurs déjà équipés. » p 28

2 Renforcer - densifier 5 pôles secondaires

Référence au diagnostic

« L'armature du territoire métropolitain est hiérarchisée mais son organisation reste insuffisante et menacée. [...] un deuxième niveau d'armature urbaine est composé de pôles aux identités propres, dont le développement se nourrit pour partie de l'activité des grands pôles de Lyon et Saint-Etienne : il s'agit des agglomérations de Villefranche-sur-Saône, Givors, Vienne, Ambérieu, Pont-de-Chéruy » p 15

Commentaire

Renforcer et densifier ce deuxième niveau de l'armature urbaine doit permettre de lutter contre l'étalement urbain et de préserver une diversité des cadres de vie dans le territoire métropolitain.

Extraits

« Ces pôles d'équilibre [Villefranche, Vienne, Givors, Ambérieu, Pont-de-Chéruy] ont vocation à accueillir une part significative de la croissance de la population et de l'emploi par une politique de densification raisonnable. »

prescription, p 35

« Les villes moyennes (Villefranche, Vienne, Givors, Ambérieu, Pont-de-Chéruy) ont à jouer un rôle d'accueil privilégié du développement résidentiel et du développement économique. »

p 35

« Le caractère multipolaire de la métropole rend nécessaire le renforcement des pôles urbains autres que l'agglomération lyonnaise. Il s'agit [...] en outre, de conforter les pôles secondaires de Villefranche et de Vienne ainsi que ceux de Givors, Ambérieu et Pont-de-Chéruy. »

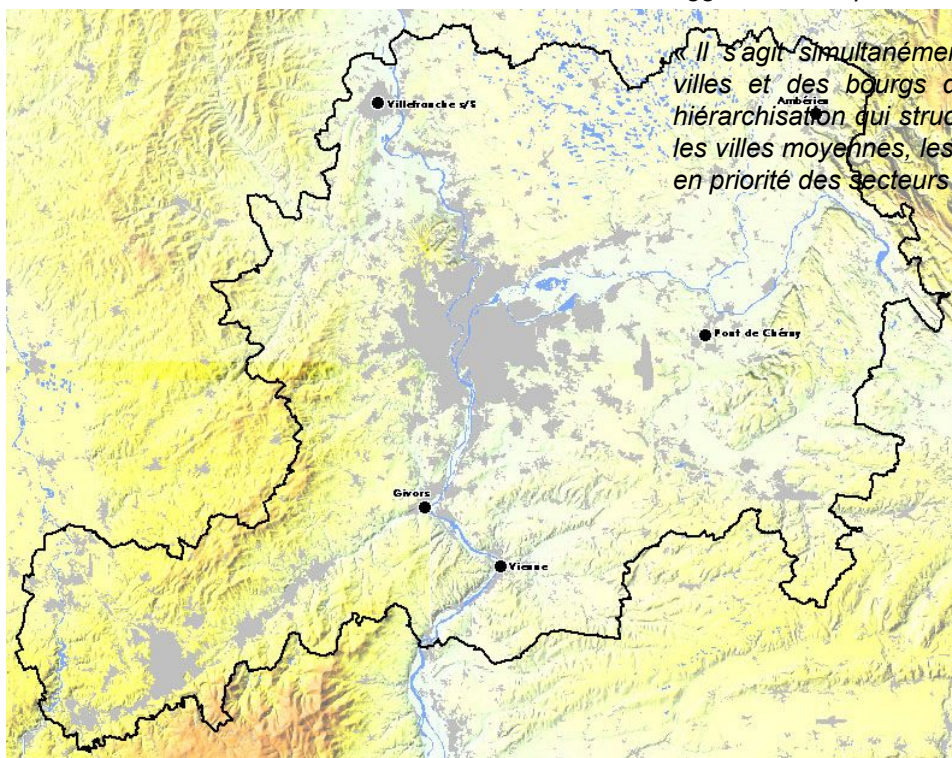
p 24

« Les agglomérations de Villefranche et de Vienne, ainsi que celles de Givors, d'Ambérieu et de Pont-de-Chéruy, ont également un rôle important pour stabiliser le territoire urbanisé et lutter contre l'étalement urbain. Ces agglomérations offrent l'opportunité de réaliser des logements plus diversifiés, notamment locatifs. Elles offrent des services de proximité. Cependant, elles exigent des actions volontaristes sur le plan du foncier et des projets urbains, l'implantation de services. Elles constituent ainsi une alternative à la vie dans une grande agglomération, pour leur cadre de vie. »

p 25

« Il s'agit simultanément de conserver une organisation des villes et des bourgs dans une logique assez classique de hiérarchisation qui structure le territoire (les trois grands pôles, les villes moyennes, les petites villes et les bourgs) et d'investir en priorité des secteurs déjà équipés. »

p 28



3 Polariser le développement dans les centres-villes et bourgs, dans les petites villes et bourgs des cœurs verts, dans les tissus urbains existants des territoires périurbains à dominante rurale

Référence au diagnostic

« L'armature du territoire métropolitain est hiérarchisée mais son organisation reste insuffisante et menacée [...] un troisième niveau [d'armature urbaine] est constitué des bourgs centres qui structurent l'espace à dominante plus rurale. » p 15

« Le territoire de la DTA présente de nombreux ensembles paysagers remarquables à dominante rurale : Dombes des étangs, Monts du Lyonnais, Pierres Dorées, Monts d'Or, Isle Crémieu, Côtiers du Rhône entre Lyon et Givors, Vallées du Rhône et de l'Ain en amont de Lyon, gorges de la Loire, Pilat, [...]. L'étalement urbain a des conséquences négatives en termes de paysage dans de nombreux secteurs et commence à se faire sentir dans les zones les plus éloignées des grands pôles urbains. » p 17

Commentaire

C'est le troisième niveau d'armature urbaine, sur lequel la DTA polarise le développement : par greffe de qualité dans les cœurs verts, par densification dans la partie urbanisée dans les territoires périurbains à dominante rurale, et pour le reste du territoire dans les centres.

Extraits

« La DTA a pour premier objectif de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles : il faut trouver des réponses en terme de logements, d'équipements et d'emplois en priorité à l'intérieur des secteurs déjà urbanisés et le plus souvent équipés en infrastructures de transports, en particulier à l'intérieur des centres-villes et des centres-bourgs. » prescriptions, p 34

[une carte p 48 indique les cœurs verts et les territoires périurbains à dominante rurale ; ils sont repris ici respectivement en à-plat vert et en traits noirs]

« [Dans les 9 secteurs appelés « cœurs verts »] De façon générale, les petites villes et les bourgs seront les lieux préférentiels du développement, essentiellement par greffes successives sur le noyau urbain central en prévoyant des exigences en matière de qualité architecturale et paysagère. » prescriptions, p 46

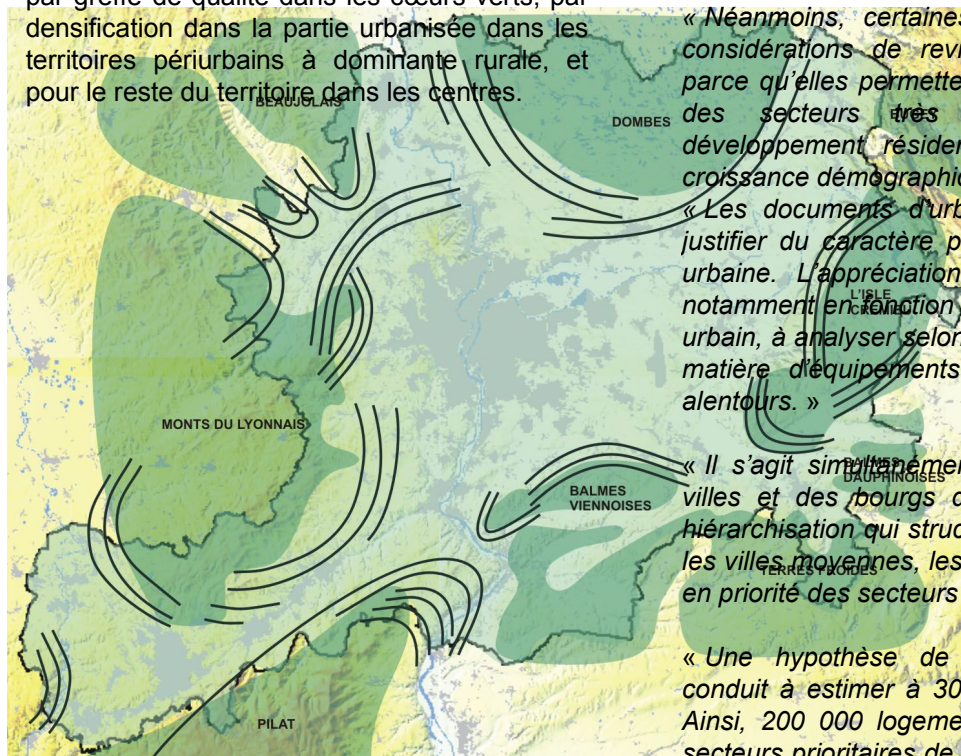
« [Dans les territoires périurbains à dominante rurale] le développement résidentiel se fera par densification au sein de la partie urbanisée existante et exceptionnellement par greffe sur des noyaux urbains existants, sur la base des besoins liés à la décohabitation et au renouvellement du parc ancien dégradé. » prescriptions, p 49

« Néanmoins, certaines petites villes ou bourgs, pour des considérations de revitalisation économique ou sociale ou parce qu'elles permettent de polariser le développement dans des secteurs très attractifs, peuvent nécessiter un développement résidentiel important, correspondant à une croissance démographique volontariste. » p 49

« Les documents d'urbanisme devront être très sélectifs et justifier du caractère prioritaire de ces villes dans l'armature urbaine. L'appréciation de ce caractère prioritaire se fera notamment en fonction du contexte local et de l'environnement urbain, à analyser selon le poids relatif de la ville et son rôle en matière d'équipements et de services, à comparer à ses alentours. » prescriptions, p 49

« Il s'agit simplement de conserver une organisation des villes et des bourgs dans une logique assez classique de hiérarchisation qui structure le territoire (les trois grands pôles, les villes moyennes, les petites villes et les bourgs) et d'investir en priorité des secteurs déjà équipés. » p 28

« Une hypothèse de 250 000 habitants supplémentaires conduit à estimer à 300 000 les logements nécessaires [...]. Ainsi, 200 000 logements devraient être construits dans les secteurs prioritaires de reconquête et dans les centres-villes et centres-bourgs. » p 27



Référence au diagnostic

« Les possibilités de construction de maisons individuelles, très largement ouvertes sur le territoire, ont accéléré le départ des classes favorisées et des classes moyennes de certains quartiers de centre-ville ou de banlieue, accentuant le phénomène de ségrégation spatiale dans la première couronne à l'est du périphérique de Lyon. La perte d'attractivité touche désormais de très grands territoires : après les vallées du Gier et de l'Ondaine, le centre de Saint-Etienne et les communes situées à l'est du périphérique de Lyon ont enregistré de fortes baisses démographiques lors du dernier recensement. » p 15

« Quelques zones urbaines du territoire de la DTA présentent un tissu urbain dégradé. Il s'agit plus particulièrement des zones d'habitat social comme les communes de la première couronne de banlieue de l'Est lyonnais mais également des communes de la vallée du Gier ou de la vallée de l'Ondaine qui cumulent les handicaps liés à des centres anciens dégradés, des quartiers d'habitat social en grande difficulté et des nombreuses friches alors que l'urbanisation continue à se développer sur les coteaux. [...] Les friches industrielles concernent plus particulièrement les secteurs de Saint-Etienne, de la vallée du Gier et de celle de l'Ondaine, en lien avec la reconversion des grands secteurs industriels ; 300 ha ont été recensés. » p 17

« Jusqu'à présent, à l'exception notable de Pont-de-Chéruy, de Saint-Etienne et de la vallée du Gier ainsi que de la première couronne lyonnaise, ces difficultés [restructurations industrielles, départ des centres de décision] n'ont pas entraîné trop de difficultés économiques et sociales car de nouvelles activités sont venues se substituer aux anciennes. » p 21

Commentaire

La DTA énonce cet objectif pour l'ensemble des sites avec trois déclinaisons : la politique menée par EPORA avec une extension du périmètre d'intervention, les documents d'urbanisme et de planification et enfin une instance de concertation examinant des indicateurs de suivi de l'objectif.

Elle donne également des éléments de projets, qui sont des prescriptions, sur chaque secteur : l'Est lyonnais, les vallées du Gier et de l'Ondaine, l'agglomération de Pont-de-Chéruy, l'agglomération stéphanoise.

Développer les territoires en perte d'attractivité en définissant des sites prioritaires de renouvellement urbain et en donnant des éléments de projet

Extraits (suite)

« Dans les communes de la première couronne de l'Est lyonnais, les projets de renouvellement urbain devront dépasser largement le cadre des Grands Projets de Ville (GPV) et, a fortiori, de chaque quartier sensible, pour se développer à des échelles intercommunales. Ces projets prendront en compte les attentes des habitants et des entreprises déjà installées, mais aussi mettront en place les conditions favorables pour attirer de nouveaux résidents ; ils viseront notamment à renforcer les équipements publics, les services et les activités dans un objectif de diversification. » prescriptions, p 34

« Dans les vallées industrielles du Gier et de l'Ondaine, les projets de renouvellement urbain s'appuieront notamment sur les opportunités de mutation des quartiers situés autour des gares [...]. Cette stratégie s'appuiera sur une action intercommunale cohérente, mettant en œuvre des politiques foncières, d'habitat, de restauration du cadre de vie, de restauration de l'image ; un des axes du projet sera la réhabilitation de la rivière Ondaine, organisant une transition entre l'agglomération et le site naturel classé des gorges de la Loire. »

prescriptions, p 35

« Le rôle de l'agglomération de Pont-de-Chéruy dans la métropole multipolaire, par rapport notamment à l'agglomération lyonnaise d'une part et à l'agglomération nord-iséroise d'autre part, la plateforme de Saint-Exupéry enfin, sera précisé, en prenant en compte l'A432 et le projet Leslys. Ce projet pourrait en effet permettre ultérieurement et à long terme de nouvelles dessertes, jusqu'à un raccordement à la ligne ferrée Lyon-Grenoble ou en direction de Pont-de-Chéruy et l'Isle Crémieu ; les emprises nécessaires à de tels projets doivent être préservées, en particulier l'emprise ferroviaire existante de l'ancien CFEL au-delà de Saint-Exupéry. Le développement de l'urbanisation privilégiera l'utilisation des terrains disponibles situés au cœur de l'agglomération plutôt que de procéder à l'ouverture de secteurs périphériques nouveaux. » prescriptions, p 35

« Dans l'agglomération stéphanoise [...] Les sites situés à proximité des portes d'entrées A45 - RD3 et franges Nord-Est de St-Etienne devront faire l'objet d'études destinées à déterminer les vocations qui pourraient leur être affectées, en incluant les futures infrastructures de transports d'agglomération et de quartier. » p 34

« Les territoires situés à proximité [COSE et RD3], actuellement occupés par des implantations commerciales de périphérie, feront l'objet d'une politique active de requalification, afin de leur donner une vocation d'activités en rapport avec l'intérêt économique et paysager du site, politique susceptible de conforter le renouvellement des quartiers de St-

Etienne accessibles depuis la RD3, desservis par les transports collectifs. » prescriptions, p 35

Extraits

« Un second objectif de la DTA est d'enrayer la perte d'attractivité de certains territoires tels que les vallées du Gier et de l'Ondaine, le centre de St-Etienne, la première couronne de l'Est lyonnais et l'agglomération de Pont-de-Chéruy : d'abord, en définissant des sites majeurs de renouvellement urbain prioritaires au sein des territoires en perte d'attractivité, sites qui bénéficieront d'une action publique forte et persévérante pour mener des opérations significatives. La politique de requalification des friches industrielles, urbaines, ferroviaires et portuaires menée dans cet objectif sera soutenue par une politique foncière menée notamment par l'Établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes sur les sites militaires (GIAT, St-Chamond, MAS) ou industriel (Sud Loire, VMC-Fives-Lille Givors). [...] les documents d'urbanisme et planification [...] définiront les grands axes des projets de renouvellement urbain. » prescriptions, p 34

« Les démolitions seront accompagnées par une politique volontariste de reconstruction visant à la fois la diversification des fonctions (plus de services, d'immobilier d'entreprises, d'artisans, de commerces...) et la diversification des logements. Les potentialités offertes dans ces communes par les friches industrielles et urbaines seront prioritairement mises à profit dans les projets urbains et réservées à cet effet dans les documents d'urbanisme. » prescriptions, p 35

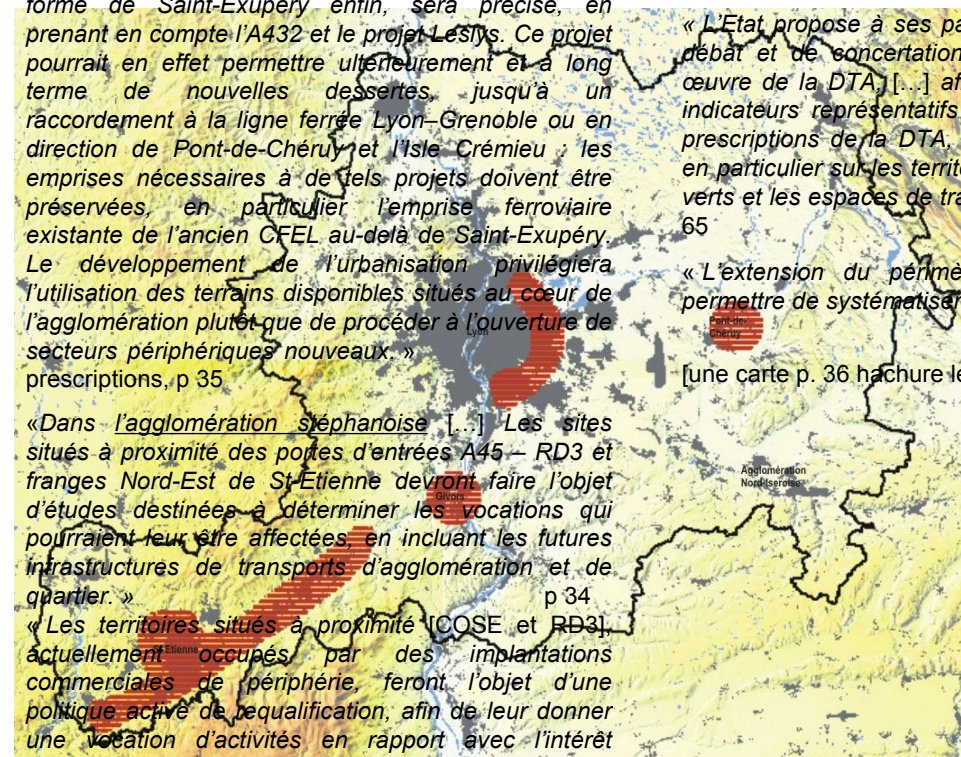
« L'Etat, partie prenante de ce projet, considère comme essentiel de reconquérir les territoires en perte d'attractivité. » p 30

« Tous les sites de renouvellement urbain de l'AML [...] sont aussi à considérer comme des gisements d'espaces propices au développement urbain. » p 35

« L'Etat propose à ses partenaires la constitution d'une instance de débat et de concertation pérenne pour accompagner la mise en œuvre de la DTA [...] afin de [...] mettre en place et analyser des indicateurs représentatifs de l'application de préconisations et des prescriptions de la DTA, notamment : indicateurs démographiques, en particulier sur les territoires en perte d'attractivité, dans les cœurs verts et les espaces de transitions » p 65

« L'extension du périmètre d'intervention [de l'EPORA] pourrait permettre de systématiser les politiques de recyclage foncier. » p 67

[une carte p. 36 hachure les secteurs concernés, repris ici]



5 Viser l'encadrement du développement de secteurs concurrents aux territoires en perte d'attractivité

Référence au diagnostic

« au plan démographique et socio-économique, l'espace métropolitain révèle de forts contrastes entre des territoires dynamiques et d'autres en perte d'attractivité, créant des freins au développement. » p 7

« L'aire métropolitaine a connu un fort développement qui s'est accompagné d'un étalement urbain très important, favorisé par le développement des infrastructures routières. Les études mettent en évidence trois périodes significatives. Des années 50 au début des années 70, la forte croissance démographique se traduit par la poursuite du développement dans les espaces centraux mais aussi par l'expansion des banlieues. Des années 75 au début des années 90, la période est marquée par un mouvement pavillonnaire massif, qui contribue à la création d'urbanisation continue le long des grandes infrastructures routières. Depuis les années 90, la dispersion de l'urbanisation concerne les petites communes de plus en plus éloignées des agglomérations. Ainsi, sur une période de 20 ans, à l'échelle du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Lyon, la population a augmenté de 70% tandis que la consommation d'espace a augmenté de 140%. » p 15

Extraits

« Un second objectif de la DTA est d'enrayer la perte d'attractivité de certains territoires [...] en contribuant à l'organisation du développement global et en encadrant strictement le développement de certains secteurs géographiques potentiellement concurrents, notamment : autour des diffuseurs de l'A45 à Brignais et Vourles, et sur le plateau de Mornant, autour de Saint-Exupéry, pour préserver le potentiel de l'aéroport et maîtriser le développement induit ; ainsi qu'autour de l'Arbresle, secteurs sur lesquels de nouvelles grandes infrastructures amplifieront la pression économique et résidentielle. L'accessibilité et l'attractivité renforcées de ces secteurs créeraient en effet une concurrence au détriment des territoires en perte de vitesse pour lesquels l'Etat et les acteurs du territoire conduisent des politiques de renouvellement urbain.» prescriptions, p 34

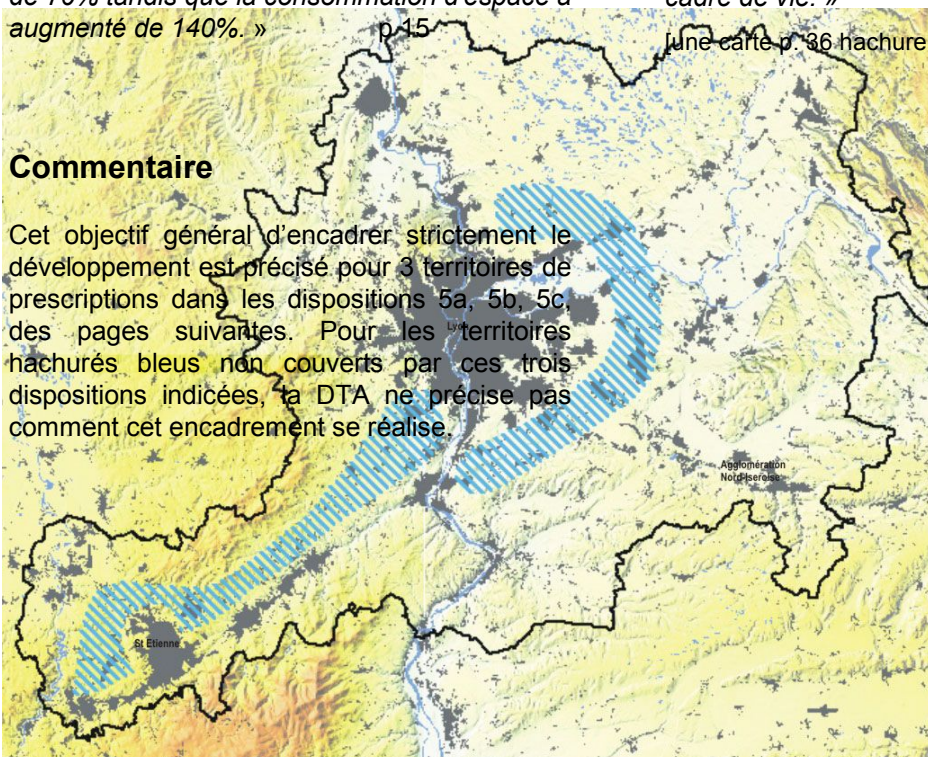
« A l'échelle plus large de l'agglomération [stéphanoise] incluant le sud de la plaine du Forez, une stratégie d'action foncière publique et la régulation stricte de l'ouverture à l'urbanisation de terres agricoles ou naturelles créent les conditions de réussite du renouvellement urbain de la ville centre. » prescriptions, p 35

« L'Etat, partie prenante de ce projet, considère comme essentiel de lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie. » p 30

(une carte p. 36 hachure les secteurs concernés, repris ici)

Commentaire

Cet objectif général d'encadrer strictement le développement est précisé pour 3 territoires de prescriptions dans les dispositions 5a, 5b, 5c des pages suivantes. Pour les territoires hachurés bleus non couverts par ces trois dispositions indicées, la DTA ne précise pas comment cet encadrement se réalise.



5a Limiter le développement autour de Saint-Exupéry, au profit des agglomérations pontoise et nord-iséroise et de la 1^{ère} couronne est lyonnaise

Référence au diagnostic

« 112 000 habitants vivent dans les 30 communes concernées par le nouveau PEB, dont 36 000 dans les 18 600 ha des 4 zones. En 2002, 95 000 habitants vivaient dans les 22 communes concernées par le précédent PEB, dont 15 000 dans les 7 500 ha des 3 zones qu'il comportait alors. » p 26

Commentaire

C'est un des trois territoires de prescriptions spécifiques ; à noter l'objectif concernant tout le territoire, visant à localiser les grands équipements à rayonnement international pour qu'ils soient accessibles depuis l'aéroport.

Extraits (suite)

« La maîtrise de l'urbanisation autour de ce territoire [autour de Saint-Exupéry] répond aux trois objectifs suivants :

- préserver le développement futur de l'aéroport [...]

- organiser et rendre la plus cohérente possible l'armature urbaine en accueillant les populations et activités économiques nouvelles de façon prioritaire dans les agglomérations nord-iséroise et de Pont-de-Chéruy [...] et dans la première couronne Est de l'agglomération lyonnaise

- limiter la consommation d'espaces en trouvant des réponses aux besoins futurs à l'intérieur des périmètres déjà urbanisés et en protégeant la couronne verte à dominante agricole [...] » p 55

« Quel que soit le scénario, une maîtrise sans faille de l'urbanisation et la préservation de toutes les potentialités de la plate-forme sont indispensables. Cela suppose notamment : d'implanter les grands équipements de rayonnement international sur des sites directement accessibles par transport en commun performant simultanément depuis l'aéroport et depuis le centre de Lyon ; [...] de prendre en compte les demandes résidentielles qui accompagneront la croissance des emplois sur la plate-forme, de 6 000 à 15 000 nouveaux emplois estimés, selon les hypothèses de trafic. » p 27

Extraits

[une carte p 56 délimite le territoire concerné]

« L'Etat, partie prenante de ce projet, considère comme essentiel de [...] garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry. » prescriptions, p 30

« Pour Meyzieu, Genas, Saint-Pierre de Chandieu, les zones urbanisées ou urbanisables de ces trois communes ne seront pas étendues à l'est et au nord-est des limites cartographiées qui marquent la limite naturelle d'une urbanisation que de petites opérations pourraient parachever. Ces limites pourraient être : pour Meyzieu, la RD302 et la future voie de contournement de Meyzieu [...] et pour Genas la RD147, qui permettent de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole, pour Saint-Pierre de Chandieu, la RD518 [...] prolongée vers le nord par le chemin de Labrat [...] qui permet de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole [...] et de préserver la réalisation à long terme de la zone [des 4 Chênes]. » prescriptions, p 55

« Pour les 17 autres communes [citées], à l'occasion de la révision des Plans d'Occupation des Sols ou Plans Locaux d'Urbanisme :

- en matière d'urbanisation à vocation d'habitat, la capacité d'accueil réelle totale en population de chaque commune, telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable [au 01-03-2005] pourra être pleinement utilisée mais ne pourra pas être augmentée ;

- en matière d'urbanisation à vocation économique, la superficie des zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable [au 01-03-2005] ne pourra pas être globalement augmentée. Des modifications de zonage sont néanmoins envisageables dans le cadre d'accords compensatoires entre les communes, sous réserve des autres dispositions de la DTA.

Une densification raisonnable de l'urbanisation future pourra contribuer au respect de ces contraintes. » prescriptions, p 57

« La plate-forme n'accueillera que des activités et équipements spécifiques, liés au développement et au bon fonctionnement de l'aéroport ou contribuant au rayonnement international de la métropole. Ainsi, malgré la possibilité d'accès amélioré pour les camions par la nouvelle autoroute A432, le développement d'activités logistiques qui ne sont pas liées au transport aérien sera exclu, quelle que soit l'hypothèse de tracé du contournement ferroviaire de Lyon. » p 33

« Compte tenu de l'ampleur des enjeux liés à la préservation du potentiel de Saint-Exupéry et de la situation particulière de ce secteur, aux confins de 4 [SCoT] des orientations territorialisées plus précises sont définies par la DTA, assorties d'une cartographie prescriptive. » p 33

5b Autour de Mornant, maintenir sauf exception les zones A et N (NC et ND) et poursuivre le mode de développement en « village densifié »

Référence au diagnostic

« A des degrés divers selon les secteurs, la quasi-totalité de l'activité agricole du territoire de la DTA est fragilisée par l'importance des pressions foncières liées au développement urbain, y compris dans des secteurs où les pouvoirs publics ont investi en soutien à la profession, à travers des aides à l'irrigation par exemple. » p 16

« L'Ouest lyonnais, concerné par le projet de contournement autoroutier de Lyon, connaît aussi une forte pression urbaine dans un environnement agricole et paysager de grande qualité. Les grandes infrastructures de transports et leurs points d'échange directs ou indirects pourraient accentuer cette pression.

- [...] un territoire agricole très actif
- [...] les actions de planification conduites depuis de nombreuses années par les collectivités

- [...] la richesse agricole et le dynamisme de cette économie à forte valeur ajoutée
- [...] la grande valeur intrinsèque des milieux naturels est accentuée par la proximité avec le bipôle Lyon – Saint-Etienne et les risques qu'elle comporte. » p 58

Commentaire

C'est un des trois territoires de prescriptions spécifiques ; les prescriptions s'appuient ici sur la planification intercommunale existante et la politique intercommunale, ainsi que sur la planification communale

Extraits

[les communes concernées sont citées]

« l'hypothèse du mode de développement actuellement mis en œuvre par les collectivités sur le concept de « village densifié » [...] devra être poursuivi.

Les zones naturelles ou agricoles délimitées par les POS ou les PLU ne pourront pas être réduites. Toutefois, dans le cadre d'un SCoT ou d'un accord intercommunal, des possibilités d'ouverture à l'urbanisation peuvent être prévues dans certains secteurs pour regrouper les urbanisations nouvelles. Elle peuvent entraîner une diminution globale limitée de la surface totale des zones naturelles et agricoles. La surface de référence est celle des documents opposables [au 01-03-2005].

L'Etat approuve le mode de développement actuellement mis en œuvre par les collectivités, sur le concept de « village densifié » et leur demande de poursuivre cette démarche, notamment au travers du schéma de cohérence territoriale.

La richesse agricole, la qualité paysagère et un environnement naturel remarquable sont à protéger ; l'installation d'activités ou équipements très consommateurs d'espace (accès et stationnement compris) est interdite.

Le plateau n'est pas destiné à recevoir des installations ou équipements d'agglomération, mais la création de zones nouvelles, destinées à l'activité industrielle, artisanale, commerciale ou de loisirs est possible, sous condition qu'elle soit décidée dans le cadre d'une politique intercommunale » prescriptions, p 58

« dans la partie où l'urbanisation est déjà forte et diffuse avec des centres de service et un réseau viaire secondaire très faiblement structuré, il convient de préserver les coteaux et d'organiser le développement des villes. Le caractère fortement rural du plateau de Mornant, avec des bourgs bien délimités, doit être préservé dans le cadre de l'ensemble de la métropole. » p 58

5C Autour de L'Arbresle, polariser le développement sur 2 pôles, privilégier la continuité de l'urbanisation, ne pas ouvrir à l'urbanisation en zone inondable

Référence au diagnostic

« Le risque inondation est le risque le plus présent sur le territoire puisqu'il concerne 234 communes du périmètre de la DTA et une surface d'environ 250 km². Ce risque est particulièrement aggravé par l'étalement urbain qui réduit les champs d'expansion des crues, notamment dans les grades plaines alluviales. » p 18

« L'Ouest lyonnais, concerné par le projet de contournement autoroutier de Lyon, connaît aussi une forte pression urbaine dans un environnement agricole et paysager de grande qualité. Les grandes infrastructures de transports et leurs points d'échange directs ou indirects pourraient accentuer cette pression. » p 60

« Soumis à une forte pression résidentielle en raison de la qualité du cadre de vie, il ne bénéficie pas d'un réseau routier structuré et hiérarchisé. » p 60

Commentaire

C'est un des trois territoires de prescriptions spécifiques. Il ne fait pas partie des bandes hachurées bleues de la disposition N°5 mais l'évolution possible du réseau d'infrastructures est à l'origine des mesures prises.

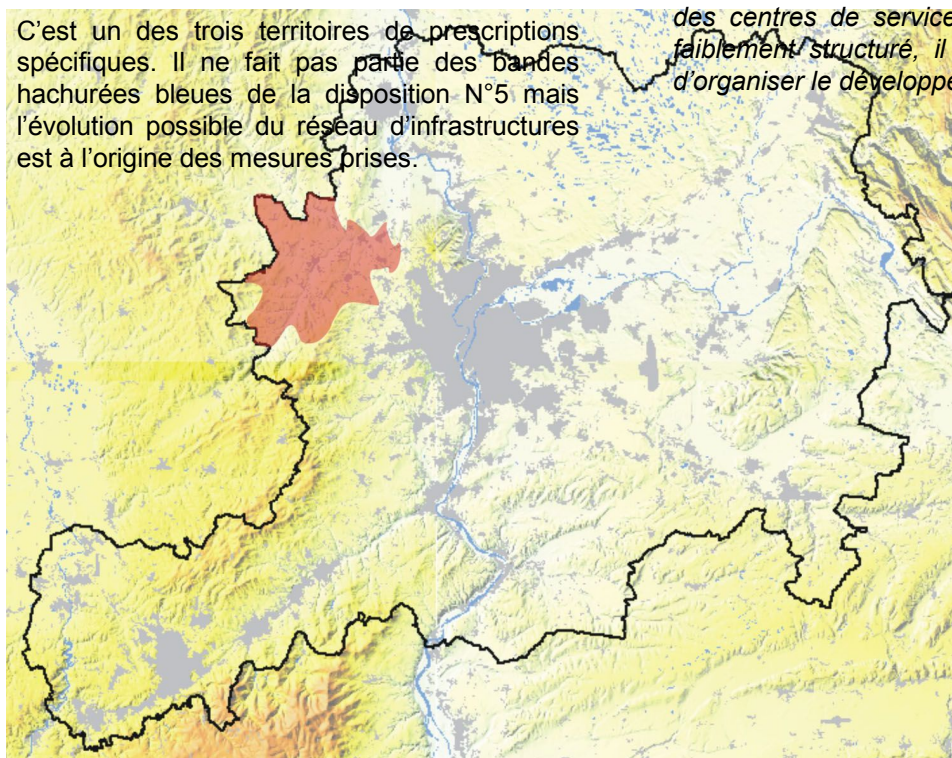
Extraits

[une carte p 62 délimite le territoire concerné]

«Le développement urbain visera à renforcer les deux pôles existants, L'Arbresle en priorité en tant que cœur du bassin géographique, puis Lozanne. Il se fera également dans les communes desservies par des transports collectifs en site propre, en particulier par des transports ferrés régionaux. [...] La nécessité de préserver l'agriculture, les coteaux et le paysage de l'Ouest lyonnais, particulièrement dans ce secteur au relief marqué, conduit à privilégier, pour toutes les communes du périmètre, la construction en continuité des bourgs, hameaux et villages existants. » prescriptions, p 60

« Le risque d'accentuation de la pression urbaine conduit à renforcer la maîtrise du risque d'inondation, avec un objectif de non-aggravation du ruissellement ; en conséquence, toute imperméabilisation du sol, liée à l'urbanisation, devra prendre en compte un objectif de rétention des eaux permettant de garantir après aménagement une non-aggravation du débit pour des précipitations d'occurrence centennale. Dans les zones actuellement non urbanisées en zone inondable en crue centennale, tout projet d'ouverture à l'urbanisation est interdit. » prescriptions, p 61

« dans la partie où l'urbanisation est déjà forte et diffuse avec des centres de service et un réseau routier secondaire très faiblement structuré, il convient de préserver les coteaux et d'organiser le développement des villes. » p 60



6 Redéfinir le rapport entre territoires à reconquérir et territoires en expansion

Référence au diagnostic

« au plan démographique et socio-économique, l'espace métropolitain révèle de forts contrastes entre des territoires dynamiques et d'autres en perte d'attractivité, créant des freins au développement. » p 7

« l'agglomération stéphanoise occupe une position ambivalente. Elle constitue un pôle économique autonome mais la crise industrielle s'y est traduite par une perte nette de population et d'emploi ; le desserrement de l'habitat et des activités s'est fait au profit de la proche Haute-Loire, du Forez et du Jarez. » p 13

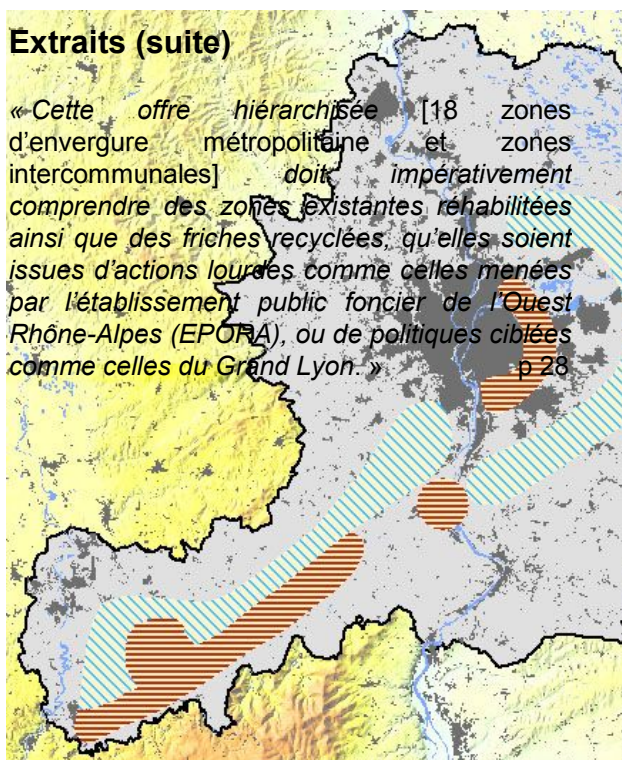
Commentaire

La DTA pose des jalons sur ce rapport avec des objectifs quantitatifs démographiques, et demande aux politiques locales d'urbanisme, en matière d'habitat et d'activités, de travailler à redéfinir un rapport plus favorable aux espaces en perte d'attractivité.

Les dénominations des deux types d'espaces en rapport sont diverses : territoires à reconquérir, en perte d'attractivité, secteurs prioritaires de reconquête d'un côté, territoires en expansion, secteurs concurrents de l'autre.

Extraits (suite)

« Cette offre hiérarchisée [18 zones d'envergure métropolitaine et zones intercommunales] doit impérativement comprendre des zones existantes réhabilitées ainsi que des friches recyclées, qu'elles soient issues d'actions lourdes comme celles menées par l'établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (EPOFA), ou de politiques ciblées comme celles du Grand Lyon. » p 28



Extraits

« Les documents de planification et d'urbanisme devront, chacun à l'intérieur de son périmètre et en lien avec les territoires limitrophes, poser les termes du rapport entre les territoires à reconquérir et les territoires en expansion. » prescriptions, p 34

« Les zones de niveau intercommunal : les capacités d'accueil pour les entreprises seront évaluées en intégrant les possibilités offertes par la reconquête des friches, industrielles ou urbaines, et par les potentialités des zones d'activité existantes à requalifier. Au-delà, l'offre nouvelle se fera par des sites d'échelle au moins intercommunale. » prescriptions, p 39

« Il est impératif et urgent de réagir pour ne pas laisser l'écart se creuser davantage [entre territoires en perte d'attractivité et territoires de développement rapide]. L'objectif est de revaloriser ces territoires et donc de modifier progressivement les rythmes de croissance démographique : stabilisation, et si possible augmentation, de population d'ici 2020 dans la première couronne Est de Lyon, les vallées du Gier et de l'Ondaine, le centre de Saint-Etienne et de l'agglomération de Pont-de-Chéruy ; maintien et renforcement des pôles urbains et en particulier des centres tels qu'Ambérieu, Villefranche, Vienne, Givors, Bourgoin-Jallieu ; ralentissement des rythmes annuels de croissance des côtières et des coteaux proches des grandes agglomérations, en voie de conurbation, et des communes à caractère rural.

Quelle que soit la croissance de population dans le périmètre de la DTA d'ici 2020, les deux tiers au moins des logements à construire doivent l'être dès lors dans des secteurs déjà urbanisés.[...] Une hypothèse de 250 000 habitants supplémentaires, conduit à estimer à 300 000 les logements nécessaires [...]. Ainsi, 200 000 logements devraient être construits dans les secteurs prioritaires de reconquête et dans les centres-villes et centres-bourgs.

Sur le plan qualitatif, une fois la localisation acquise, la diversité des types de logements, la mixité des fonctions, la composition architecturale, la desserte en transports collectifs et la qualité des espaces publics doivent être recherchées.

Une telle dynamique nécessite une forte mobilisation des acteurs sur deux registres :

- à travers les documents d'urbanisme, en organisant le développement urbain et en particulier en limitant l'ouverture de terrains à l'urbanisation dans les secteurs où la concurrence est manifeste par rapport aux secteurs à reconquérir ;
- par des actions de renouvellement urbain, inscrites dans un projet à l'échelle de la ville, et mobilisant des ressources dans la durée, notamment par une politique foncière d'envergure.

L'articulation est absolument nécessaire entre la planification et les différentes démarches de programmation financière et d'arbitrage dans la mobilisation des crédits. » p 27-28

« La rationalisation de consommation de l'espace et la qualité urbaine guideront la conception dans tous les projets et à toutes les échelles, en particulier dans les nouveaux territoires périurbains. » p 28

7 Densifier, pouvoir étendre 17 zones d'activités et établir un projet d'aménagement pour chacune d'elles

Référence au diagnostic

« Le fait que 70% des investissements en immobiliser d'entreprise aient été réalisés par des investisseurs étrangers en 2001 traduit une percée internationale de la métropole lyonnaise » p13

« La notion de bassin d'emploi devient de plus en plus complexe et les aires d'attraction des agglomérations de Lyon, du Nord-Isère et de Saint-Etienne se superposent au détriment de l'optimisation des investissements et des énergies. » p 13

« L'aire métropolitaine comporte plusieurs autres sites économiques métropolitains, dédiés notamment à la chimie et pétrochimie ; tout en représentant des pôles économiques de premier plan, ces sites n'offrent pas de capacité d'accueil supplémentaire significative. Il s'agit notamment du pôle chimique, de Techlid, ou de sites très urbains (Vaise ou Gerland). » p 37

Commentaire

La DTA identifie donc 17 zones à promouvoir, ayant des capacités de développement.

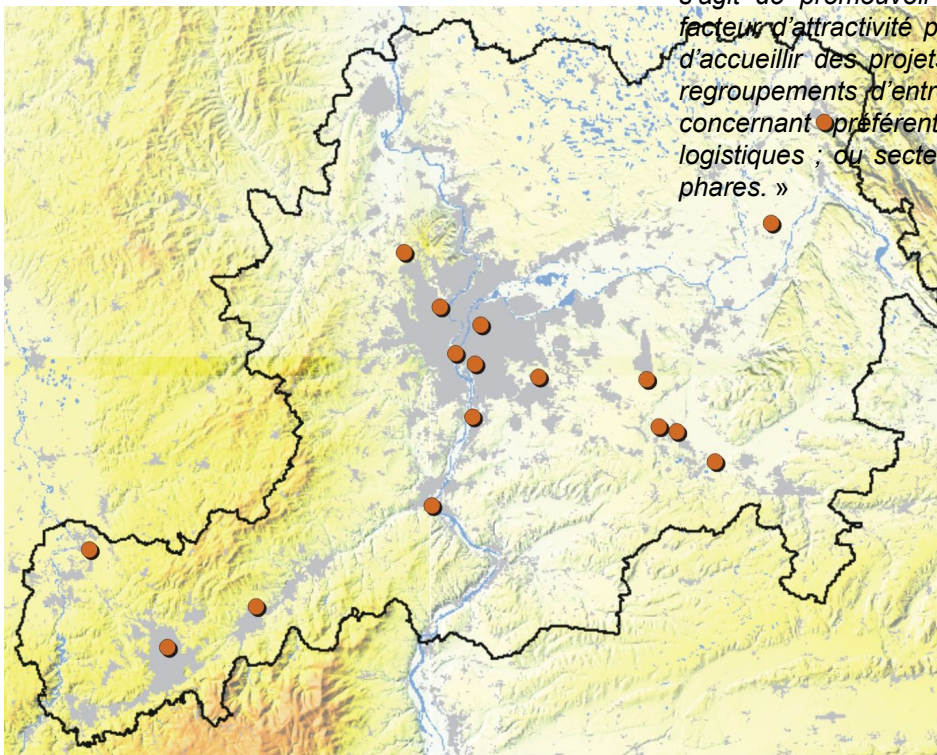
Extraits

« Des capacités d'extension seront préservées. Pour chacune d'entre elles, un projet d'aménagement, avec phasage de réalisation et modalités de mise en œuvre, sera établi. Il prévoira une densification des installations. prescriptions, p 37

« Les zones d'envergure métropolitaine susceptibles d'accueillir préférentiellement des activités technologiques et/ou tertiaires, donc à plus forte densité d'emplois [...] seront labellisées sur le plan environnemental » prescriptions, p 37

« La zone que constituent la plate-forme de Saint-Exupéry et les terrains immédiatement contigus est destinée à l'accueil d'activités et équipements spécifiques, soit liés à la présence de l'aéroport parce qu'ils conditionnent son développement ou qu'ils en dépendent, soit porteurs d'image et contribuant au rayonnement international de la métropole. Ces activités et équipements devront être compatibles avec la nécessaire prise en compte des contraintes et nuisances aéroportuaires. » prescriptions, p 57

« A l'instar de la Loire, les acteurs publics doivent construire une offre hiérarchisée comprenant : des zones d'envergure métropolitaine conçues dans un souci de complémentarité et d'exigence de qualité [ces 17 et celle d'Heyrieux, cf. disposition suivante]. Concernant les zones d'envergure métropolitaine, il s'agit de promouvoir des sites identifiés, qui constituent un facteur d'attractivité pour la métropole : secteurs susceptibles d'accueillir des projets de bonne ampleur ou de favoriser les regroupements d'entreprises, secteurs de grands dimensions concernant préférentiellement les activités industrielles et logistiques ; ou secteurs susceptibles d'accueillir des activités phares. » p 28



8 Lier les grands développements d'activités à une desserte en transports en commun

Référence au diagnostic

Le diagnostic synthétique de la DTA ne détaille pas la situation actuelle des grands secteurs d'activité par rapport aux transports en commun.

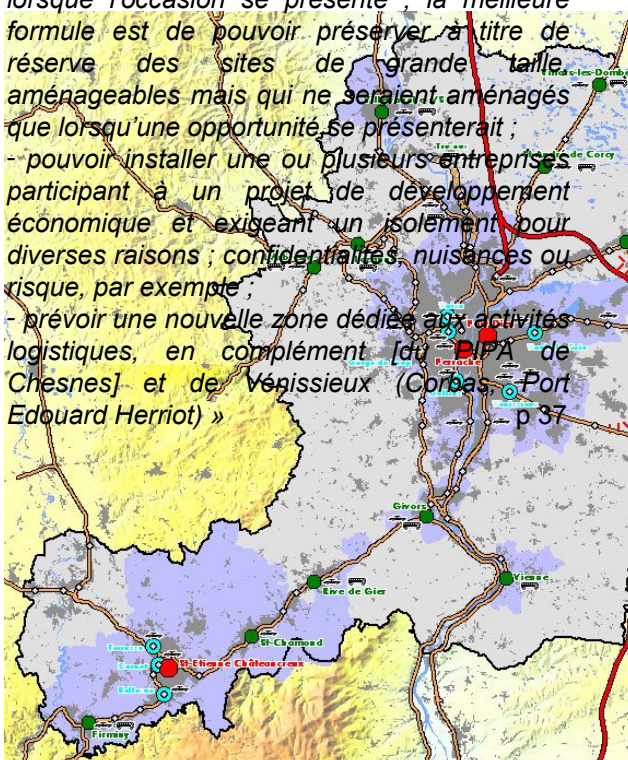
Commentaire

Cette disposition porte explicitement sur le lien urbanisation / transports en commun, de même que les dispositions N°10 et 11 ; d'autres éléments plus diffus sur ce sujet figurent dans d'autres dispositions (1, 3, 4, 5a, 5c, 6, 9). D'autres prescriptions et objectifs, orientant le développement des transports en commun, n'ont pas été inclus dans les extraits présentés ici.

Extraits (suite)

« Il est en particulier nécessaire de :

- pouvoir accueillir une entreprise d'envergure internationale ayant besoin de mobiliser plus de 100 ha d'un seul tenant : les opportunités de ce type ne sont pas très nombreuses mais il faut pouvoir disposer de disponibilités foncières lorsque l'occasion se présente ; la meilleure formule est de pouvoir préserver à titre de réserve des sites de grande taille aménageables mais qui ne seraient aménagés que lorsqu'une opportunité se présenterait ;
- pouvoir installer une ou plusieurs entreprises participant à un projet de développement économique et exigeant un isolement pour diverses raisons ; confidentialités, nuisances ou risque, par exemple ;
- prévoir une nouvelle zone dédiée aux activités logistiques, en complément [du PIPA de Chesnes] et de Vénissieux (Corbas - Port Edouard Herriot) »



Extraits

« Parmi ces [17] zones [cf. disposition 6], celles susceptibles d'accueillir des entreprises industrielles et logistiques sont ou seront desservies par au moins deux modes de transport différents (autoroute en service avec diffuseur existant ou diffuseur projeté sur une future infrastructure, fer ou éventuellement voie d'eau). [...] Les zones d'envergure métropolitaine susceptibles d'accueillir préférentiellement des activités technologiques et/ou tertiaires, donc à plus forte densité d'emplois, devront bénéficier d'une desserte par un axe performant de transports collectifs. » prescriptions, p 37

« D'une manière générale, les nouveaux pôles d'emplois, qu'ils soient d'envergure métropolitaine ou simplement intercommunale, seront situés le long des axes de transports collectifs urbains ou à proximité des gares.

Les futurs grands équipements recevant du public et les centres commerciaux correspondant à une aire d'attraction de niveau supérieur à celui d'une communauté de commune seront implantés de façon à être desservis directement par un axe de transport en commun (transport ferroviaire régional, métro, tramway, tramway express ou tram-train, bus ou trolleybus). » prescriptions, p 37

« Parmi les critères de choix des sites [zones de niveau intercommunal], seront systématiquement pris en compte :

- la possibilité d'un accès direct depuis le réseau routier existant structurant, permettant aux camions de ne pas traverser un secteur urbaniser par l'habitat ;
- la facilité d'accès à un centre urbain existant, offrant des services aux salariés et aux entreprises ;
- l'existence d'une desserte par un axe lourd de transport en commun pour les pôles tertiaires. » prescriptions, p 39

« des orientations sont affichées qui garantissent la cohérence entre [l'augmentation de l'offre tc, la gestion des routes], la maîtrise et l'organisation du développement urbain dans le but de favoriser l'utilisation [...] du fer et [de] la voie d'eau par les entreprises. » prescriptions, p 41

« En complément des infrastructures de transport et des grands équipements, les zones d'activités dédiées à la logistique seront obligatoirement desservies par au moins deux modes de transport. » prescriptions, p 43

« les implantations des services, des pôles d'emplois tertiaires et des équipements recevant du public se localiseront en cohérence avec les transports collectifs. » prescriptions, p 43

« Pour les marchandises, le report sur d'autres modes que la route dépend [...] aussi du positionnement des zones d'activités. La aussi, les critères d'implantation des futures zones d'activités dépendent des systèmes de transport. » p 43

« Il est en particulier nécessaire de [...] privilégier les implantations logistiques intermodales route / rail, route / fleuve ou route / rail / fleuve » p 37

9 Préserver pour rendre possible la future zone d'activité des 4 Chênes, et préserver les capacités du port E. Herriot

Référence au diagnostic

« Le développement de la voie d'eau, mode de transport respectueux de l'environnement et actuellement sous-utilisé, offre un potentiel important pour l'acheminement des marchandises. Le renforcement de la compétitivité de ces axes de transport est une condition sine qua non de leur maintien. » p 17

Commentaire

Cette disposition consiste à préserver à court terme, pour pouvoir développer à plus long terme.

Extraits

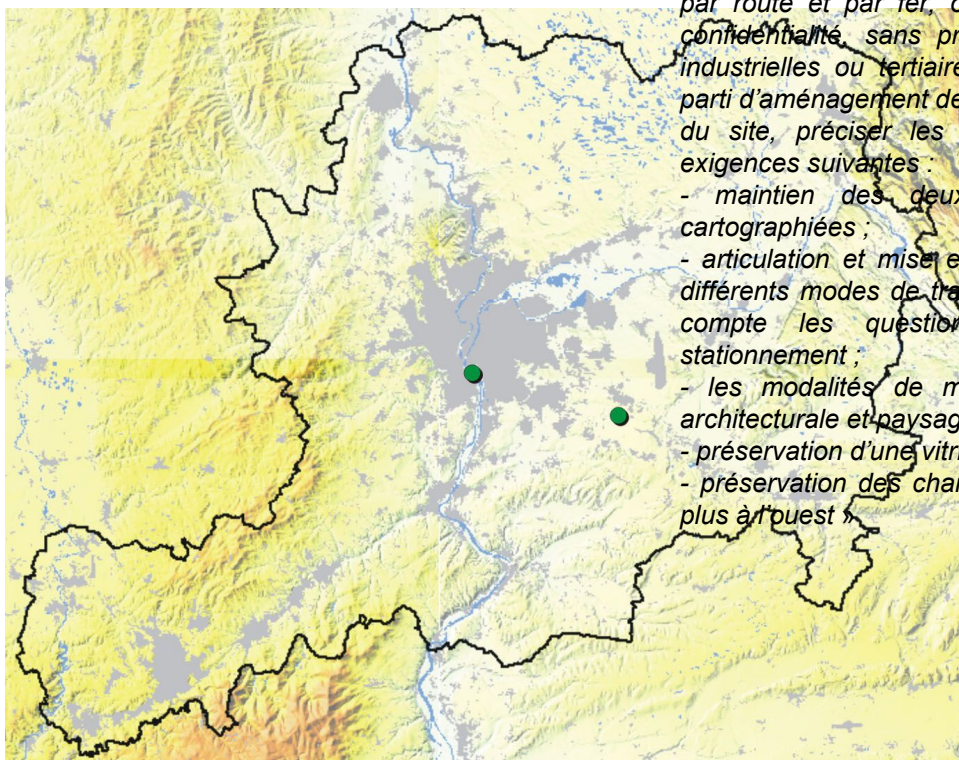
« La zone dite « des 4 Chênes » (plaine d'Heyrieux) doit être protégée pour être réservée à un projet ou à des projets à long terme répondant aux conditions du chapitre 4. » prescriptions, p 37

« Pour ce qui concerne le port Edouard Herriot, ses capacités devront également être maintenues, aussi bien dans leur dimension ferroviaire que logistique à l'échelle du territoire métropolitain. » prescriptions, p 43

« Il est nécessaire en outre de préserver, pour le long voire le très long terme, au moins une zone de grande superficie, située dans l'espace interdépartemental autour de Saint-Exupéry. Parallèlement, dans le département du Rhône, une autre zone pourrait également être prévue entre Saint-Georges-de-Reneins et Belleville, hors du périmètre de la DTA mais en lien avec elle » p 37

« Sur la plaine d'Heyrieux, au sud de la plate-forme aéroportuaire et de l'autoroute A43, au Nord de Saint-Pierre de Chandieu, traversée par la voie ferrée Lyon – Grenoble, une emprise de 300 à 400 ha est réservée pour l'avenir ; il s'agit d'une réserve pour le long terme. Les documents d'urbanisme ne pourront ouvrir à l'urbanisation ces terrains actuellement à usage agricole que pour un ou plusieurs projets d'une grande emprise, ou dont la nature requiert la présence d'une desserte par route et par fer, ou exigeant l'isolement ou exigeant la confidentialité, sans préjuger de la nature des installations, industrielles ou tertiaires, qui pourraient y trouver place. Le parti d'aménagement devra être arrêté à l'échelle de l'ensemble du site, préciser les conditions d'accès, et répondre aux exigences suivantes :

- maintien des deux coupures vertes [...] telles que cartographiées ;
- articulation et mise en cohérence du réseau routier et des différents modes de transport ; seront en particulier prises en compte les questions de transports collectifs et de stationnement ;
- les modalités de maîtrise et de garantie de la qualité architecturale et paysagère seront précisées ;
- préservation d'une vitrine verte le long de l'A43 ;
- préservation des champs captants dits de Saint-Priest situés plus à l'ouest » prescriptions, p 57



10 Préserver la faisabilité du contournement Ouest de Lyon entre Lentilly et La-Tour-de-Salvagny et du prolongement du CFEL

Référence au diagnostic

« Le réseau de transport routier [de la métropole] est aujourd'hui très développé et complexe car il mélange sur les mêmes infrastructures le grand transit avec les déplacements internes. Cela crée des dysfonctionnements réels, les différentes fonctions n'impliquant pas les mêmes objectifs en matière de capacité, d'exploitation et de gestion. Ce manque de hiérarchie provoque la congestion du trafic automobile aux heures de pointe, en particulier sur le réseau autoroutier. Cela constitue une gêne pour la vie quotidienne des habitants et un handicap pour l'économie de la métropole, accroît les nuisances en matière de bruit, de pollution, de coupures urbaines et contrecarre les politiques publiques en matière de sécurité routière. A plus ou moins court terme, le scénario « fil de l'eau » aboutit à la paralysie. Il conduit à accepter par ailleurs la perspective d'un véritable blocage à terme de l'axe, fondamental pour la France, des flux nord – sud. »
p 16

« La prédominance de la voiture est encore plus forte dans les secteurs périurbains où l'alternative soit n'existe pas, soit n'offre pas d'attractivité suffisante. »
p 16

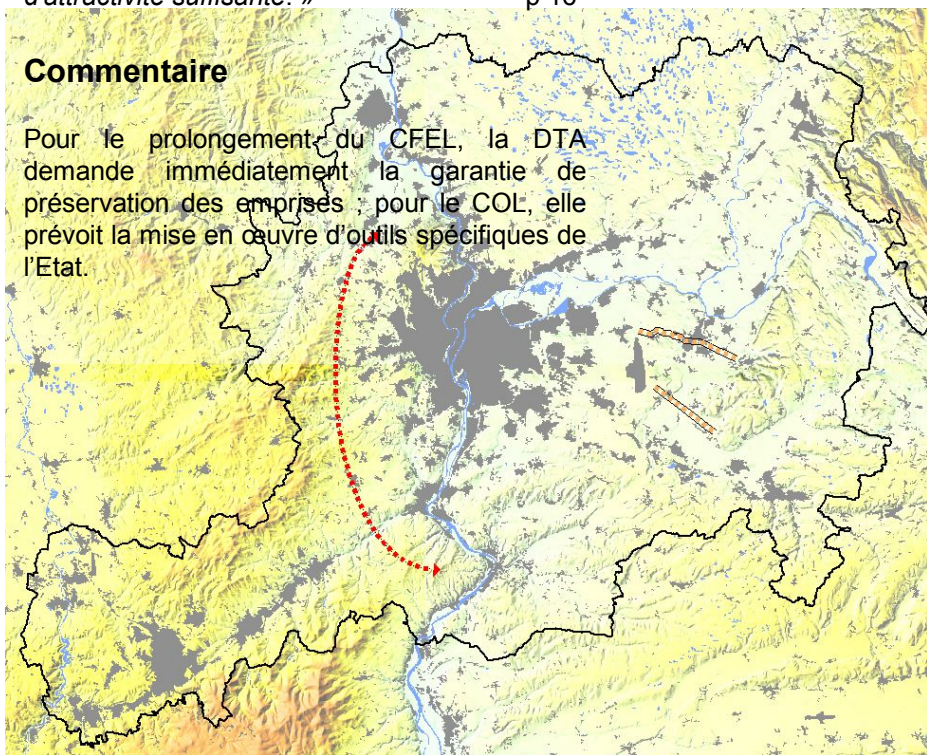
Extraits

« Afin de préserver la faisabilité de la réalisation de cette infrastructure, à l'intérieur du périmètre d'étude du contournement ouest de Lyon, tel qu'annexé à la décision ministérielle du 2 juin 2000, l'Etat mettra en œuvre les dispositions prévues par le code de l'urbanisme, notamment concernant les PIG, le sursis à statuer prévu au L111-10 du Code de l'Urbanisme, pour préserver les emprises situées dans l'espace entre Lentilly et La-Tour-de-Salvagny. »
prescriptions, p 41

« L'opportunité de son prolongement [du CFEL] dans l'Isère vers l'agglomération nord-iséroise et vers l'agglomération de Pont-de-Chérufy pourrait être étudiée ultérieurement dans le cadre des documents de planification et d'urbanisme : la préservation de l'actuelle emprise au-delà de Saint-Exupéry doit être garantie. »
prescriptions, p 45

Commentaire

Pour le prolongement du CFEL, la DTA demande immédiatement la garantie de préservation des emprises ; pour le COL, elle prévoit la mise en œuvre d'outils spécifiques de l'Etat.



11 Localiser le développement résidentiel en cohérence avec les transports en commun

Référence au diagnostic

« Des années 75 au début des années 90, la période est marquée par un mouvement pavillonnaire massif, qui contribue à la création d'urbanisation continue le long des grandes infrastructures routières. Depuis les années 1990, la dispersion concerne des petites communes de plus en plus éloignées des agglomérations. [...] L'étalement urbain contribue à de nombreux dysfonctionnements du territoire. [...] En matière de pollution et de saturation du réseau routier, la dispersion des résidences et des entreprises favorise l'utilisation de la voiture ou du camion plutôt que des dessertes par des modes alternatifs. »
p 15

Extraits

« Pour ces deux raisons : massification de la demande et limitation des ruptures de charge, le développement résidentiel [...] se localiser[a] en cohérence avec les transports collectifs. »
prescriptions, p 43

« des orientations sont affichées qui garantissent la cohérence entre [l'augmentation de l'offre tc, la gestion des routes], la maîtrise et l'organisation du développement urbain dans le but de favoriser l'utilisation des transports collectifs par les habitants. »
prescriptions, p 41

« Dans la Dombes, les villes desservies par le transport ferroviaire régional pourront envisager un développement plus soutenu dans le respect du fonctionnement en réseau du milieu naturel, en particulier en évitant toute jonction entre les villages le long de la RN83. »
prescriptions, p 46

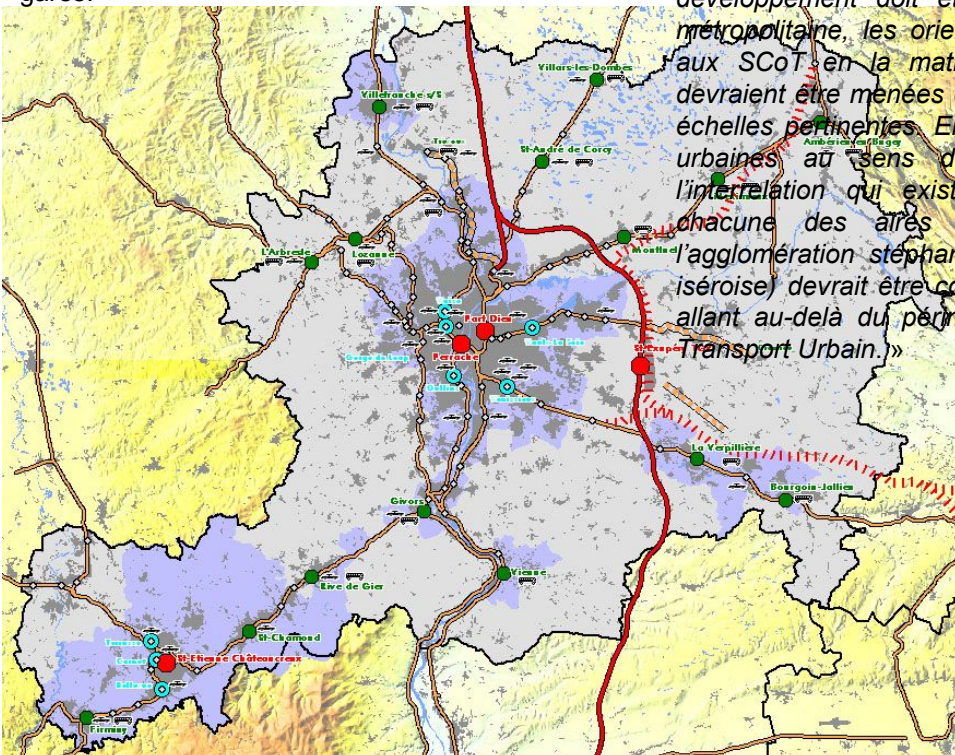
Commentaire

La nature précise de la cohérence demandée sera précisée dans les politiques locales.

La carte ci-dessous figure les périmètres de transports urbains, les voies ferrées et les gares.

« Une ambition forte en matière de développement des transports collectifs conduit les acteurs publics à donner une priorité supplémentaire pour l'accueil de population dans les pôles urbains bien desservis, c'est-à-dire dans les agglomérations dotées de transports collectifs urbains et dans les villes desservies par les transports ferroviaires régionaux »
p 28

« L'interface entre politique de transport et projet de développement doit être au cœur des SCoT. Dans l'aire métropolitaine, les orientations de la DTA donnent un cadre aux SCoT en la matière, mais des approches plus fines devraient être menées dans les SCoT et dans les PDU, à des échelles pertinentes. En considérant que les limites des aires urbaines au sens de l'INSEE sont représentatives de l'interrelation qui existe pour les migrations quotidiennes, chacune des aires urbaines (l'agglomération lyonnaise, l'agglomération stéphanoise et la future agglomération nord-iséroise) devrait être couverte par un document de type PDU allant au-delà du périmètre des Autorités Organisatrices de Transport Urbain. »
p 67



12

Référence au diagnostic

« L'extension des villes en tache d'huile, puis l'éclatement à travers des constructions de plus en plus lointaines, banalisent l'espace, gommant les limites entre ville et campagne, morcellent les espaces agricoles, transforment les paysages naturels par le mitage. Les analyses menées sont alarmistes pour tous les espaces qui entourent les agglomérations de Lyon comme de Saint-Etienne. Leurs rôles d'espaces de détente comme d'espaces agricoles et de réserves foncières pour le moyen terme et les générations futures sont gravement compromis. » p 16

« L'eau est une composante forte des paysages du territoire de la DTA, avec notamment les deux axes majeurs du Rhône et de la Saône qui le traversent, les étangs de la Dombes et le site naturel du Vieux Rhône [...] Des sites majeurs ont été identifiés au titre du réseau européen Natura 2000 [cf. liste] Les pressions urbaines et la déprise agricole comme l'exploitation de carrières ou les aménagements hydrauliques mettent en péril la biodiversité et le fonctionnement systémique des biotopes» p 17

« Les eaux souterraines constituent la première ressource pour l'alimentation en eau potable des habitants du territoire, excepté pour le département de la Loire, où la majeure partie de l'eau provient de ressources superficielles. Leur protection, en qualité et en quantité, est vitale ; elle relève de politiques spécifiques qui doivent être soutenues par des mesures strictes en matière d'urbanisme. » p 18

Commentaire

« les cœurs verts et les liaisons entre les cœurs verts : [...] La cohérence devra être garantie entre les zones Natura 2000 [...] les infrastructures et les documents d'urbanisme. » prescriptions, p 46

Préserver 29 liaisons ou coupures vertes et des corridors d'eau

Extraits (suite)

« Il est stratégique de réaffirmer les vocations des espaces naturels, agricoles et paysagers à l'échelle de l'aire métropolitaine et les conditions de leur gestion. Ces vocations sont multiples : préserver les zones d'expansion des crues et les réserves en eau, permettre la création de zones de loisirs, garder des poumons verts, garantir la pérennité d'une agriculture périurbaine, permettre la création de zones de loisirs, garder des poumons verts, préserver la diversité biologique. [...] ce concept de réseau maillé exprime la nécessité de prendre en compte les complémentarités et les interdépendances entre ces espaces dans un fonctionnement faisant système. » p 29

« L'Etat propose à ses partenaires la constitution d'une instance de débat et de concertation pérenne pour accompagner la mise en œuvre de la DTA, [...] afin de [...] mettre en place et analyser des indicateurs représentatifs de l'application de préconisations et des prescriptions de la DTA, notamment : indicateurs démographiques, en particulier [...], dans les cœurs verts et les espaces de transitions, indicateurs issus de l'évaluation environnementale, comme les mesures de la qualité des nappes phréatiques de Thil Balan et de l'Est lyonnais » p 65

Extraits

« L'Etat, partie prenante de ce projet, considère comme essentiel de : [...] mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble » prescriptions, p 30

« Les liaisons entre les cœurs verts doivent favoriser les échanges écologiques. Ce sont donc des espaces qui n'accueilleront ni développement résidentiel ni développement économique : des aménagements liés aux loisirs verts peuvent seuls être envisagés. Ces liaisons constituent des coupures dans l'urbanisation, dans les vallées et le long des grands axes de transport. Ces liaisons devront être reprises et précisées dans les SCoT sous forme de cartographie permettant d'apprécier la largeur de la coupure selon des repères géographiques pérennes. » prescriptions, p 47

« Les zones à urbaniser existantes dans les documents d'urbanisme prévues dans ces secteurs [les corridors d'eau] et qui ne sont pas aménagées seront déplacées en dehors des corridors d'eau dans toute la mesure du possible [...] Dans les communes non pourvues d'un PPR postérieur à 1995, les documents d'urbanisme ne pourront prévoir aucune nouvelle zone d'urbanisation dans les corridors d'eau. Dans les corridors d'eau, les aménagements conduisant à des remblaiements ou des suppressions de zones humides doivent être limités aux activités portuaires ou aux infrastructures de transport ; leur réalisation est conditionnée par la mise en œuvre de mesures réductrices et compensatoires ayant pour résultat un impact nul sur l'écoulement et l'expansion des crues. » prescriptions, p 47

« Les corridors d'eau correspondent à des espaces qui participent au fonctionnement direct ou indirect des principaux cours d'eau : [liste]. Ils sont déterminés dans leur périmètre par la zone d'extension maximale des crues et des milieux naturels liés aux zones humides. L'emprise de ces corridors correspond a minima, à la cartographie des crues de référence centennale. » p 47

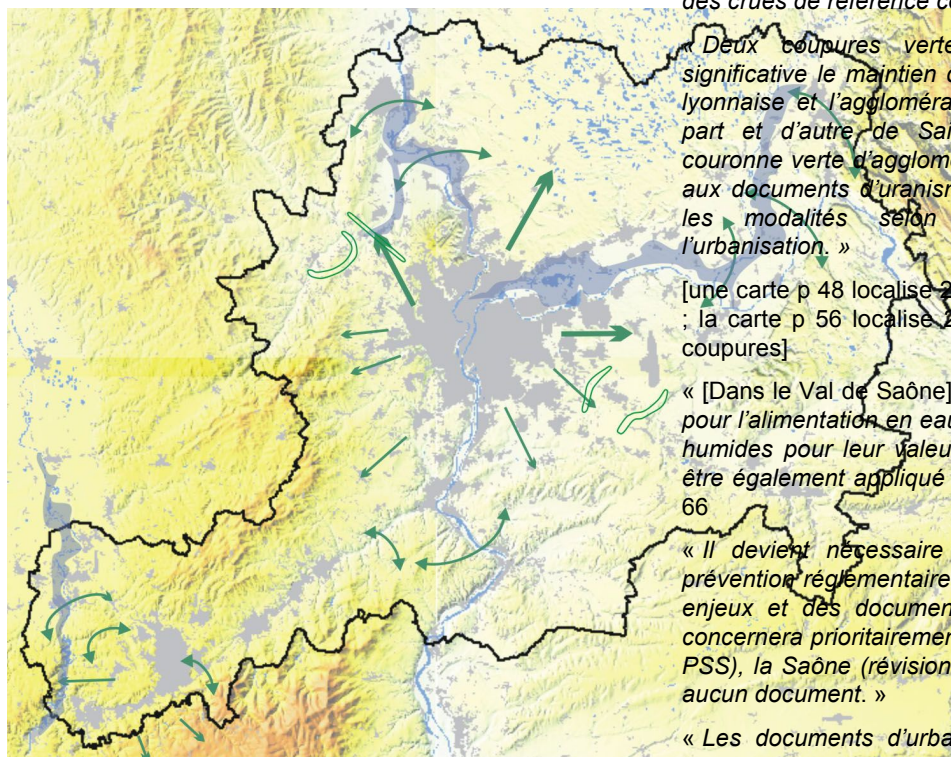
« Deux coupures vertes [...] permettront d'assurer de façon significative le maintien d'une séparation nette entre l'agglomération lyonnaise et l'agglomération nord-iséroise ; ces deux coupures de part et d'autre de Saint-Bonnet de Mure renforceront ainsi la couronne verte d'agglomération à dominante agricole. Il appartiendra aux documents d'urbanisme de la localiser précisément et de définir les modalités selon lesquelles elles seront interdites à l'urbanisation. » prescriptions, p 57

[une carte p 48 localise 24 liaisons ou coupures et les corridors d'eau ; la carte p 56 localise 2 coupures vertes ; la carte p 62 localise 3 coupures]

« [Dans le Val de Saône] il est stratégique de préserver les aquifères pour l'alimentation en eau potable et maintenir ou restaurer les zones humides pour leur valeur écologique. Ce souci de restauration doit être également appliqué au périmètre de Miribel Jonage. » p 66

« Il devient nécessaire et urgent de mettre en place l'outil de prévention réglementaire que constitue le PPR [...] Compte tenu des enjeux et des documents existants, la mise en œuvre des PPR concernera prioritairement le Rhône (entre Ain et Saône : révision du PSS), la Saône (révision des PSS et PER) et la Bourbre où n'existe aucun document. » p 68

« Les documents d'urbanisme devront délimiter et protéger les 3 coupures vertes qui sont symbolisées sur la carte et les prendre en compte pour définir les entités urbaines, conforter les zones agricoles et forestières et préserver le paysage caractéristique de l'Ouest lyonnais. » prescriptions, p 60



13 Maintenir les continuités biologiques dans les cœurs verts

Référence au diagnostic

« Le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux préconise dans les grandes aires urbaines de mettre en avant et de renforcer les liaisons entre les espaces afin d'aller vers un maillage territorial. Dans l'aire métropolitaine lyonnaise, une étude [...] a conduit à définir le réseau des espaces naturels et agricoles majeurs et à préciser les conditions de sa mise en œuvre. Ce concept de « réseau maillé » exprime la nécessité de prendre en compte les complémentarités et les interdépendances entre ces espaces dans un fonctionnement faisant système. » p 29

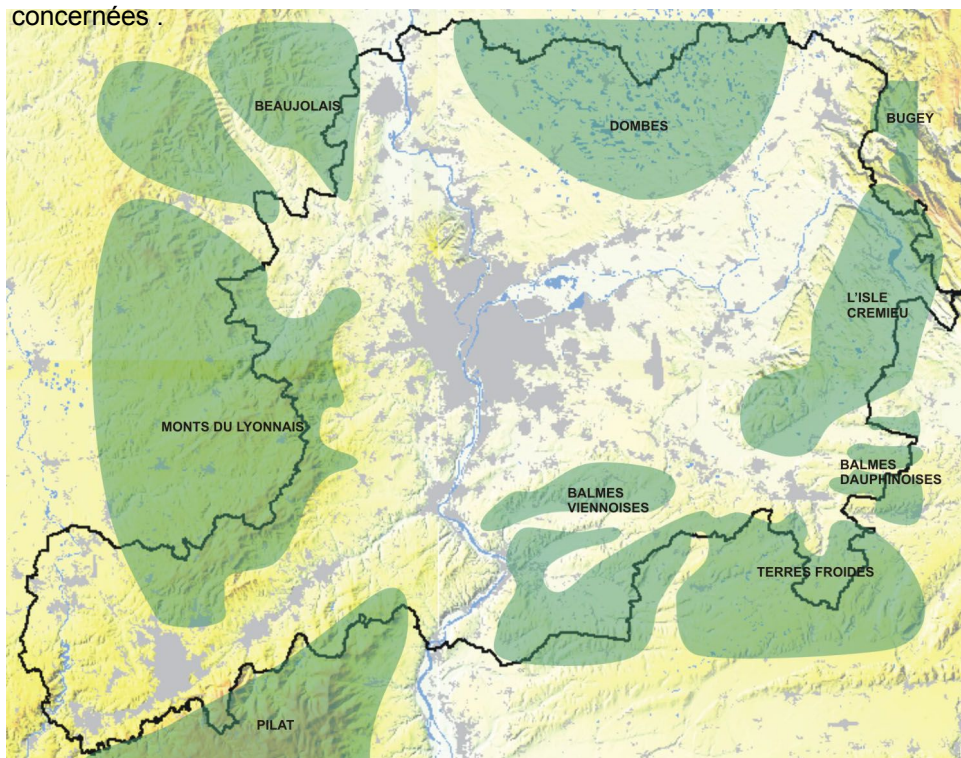
« Ces territoires grands [les cœurs verts] majoritairement non bâtis, bénéficient d'un patrimoine naturel, paysager et écologique remarquable qui donne une personnalité unique non seulement aux communes directement concernées mais aussi à toute la métropole. » p 46

Extraits

« Dans les cœurs verts, le maintien des unités paysagères et celui des continuités biologiques sont fondamentaux. » prescriptions, p 46

Commentaire

Cette disposition, prescriptive, ne détaille pas les unités paysagères et continuités biologiques concernées.



14 Maintenir la vocation actuelle à dominante agricole des couronnes vertes d'agglomération

Référence au diagnostic

« L'extension des villes en tache d'huile, puis l'éclatement à travers des constructions de plus en plus lointaines, banalisent l'espace, gommant les limites entre ville et campagne, morcellent les espaces agricoles, transforment les paysages naturels par le mitage. Les analyses menées sont alarmistes pour tous les espaces qui entourent les agglomérations de Lyon comme de Saint-Etienne. Leurs rôles d'espaces de détente comme d'espaces agricoles et de réserves foncières pour le moyen terme et les générations futures sont gravement compromis. » p 16

« L'agriculture reste fortement présente sur le territoire de la DTA ; mais sa place, entre les deux recensements généraux, est passée de près des deux tiers à moins de la moitié de la surface. A des degrés divers selon les secteurs, la quasi totalité de l'activité agricole du territoire de la DTA est fragilisée par l'importance des pressions foncières liées au développement urbain, y compris dans des secteurs où les pouvoirs publics ont investi en soutien à la profession, à travers les aides à l'irrigation par exemple. [...] Le mitage par l'urbanisation et la fragmentation des espaces par les infrastructures laissent à l'agriculture des espaces interstitiels qui conduisent à sa disparition » p.16

« Les eaux souterraines constituent la première ressource pour l'alimentation en eau potable des habitants du territoire, excepté pour le département de la Loire où la majeure partie de l'eau provient des ressources superficielles. Leur protection, en qualité et en quantité, est vitale ; elle relève de politiques spécifiques qui doivent être soutenues par des mesures strictes en matière d'urbanisme. » p 18

Commentaire

La localisation et l'exposé de cette disposition montrent qu'elle concerne moins la fonction productive de l'agriculture que la ressource en eau d'une part et l'organisation urbaine d'autre part.

Extraits

« L'Etat, partie prenante de ce projet, considère comme essentiel de : [...] mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble »

prescriptions, p 30

« La vocation agricole et naturelle des [couronnes vertes d'agglomération à dominante agricole] doit être maintenue. Les constructions nouvelles seront localisées prioritairement à l'intérieur du périmètre urbanisé.

Sous réserve des autres contraintes réglementaires et servitudes, les zones classées urbanisables et à urbaniser des documents d'urbanisme opposables à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (mars 2005) ne sont pas remises en cause par la protection de la vocation agricole ou naturelle de ces espaces.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale approuvé, toute réduction en surface des zones NC et ND des plans d'occupation des sols ou N et A des plans locaux d'urbanisme est proscrite.

Un schéma de cohérence territoriale peut conduire à une réduction de ces surfaces classées NC et NC, ou N et A, à condition de ne pas bouleverser l'équilibre agricole ou naturel, de privilégier la continuité avec l'existant et de ne pas inscrire de zones à urbaniser en direction des agglomérations de Lyon ou Saint-Etienne. [...]

[La nappe phréatique située sous la plaine de Thil – Balan] devra être préservée de toute occupation du sol pouvant remettre en cause l'usage futur de cette ressource. [...] [la nappe phréatique située sous la plaine de l'Est lyonnais] sera préservée dans les mêmes conditions que la plaine de Thil – Balan. Un schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) viendra préciser ces orientations. » prescriptions, p 49

[une carte p 48 localise la couronne verte d'agglomération]

« Il est stratégique de réaffirmer les vocations des espaces naturels, agricoles et paysagers à l'échelle de l'aire métropolitaine et les conditions de leur gestion. Ces vocations sont multiples : préserver les zones d'expansion des crues et les réserves en eau, permettre la création de zones de loisirs, garder des poumons verts, garantir la pérennité d'une agriculture périurbaine, permettre la création de zones de loisirs, garder des poumons verts, préserver la diversité biologique. » p 29

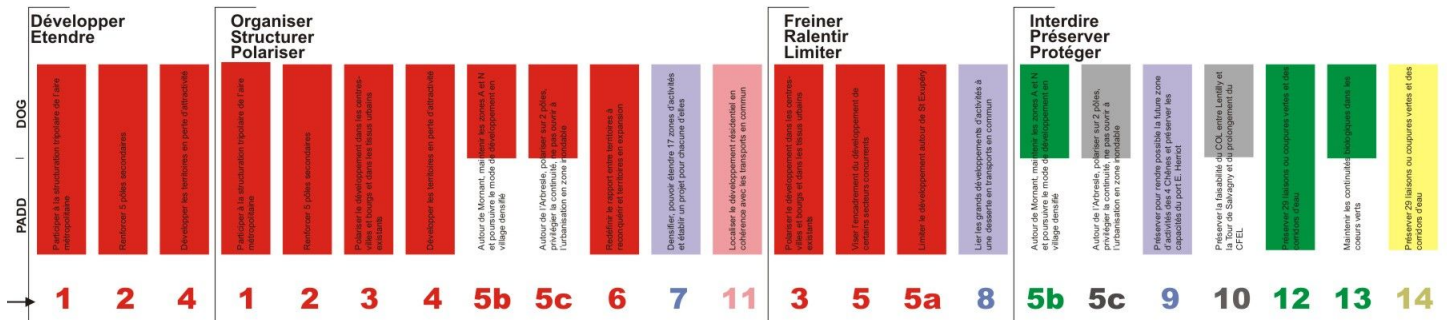
ANALYSE DE LA DTA AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

Synthèse des dispositions

- 1** Participer à la structuration tripolaire de l'aire métropolitaine en renforçant les agglomérations lyonnaise, stéphanoise et nord-iséroise
- 2** Renforcer - densifier 5 pôles secondaires
- 3** Polariser le développement dans les centres-villes et bourgs, dans les petites villes et bourgs des coeurs verts, dans les tissus urbains existants des territoires périurbains à dominante rurale
- 4** Développer les territoires en perte d'attractivité en définissant des sites prioritaires de renouvellement urbain et en donnant des éléments de projet
- 5** Viser l'encadrement du développement de secteurs concurrents aux territoires en perte d'attractivité
- 5a** Limiter le développement autour de Saint-Exupéry, au profit des agglomérations pontoise et nord-iséroise et de la 1^{ère} couronne est lyonnaise
- 5b** Autour de Mornant, maintenir en l'état, sauf exception, les zones A et N (NC et ND) et poursuivre le mode de développement en "village densifié"
- 5c** Autour de l'Arbresle, polariser le développement sur 2 pôles, privilégier la continuité de l'urbanisation, ne pas ouvrir à l'urbanisation en zone inondable
- 6** Redéfinir le rapport entre territoires à reconquérir et territoires en expansion
- 7** Densifier, pouvoir étendre 17 zones d'activités et établir un projet d'aménagement pour chacune d'elles
- 8** Lier les grands développements d'activités à une desserte en transports en commun
- 9** Préserver pour rendre possible la future zone d'activité des 4 chênes, et préserver les capacités du port E. Herriot
- 10** Préserver la faisabilité du contournement Ouest de Lyon entre Lentilly et la Tour-de-Salvagny et du prolongement du CFEL
- 11** Localiser le développement résidentiel en cohérence avec les transports en commun
- 12** Préserver 29 liaisons ou coupures vertes et des corridors d'eau
- 13** Maintenir les continuités biologiques dans les coeurs verts
- 14** Maintenir la vocation actuelle à dominante agricole des couronnes vertes d'agglomération

ANALYSE DE LA DTA AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

Synthèse des dispositions



1 - Chiffres de développement démographique et nombre de logements

Les tendances affichées dans le diagnostic

« La poursuite des tendances démographiques conduirait à accueillir, sur le périmètre de la DTA, 250 000 habitants supplémentaires d'ici 2020. Cet ordre de grandeur est représentatif d'une attractivité relativement forte de la métropole. Il peut être retenu comme hypothèse, à l'échelle globale. » p 18

Intentions

« En revanche, secteur par secteur, l'évolution démographique au « fil de l'eau » et la poursuite de l'étalement urbain conduiront à accentuer les phénomènes de disparité territoriale et sociale. Sans action régulatrice forte, cette croissance fabriquera une conurbation inorganisée et dispendieuse et non une métropole ; elle menace dans ces conditions l'attractivité et la compétitivité de la métropole à l'échelle européenne. » p 18

NB Les thèmes de la consommation d'espace par le développement résidentiel (densités, rétention foncière, occupation du sol), le rythme de développement économique et la consommation d'espace par le développement économique, les surfaces urbanisées en zones à risque, ne sont pas précisés quantitativement.

2 – L'angle de vue de l'articulation entre urbanisation et déplacements

Les dispositions N° 8 (Lier les grands développements d'activités à une desserte en transport en commun), 10 (Préserver la faisabilité du COL entre Lentilly et La tour de Salvagny et du prolongement du CFEL), 11 (Localiser le développement résidentiel en cohérence avec les transports en commun), portent explicitement sur le lien entre urbanisation et transports collectifs. Outre ces 3 dispositions, des éléments épars aux autres dispositions confortent cette articulation ; trois cas de figure se présentent :

- ou bien ils portent sur l'urbanisation, ils ont alors été intégrés aux extraits figurant dans les dispositions ; ils sont repris ci-dessous ;

- ou bien ils orientent la manière de faire évoluer l'offre de déplacements en voiture ou en autres modes, en lien avec la logique d'aménagement du territoire des 14 dispositions ; en ce cas ils ne figurent pas dans les extraits des dispositions, et sont mentionnés ci-dessous ;

- ou encore ils concernent la logique interne du système de transport (hiérarchisation, complémentarité : par exemple la construction systématique de parcs relais aux intersections des grandes pénétrantes et des lignes fortes de transport en commun), ou ne sont pas en lien direct avec une des 14 dispositions, auquel cas ils n'ont pas été repris ici, n'étant pas liés aussi étroitement au sujet de l'urbanisation qui nous occupe ici. (Par exemple, il s'agit de prescriptions pour interdire tout diffuseur au COL et demander qu'il vise une consommation minimale d'espace.)

Disposition N°1 : « *Cet objectif doit être conforté par le développement des relations en transports collectifs, tout particulièrement entre les trois pôles métropolitains.* » p 33

Disposition N°3 : « *il faut trouver des réponses en terme de logements, d'équipements et d'emplois en priorité à l'intérieur des secteurs déjà urbanisés et le plus souvent équipés en infrastructures de transport n en particulier à l'intérieur des centres-villes et des centres-bourgs.* » prescriptions, p 18

Disposition N° 4 : « *Dans les vallées industrielles du Gier et de l'Ondaine, les projets de renouvellement urbain s'appuieront notamment sur les opportunités de mutation des quartiers situés autour des gares, compte tenu des nouveaux services envisageables sur l'étoile ferroviaire stéphanoise à terme.* » prescriptions, p 35

Disposition N° 5a : « *organiser et rendre la plus cohérente possible l'armature urbaine en accueillant les populations et activités économiques nouvelles de façon prioritaire dans les agglomérations nord-iséroise et de Pont-de-Chéruy, qui devront être reliées à la plate-forme aéroportuaire par des transports collectifs performants [...].* » p 55

« *une maîtrise sans faille de l'urbanisation et la préservation de toutes les potentialités de la plate-forme sont indispensables. Cela suppose notamment :*

- de coupler le hub aéroportuaire avec un hub ferroviaire ;
 - de ne développer sur la plate-forme que les activités spécifiques qui dépendent de la présence de l'aéroport ou qui conditionnent son développement ;
 - d'implanter les grands équipements de rayonnement international sur des sites directement accessibles par transport collectif performant simultanément depuis l'aéroport et depuis le centre de Lyon ;
 - de mener à bien le projet LESLYS (liaison en tramway express entre La Part Dieu et Saint-Exupéry), dont le département du Rhône a décidé la construction ;
- de réaliser un transport en commun performant à plus long terme vers les grandes villes de Rhône-Alpes;*
- de prendre en compte les demandes résidentielles qui accompagneront la croissance des emplois estimés, selon les hypothèses de trafic. »

p 27

Disposition N° 5c : « *Le développement urbain [...] se fera également dans les communes desservies par des transports collectifs en site propre, en particulier par des transports ferrés régionaux.* » prescriptions, p 60

Disposition N° 6 « *Sur le plan qualitatif, [...] la desserte en transports collectifs [doit être recherchée]* » p 27

Disposition N° 9 Concernant la zone d'Heyrieux, « *le parti d'aménagement du site devra être arrêté à l'échelle de l'ensemble du site, préciser les conditions d'accès, et répondre aux exigences suivantes : [...] articulation et mise en cohérence du réseau routier et des différents modes de transport ; seront en particulier prises en compte les questions de transport collectif et de stationnement.* » prescriptions, p 57