Syndicat de l'Ouest Lyonnais
25 Chemin du Stade
69670 VAUGNERAY

Tel : 04.78.48.37.47 - Fax : 04.78.19.32.33
E-mail : sol@ouestlyonnais.fr

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE L'OUEST LYONNAIS

.2.

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

le territoire de l'Ouest Lyonnais

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE APPROUVE PAR DELIBERATION DU COMITE SYNDICAL LE 2 FEVRIER 2011

SOMMAIRE

1ère partie : INTRODUCTION..... 4

I. LA CONSTRUCTION D'UN PROJET DE TERRITOIRE INNOVANT POUR L'OUEST LYONNAIS 5
A. Un espace de solidarité fruit de démarches concertées 5
B. Les éléments clefs du projet 6
C. SCOT de l'Ouest Lyonnais et partenariat 7
II. LES ENJEUX DU TERRITOIRE ET LES PERSPECTIVES 10
A. Les atouts et les handicaps de l'Ouest Lyonnais 10
1. Les atouts du territoire :..... 10
2. Les handicaps du territoire :..... 10
B. Les conséquences prévisibles d'un scénario au fil de l'eau 13
1. Evolution démographique et structure par tranche d'âge..... 13
2. Une logique de développement péri-urbain facteur de déséquilibre territorial 13

2ème partie : LA STRATEGIE GENERALE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD) 15

Le PADD - La stratégie générale d'aménagement du territoire : afficher un scénario de rupture 16
A. Accueillir un volume de population mesuré :..... 17
B. Renforcer la dynamique économique interne : 17
C. Organiser les déplacements : 17
D. Préserver la marque identitaire du territoire :..... 18

Sous-partie n°1 : PREMIER PRINCIPE Mettre en œuvre un mode de développement organisé autour d'un concept de villages densifiés .19
I. Encadrer l'évolution de la population 20

A. Le refus du scénario "au fil de l'eau" et la mise en œuvre du scénario de rupture 20
B. Un objectif de population mesuré 20
II. Mettre en place le concept de villages densifiés 20
A. Population et logements 20
B. La mise en œuvre du concept de "village densifié" avec la préservation de la structure urbaine et limitation de l'étalement urbain 21
III. Renforcer le développement économique 22

Sous-partie n°2 : DEUXIEME PRINCIPE Assurer un meilleur équilibre du territoire en matière de mobilité et de déplacements 24
I. Développer fortement les transports collectifs 25
A. Privilégier le transport ferroviaire sur le territoire 25
B. Renforcer la desserte des transports collectifs routiers 26
C. Organiser les déplacements "doux" (ex. voie verte) 26
II. Structurer et adapter le réseau de voirie 27
III. Tenir compte des grands projets d'infrastructures inscrits dans la DTA 28
A. Le projet d'autoroute A89 Balbigny-La Tour de Salvagny et la liaison A89-A6 28
B. Le projet d'autoroute A45 Lyon-St Etienne 33
C. Le projet de contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest (COL) 36
1. Le groupe de travail DRE Rhône-Alpes / Elus sur l'opportunité d'un contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise et les conditions de sa réalisation 36
2. Méthode de travail : 37
3. Définition des problèmes à résoudre : 37
4. Les points d'accord : conclusions et recommandations 38

Sous-partie n°3 : TROISIEME PRINCIPE Préserver la « marque identitaire » du territoire en assurant la pérennité des espaces agricoles et la valorisation des espaces naturels et paysagers 43
I. Préserver les paysages remarquables du territoire 44
II. Assurer la pérennité des espaces agricoles 44
III. Préserver les espaces naturels à enjeux environnementaux et les ressources naturelles 45

1ère partie :

INTRODUCTION

I. LA CONSTRUCTION D'UN PROJET DE TERRITOIRE INNOVANT POUR L'OUEST LYONNAIS

A. Un espace de solidarité fruit de démarches concertées

Malgré un passé de politiques d'aménagement différenciées entre les territoires, les élus de l'Ouest Lyonnais ont fait le constat de problématiques communes et d'enjeux partagés. Cette connaissance et cette reconnaissance s'exprimaient déjà dans le cadre du Contrat de Développement Rhône-Alpes, sur le même périmètre.

Ce travail en commun a conduit tout naturellement à faire le choix, le moment venu, d'un projet de planification spatiale commun traduisant les objectifs stratégiques du territoire. C'est ainsi que le choix d'un Schéma de Cohérence Territoriale "autonome" a été fait, sans négliger pour autant les passerelles à établir avec les territoires voisins sur des sujets transversaux (économie, agriculture, déplacements…). Cette approche pragmatique a conduit à s'investir non seulement dans l'interscot de l'agglomération lyonnaise (composé de 11 SCOT) mais aussi, et tout autant, dans un relationnel de proximité avec les SCOT périphériques existants.

Le projet territorial de l'Ouest Lyonnais veut ainsi marquer une véritable rupture avec les principes d'aménagement des années passées (il s'agit de "la fin d'une histoire"). Cette "nouvelle manière de faire de l'urbanisme" doit ainsi permettre de relever les challenges qui vont se présenter dans un futur proche. Ils peuvent provenir "d'externalités" (ex. la Directive Territoriale d'Aménagement et les grands projets d'infrastructure) ou être d'extraction plus locale (maîtrise de la pression foncière, recherche d'une plus grande mixité sociale, etc.).

B. Les éléments clefs du projet

Le projet territorial vise à mettre en place une organisation structurée autour du concept de villages densifiés permettant la maîtrise du développement urbain ainsi qu'une utilisation économe de l'espace (recherche en particulier de formes d'habitat se démarquant du lotissement traditionnel, remplissant les critères du développement durable, et autorisant un parcours résidentiel optimisé).

Il s'agit également d'autoriser un développement raisonné des communes à un rythme qui soit compatible avec leur capacité d'assimilation, et en particulier au plan démographique, ainsi qu'à leur niveau d'équipements collectifs et de services publics.

L'identifiant du territoire, le village densifié, ne peut aussi se concevoir sans l'existence de coupures vertes, à caractère non constructible entre les villages. De même la protection des espaces agricoles et en particulier ceux au contact du front urbain, doit concourir à conforter la vocation économique sociale et culturelle de l'agriculture.

L'Ouest Lyonnais souhaite aussi développer une activité économique équilibrée, créatrice d'emplois sur place, permettant ainsi de limiter les déplacements domicile-travail avec l'agglomération.

Enfin le projet affiche une priorité, pour les relations avec cette dernière, aux transports collectifs et à la recherche de solutions innovantes afin d'optimiser ce mode de déplacement (parcs relais, rabattements vers les gares…).

C. SCOT de l'Ouest Lyonnais et partenariat

Le projet de l'Ouest Lyonnais, antérieur à la mise en place de l'inter-scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, s'inscrit parfaitement, au travers de ses objectifs, dans cette démarche concertée de 11 SCOT.

A partir d'un diagnostic métropolitain partagé et d'attentes communes les 11 Présidents ont souhaité institutionnaliser une démarche, au départ essentiellement technique (cf. document joint en annexe), permettant d'appréhender les grands enjeux de fonctionnement de la région lyonnaise (thématiques ou passerelles communes : déplacements, développement économique, environnement…).

Mais au-delà de cette implication "multi SCOT", l'Ouest Lyonnais se doit d'entretenir des liens privilégiés avec les territoires qui lui sont voisins et dont les destins sont souvent liés (en particulier dans le cadre du suivi du SCOT et des politiques communes à mettre en œuvre).

On peut citer :

- le SCOT de l'agglomération lyonnaise en matière de développement économique, de déplacements, de continuités d'espaces agricoles et naturels et de réflexion commune sur le traitement des interfaces entre les deux territoires

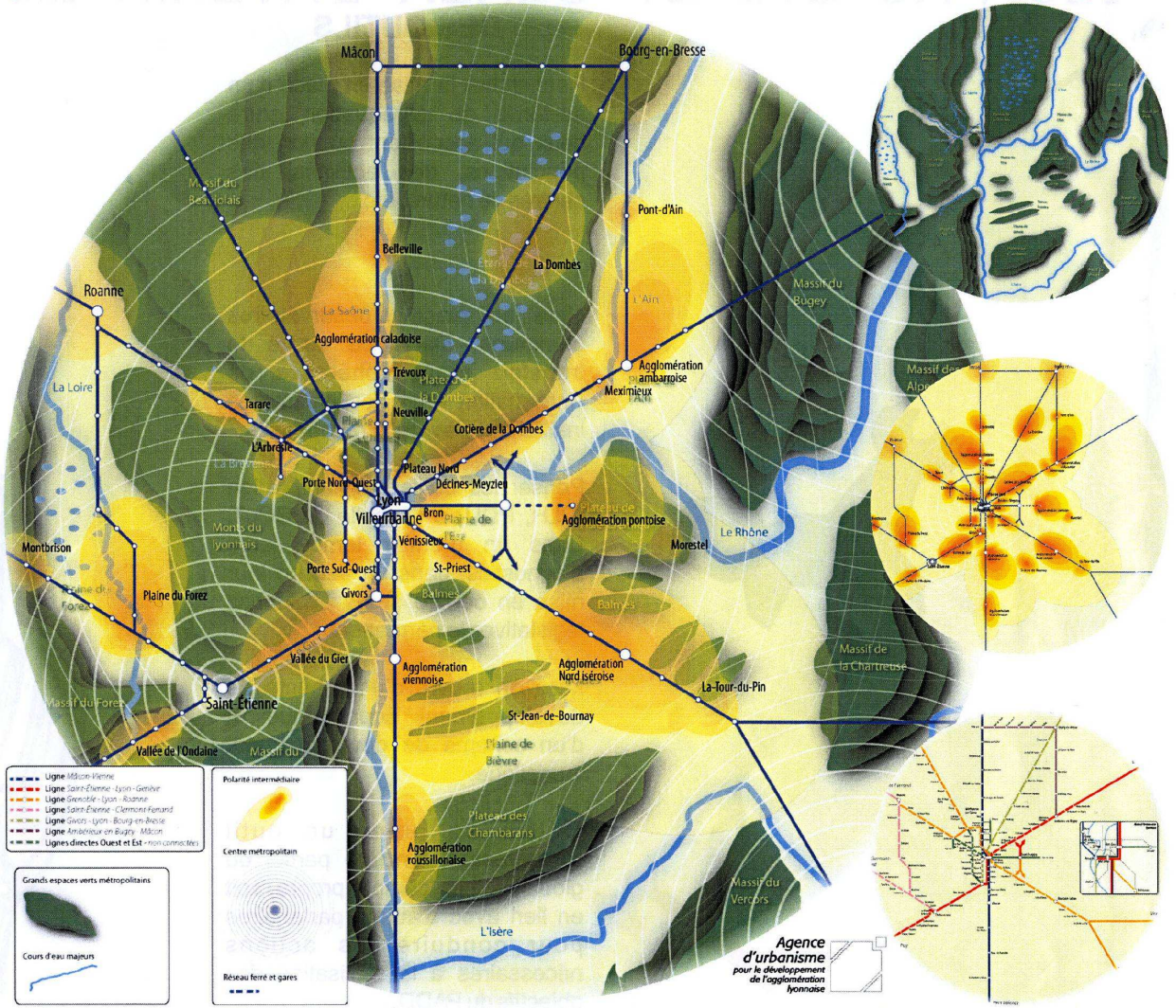
- le SCOT Beaujolais et les liens de développement économique communs à créer,

- les Monts du Lyonnais, dont le périmètre de SCOT a été défini par arrêté préfectoral le 7 août 2009. Les problèmes de pression foncière et de déplacements sont identiques à ceux de l'Ouest Lyonnais. Une réflexion partagée est à engager, en particulier sur la gestion et le traitement des migrations quotidiennes avec l'agglomération (positionnement le plus en amont possible de parcs relais par exemple).

UNE GOUVERNANCE SPÉCIFIQUE

Des orientations métropolitaines communes

Partageant ce diagnostic, les dix SCoTs de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire. Cette vision est articulée autour d'une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés efficacement aux transports en commun. Cette vision se décline en 6 grands objectifs constituant une ligne directive pour les orientations d'aménagement des SCoTs.



DANS LA MÉTROPOLE LYONNAISE

Une métropole accueillante

La métropole lyonnaise pourrait accueillir de 300 000 à 350 000 habitants d'ici 2030. Ce chiffre n'est pas un objectif en soi, l'ambition étant plutôt de réunir les conditions d'attractivité les plus favorables à cet accueil. Les SCoTs s'entendent donc sur l'identification de pôles ayant vocation, à l'échelle métropolitaine et contribuer à cette croissance. Les agglomérations lyonnaise et stéphanoise ainsi que l'agglomération nord Isère ont, à cet égard, un rôle crucial à jouer. Les pôles secondaires doivent aussi y contribuer pour une bonne part. Cette corresponsabilité dans l'accueil démographique contribuera à la lutte contre la diffusion et l'étalement urbain, source de dilution des moyens investis et de consommation abusive de l'espace.

Une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat

Amélioration de l'attractivité urbaine, réduction des coûts individuels et collectifs induits par la voiture, rentabilisation accrue des transports en commun, tout concourt à une organisation urbaine autour des axes forts de transports en commun. Aussi, afin d'offrir une alternative, les dix territoires s'engagent à asseoir la multipolarité de la métropole sur des réseaux de transport en commun et reconnaissent le rôle moteur de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la réalisation de cette ambition commune. La constitution d'un RER à la lyonnaise, à tarification combinée et cadencement de desserte, sera, à cet égard, essentielle et demandera une coopération étroite entre politiques régionales de transport et politiques locales d'urbanisme. L'amélioration des connexions entre le réseau TER et les réseaux urbains sera également déterminante.

Une métropole nature qui protège et valorise son environnement

La volonté d'attirer de nouvelles populations s'accompagnera inéluctablement de pressions accrues sur les espaces naturels et agricoles. Pour limiter les incidences de cette ambition démographique sur l'environnement, les dix SCoTs métropolitains protègeront et valoriseront les grands espaces verts métropolitains (Pilat, Monts du Lyonnais, Monts du Beaujolais, plateau Dombiste, plateau de l'Ile Crémieu, Bugey, Balmes viennoises, collines du nord Dauphiné). Ils identifieront aussi des périmètres d'intervention pour préserver leur agriculture.

Une attractivité économique conçue sur la complémentarité

Deuxième pôle économique français, la métropole lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle européenne. Le renforcement de sa structure multipolaire est indéniablement l'une des clefs de cette réussite, en lui permettant d'atteindre une taille critique tout en évitant les effets de thrombose. La recherche d'une étroite complémentarité entre les pôles économiques de la métropole (Beaujolais Techno-parc, Techlid, Solaise, Sablons…) constitue, sans conteste, l'un des leviers de cette dynamique économique et est affichée, à ce titre, comme une priorité par les SCoTs métropolitains.

Une métropole ouverte

- Sur les espaces régionaux, entourée d'une ceinture d'agglomérations importantes, Roanne, Macon, Bourg, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence et Genève voir au-delà Clermont-Ferrand, l'aire métropolitaine se doit de nouer des liens et de considérer cet espace comme à la fois son hinterland et son avant-pays primaire. C'est à l'échelle européenne, l'espace de la région métropolitaine lyonnaise.
- Sur ses voies naturelles de communication que sont le Rhône et la Saône. Ce fleuve permet des liaisons aisées entre l'Europe du nord et celle du sud et au-delà l'Afrique, et vers le centre européen. Elles constituent un enjeu majeur pour l'aménagement des territoires traversés (transport, réserves en eau, communication …) mais aussi et peut-être surtout en tant que corridor écologique majeur.
- Sur le reste du monde, au travers de Saint-Exupéry qui doit devenir un pôle économique de dimension européenne. Porte d'entrée internationale du sud-est de la France, Saint-Exupéry se trouve au centre de projets ferroviaires et aéroportuaires européens. Positionnée au cœur d'une économie régionale puissante, reliée aux principales agglomérations rhônalpines, la plate-forme aéroportuaire de Saint-Exupéry a vocation à devenir un pôle économique de la métropole. Conscients de l'enjeu majeur que représente Saint-Exupéry pour leurs territoires, les SCoTs métropolitains directement concernés par le développement de la plate-forme concevront, de concert, un projet fort d'aménagement autour de cet équipement stratégique.

Inscrire cette démarche métropolitaine dans une gouvernance renforcée

Définir en commun des axes de développement de la métropole lyonnaise est déjà, en soi, un acte politique fort. Étendre cette démarche à la mise en œuvre des SCoTs l'est encore plus. C'est pourtant dans cette voie que s'engagent les SCoTs en envisageant, à terme, une pérennisation de l'inter-SCoT en articulation avec les démarches initiées par la région urbaine de Lyon (RUL).

II. LES ENJEUX DU TERRITOIRE ET LES PERSPECTIVES

A. Les atouts et les handicaps de l'Ouest Lyonnais

Le diagnostic, partagé par les 4 Communautés de Communes, a permis de mettre en évidence un certain nombre de facteurs "identifiants" du territoire dont la combinaison a conduit à la constitution du "visage" actuel de l'Ouest Lyonnais. Tout ceci peut se traduire en termes d'atouts et de handicaps.

1. Les atouts du territoire

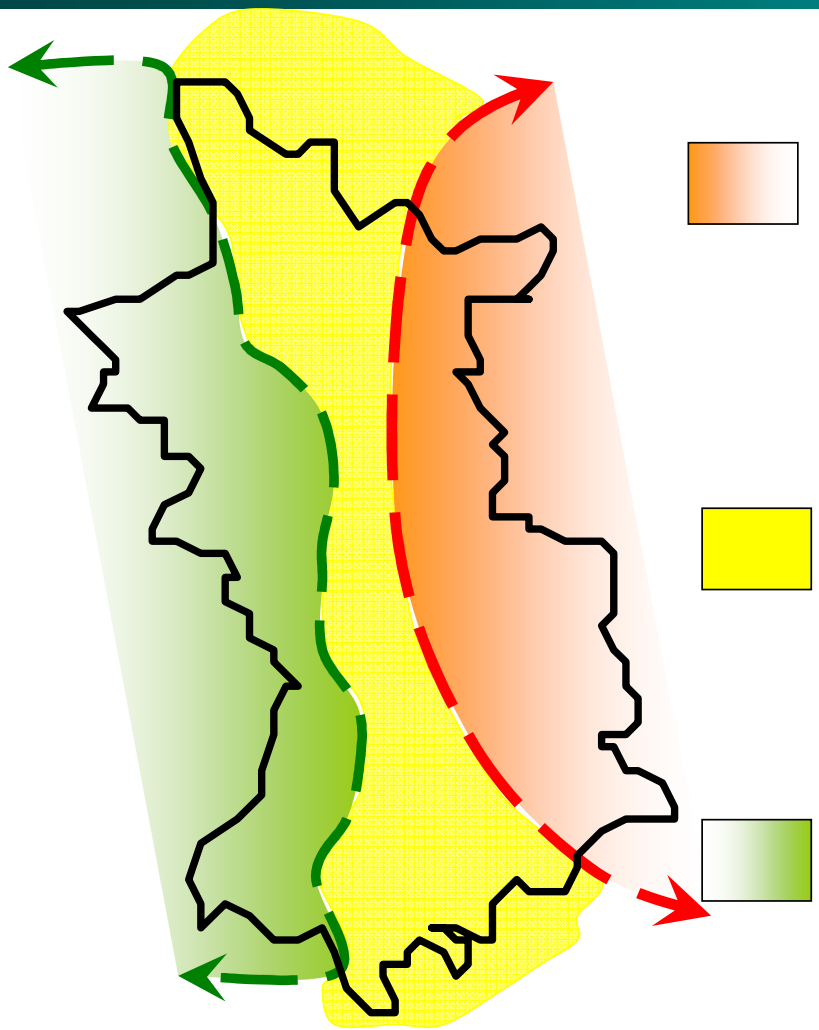
- Démographie "positive" tant au niveau du solde naturel que du solde migratoire
- Attractivité résidentielle forte et activité économique en développement en lien avec la proximité de l'agglomération lyonnaise
- Une situation et un cadre naturel remarquables constitutifs d'un "espace de respiration" pour l'ensemble de l'agglomération lyonnaise
- Une agriculture "gardienne" de l'image de ruralité de l'Ouest Lyonnais
- Une organisation territoriale sur la base de villages et de bourgs ("l'archipel organisé")

2. Les handicaps du territoire

- Forte pression foncière et étalement urbain insuffisamment maîtrisé altérant la qualité des sites et paysages
- Dépendance des autres territoires en termes d'emplois induisant de nombreux trajets domicile travail
- Faible niveau d'équipement en matière de transport en commun : forte dépendance de la voiture particulière

Cette convergence "atouts/handicaps" conduirait, en cas de poursuite de la tendance, à une croissance urbaine forte, voir même très forte quelle que soit la distance par rapport à la première couronne de l'agglomération lyonnaise.

Le PADD – Synthèse des enjeux



2ème couronne de l'agglomération lyonnaise :
-Forte pression urbaine, tendance à la conurbation, amorce de congestion du trafic aux heures de pointe
-Altération des paysages, agriculture en « poches résiduelles », espaces naturels limités aux vallons de l'Ouest lyonnais

3ème couronne de l'agglomération lyonnaise :
-Forte pression urbaine, étalement urbain résidentiel et points de conflits localisés liés au trafic
-Espace agro-naturel dynamique soumis aux pressions urbaines

Coteaux du Lyonnais :
-Pression urbaine forte sur un tissu de villages structurés et souvent de caractère
-Espace agro-forestier à forte valeur paysagère moins sensible aux pressions urbaines

Le PADD a été précédé par une phase de diagnostic incluant une étude sur l'état initial de l'environnement. Ces documents ont permis de dégager les grandes tendances du territoire et les risques de son évolution à moyen et long terme.

Sur cette base un scénario "au fil de l'eau" a été réalisé ; il met en lumière les conséquences de la prolongation des tendances antérieures. Ce scénario de l'inaction n'est pas celui que le SCOT retiendra pour son projet de développement puisqu'il suppose un degré zéro d'intervention des politiques publiques comme on va le voir.

Outre son intérêt pour la compréhension des facteurs d'évolution du périmètre, ce scénario "fil de l'eau" constitue également une base d'analyse pour l'évaluation des orientations du SCOT.

B. Les conséquences prévisibles d'un scénario au fil de l'eau

1. Evolution démographique et structure par tranche d'âge

En cas de poursuite de la tendance, c'est-à-dire la réalisation du scénario au fil de l'eau, le territoire dénombrerait 156 000 habitants en 2020 (soit + 42 000 habitants par rapport à 2006) et 187 000 habitants en 2030 (soit + 73 000 habitants par rapport à 2006) l'essentiel de ces augmentations étant porté par la dynamique migratoire. L'Ouest Lyonnais compterait parmi les secteurs où la population jeune, bien qu'en baisse relative, resterait la plus importante. En regard de la structure démographique des 11 SCOT, le territoire se caractériserait en 2030 par l'importance des moins de 15 ans. Cependant, le vieillissement est sensible en volume, le nombre de 75 ans et plus passant de moins de 5 500 à plus de 18 000.

Le solde migratoire, composé de populations jeunes pour l'essentiel, continuerait à progresser. Il serait le principal moteur de la croissance démographique.

La progression en ménages serait particulièrement élevée (+ 31 500 soit 84 %) : elle affecterait surtout les 60 ans et plus dont le nombre augmenterait de près de 18 000 : ils représenteraient alors les 2/5^{e} des ménages. Ces perspectives ne sont donc pas sans poser questions.

2. Une logique de développement péri-urbain facteur de déséquilibre territorial

L'urbanisation, telle qu'on a pu la percevoir ces dernières années, a "formaté" le territoire en lui appliquant des "recettes" qui sont à l'opposé du concept de développement durable :

- développement en doigts de gant le long des principaux axes disposés en radiales à partir de l'agglomération lyonnaise à l'origine de paysages banalisés
- "fermeture" des corridors écologiques, altération des paysages et de l'environnement
- conurbation des villages et perte d'identité de ces derniers (dilution en nappe pavillonnaire)
- étalement urbain fortement consommateur d'espace (en particulier les espaces agricoles)

- altération des paysages par des formes urbaines "étrangères au territoire" faisant la part belle au pavillonnaire
- mitage par la multiplication des zones NB dans les POS
- diversification de l'habitat peu perceptible conduisant à la "pensée unique" quant aux produits offerts
- emballement du foncier interdisant la mixité sociale et déséquilibrant la pyramide des âges
- mode de développement déséquilibré :
    - inadéquation entre emplois offerts et qualification des actifs résidents générant une augmentation des déplacements domicile-travail ainsi que des pollutions induites
    - fragilisation d'une agriculture de qualité mais qui est en permanence sur la défensive face à la pression urbaine et à une fragmentation qui semble inéluctable pour les espaces agricoles.

Or, le patrimoine naturel, paysager et patrimonial de l'Ouest Lyonnais, constitue une "marque identitaire" qu'il convient de préserver et transmettre aux générations futures car elle véhicule l'image qualitative d'un territoire tout en participant à la valorisation globale de l'agglomération lyonnaise. Enfin environnement et paysage se voient attribuer une véritable valeur marchande : ils sont tout à la fois richesse, facteur d'attractivité, argument de promotion économique et touristique devenant, par la même une donnée essentielle du développement.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Ouest Lyonnais, conscients du risque de banalisation de leur territoire, ont souhaité concevoir un projet de développement durable encadrant les évolutions futures

2ème partie :

LA STRATEGIE GENERALE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD – La stratégie générale d'aménagement du territoire : afficher un scénario de rupture

Compte tenu de l'évolution démographique constatée ces dernières années, de la forte pression urbaine induite et des risques associés sur la qualité environnementale et paysagère du territoire, le développement futur de l'Ouest Lyonnais se doit de ne pas accentuer les déséquilibres constatés aujourd'hui, voire de les réduire pour tendre vers un développement équilibré et durable.

Face à ce constat, les élus du territoire souhaitent mettre en œuvre une politique commune, ancrée dans une démarche de développement durable, dont la priorité sera de poursuivre l'accueil de nouveaux habitants mais de façon plus modérée afin de continuer à leur offrir le cadre de vie de qualité qui constitue la marque identitaire du territoire.

Le projet d'aménagement et de développement durable fixe ainsi la stratégie globale d'aménagement et les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière de structuration urbaine, de développement des activités économiques, d'organisation des déplacements, de préservation de l'activité agricole, des paysages et de l'environnement pour atteindre cet objectif.

Cette stratégie générale, s'appuyant sur une évaluation environnementale permettant d'apprécier l'impact du projet et son moindre "coût environnemental", repose sur quatre axes majeurs et un positionnement clair vis-à-vis de l'agglomération lyonnaise :

- 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…) ainsi que les commerces et services en centre bourg

- Organiser les déplacements

- Préserver la marque identitaire du territoire (agriculture en tant qu'activité économique et élément clé de structuration du territoire, environnement, paysages)

A. Accueillir un volume de population mesuré

La mise en œuvre du concept de village densifié permet de définir une organisation territoriale plus économe de l'espace, soucieuse de la protection des ressources naturelles, évitant le mitage urbain et privilégiant la restructuration des espaces déjà urbanisés tout en favorisant la mise en place de coupures d'urbanisation inconstructibles.
Tout ceci doit permettre l'accueil optimisé, dans un souci de diversification de l'habitat, de recherche de formes urbaines plus économes (habitat intermédiaire, qualité environnementale, énergies renouvelables…), de mixité sociale (le tout autorisant le parcours résidentiel le plus complet) d'une population de 129 000 habitants au maximum en 2020 (soit + 15 000 hbts par rapport à 2006 : 114 000 habitants).

B. Renforcer la dynamique économique interne

L'objectif commun vise à élever le ratio emplois/actifs sur le territoire, en favorisant l'accueil d'emplois sur place, pour ne pas amplifier le volume des déplacements domicile/travail. Ainsi, l'accueil des activités économiques est envisagé aussi bien dans des parcs d'activités (environ 180 ha opérationnels d'ici l'horizon 2020) que dans le tissu urbain pour maintenir un équilibre et une diversité des activités, caractéristiques de ce territoire.

C. Organiser les déplacements

Une des priorités du territoire est de développer fortement les transports collectifs pour réduire la dépendance quasi exclusive actuelle vis-à-vis de la voiture particulière. Le développement du territoire devra s'articuler autour des axes forts de transports collectifs qui seront développés en lien avec l'agglomération lyonnaise (lignes ferroviaires, lignes cadencées de bus autorisant un rabattement optimum vers les gares et les parcs relais) pour une meilleure efficacité et attractivité de ce mode de déplacement.

D. Préserver la marque identitaire du territoire :

La préservation des sites et paysages et de la qualité environnementale du territoire sera la résultante des politiques menées en matière d'habitat, d'économie et de déplacements. En outre, des dispositions sont prises pour protéger les milieux et les sites les plus remarquables, les paysages en périphéries des espaces urbains et les territoires agricoles.

Cette politique se décline selon trois grands principes d'aménagement :

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

2. Assurer un meilleur équilibre du territoire en matière de mobilité et de déplacements en renforçant les transports en commun.

3. Préserver la « marque identitaire » du territoire en assurant la pérennité des espaces agricoles et la valorisation des espaces naturels et paysagers.

Sous-partie n°1 :

PREMIER PRINCIPE

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

I. Encadrer l'évolution de la population

A. Le refus du scénario "au fil de l'eau" et la mise en œuvre du scénario de rupture

Entre 1968 et 1999 la population recensée sur le périmètre du SCOT a plus que doublé : de 50 826 habitants elle est en effet passée à 104 875. Ce mouvement s'est poursuivi entre 1999 et 2005 avec un taux moyen d'évolution annuel de 1,64 %.
Le PADD affirme le refus d'un scénario au fil de l'eau qui verrait le territoire accueillir 156 000 habitants en 2020 et 187 000 habitants en 2030 et transformer les communes en communes dortoir.

B. Un objectif de population mesuré

Afin d'engager une phase de ralentissement de la pression démographique il est fixé un objectif de population maximum de 129 000 habitants en 2020. Cette option aboutira, à cette date, à un taux moyen de variation annuelle d'environ 0,9 % sur une période de 14 ans. Ceci confirme l'ambition du projet local puisque ce taux était de 1,9 % entre 1990 et 1999 et de 1,18 % entre 1999 et 2006.

II. Mettre en place le concept de villages densifiés

A. Population et logements

Les évolutions de population envisagées rendent nécessaire la création de 12 500 logements **au maximum** d'ici 2020 afin d'accueillir les nouveaux habitants (en prenant en compte le desserrement des ménages ainsi que le renouvellement urbain).

La répartition spatiale des nouveaux logements

Elle s'effectuera selon quatre niveaux de polarités :

- Niveau 1 : les grands pôles structurants (l'Arbresle, Brignais/Chaponost) constituant un territoire de vie homogène bien desservi en TC, services et espaces à vocation économique

- Niveau 2 : les pôles d'accueil émergents disposant d'une bonne desserte en TC (existants ou futurs). Cette polarité concerne également des communes disposant d'un niveau de service rayonnant au-delà de leur territoire (Mornant, Soucieu en Jarrest)

- Niveau 3 : les pôles de proximité situés dans l'aire d'influence de pôles structurants et/ou de pôles d'accueil et qui peuvent bénéficier de possibilités de rabattements vers des TC

- Niveau 4 : les villages, situés notamment dans les cœurs verts délimités par la DTA, dont le développement modéré doit cependant concourir au maintien de leur vitalité sociale et au maintien des services existants

B. La mise en œuvre du concept de "village densifié" avec la préservation de la structure urbaine et limitation de l'étalement urbain

Le Schéma de Cohérence Territoriale fixe les orientations suivantes :

- favoriser une urbanisation en continuité ou à proximité immédiate du noyau urbain central ou du "cœur de village" tout en saisissant prioritairement les opportunités foncières à l'intérieure du tissu déjà investi et en les privilégiant chaque fois que possible

- préserver la typicité de chaque ville, village et bourg grâce à l'absence de continuité urbaine en particulier le long des axes de communication

- répartir les formes urbaines sur les quatre niveaux de polarités définis et tendre vers un objectif de 50 % d'habitat groupé, intermédiaire ou collectif

- assurer tous les besoins en logements : sur les 12 500 logements prévus, au minimum 3 000 seront des logements locatifs sociaux, un effort particulier devant être fourni par les communes concernées (ou devant être concernées dans les prochaines années) par l'article 55 de la loi SRU. L'offre en logement locatif ainsi que la diversité de la taille des logements seront gérés selon les niveaux de polarité

- conserver un niveau de services et d'équipements adapté selon les polarités définies

III. Renforcer le développement économique

Comme on a pu le constater dans le diagnostic territorial, l'Ouest Lyonnais dispose d'un tissu économique dynamique et attractif constitué, pour l'essentiel, de PME/PMI. Il convient cependant de ne pas occulter les difficultés structurelles qui tiennent à la fois au contexte territorial, aux entreprises elles-mêmes, au positionnement par rapport à l'agglomération lyonnaise.

Les élus ont donc décidé de mettre en place une stratégie globale commune pour renforcer l'activité économique sur le territoire ; trois principes guident cette politique :

- Développer les zones d'activité tout en favorisant également le développement du tertiaire et des services dans le diffus et les centres urbains

- Elévation du ratio emplois/actifs à 0,75 (contre 0,60 en 2006) avec comme objectif la création de 12 000 emplois supplémentaires d'ici 2020 et le souci de limiter les déplacements domicile-travail

- Développement de l'offre foncière permettant d'ouvrir de nouvelles possibilités d'implantation et de développement des activités, des commerces et des services dans le respect des critères qualitatifs de l'Ouest Lyonnais. Ainsi deux types d'espaces économiques se "partageront" le territoire (outre les implantations dans les villages ou à proximité immédiate = hameaux d'entreprises et le diffus):
    - Les parcs ou zones d'activités structurants, à rayonnement intercommunal

- Les parcs ou zones d'activités de proximité

Cas particulier du pôle SMADEOR

Le pôle majeur de l'Ouest Rhodanien (SMADEOR : Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement Economique de l'Ouest Rhodanien) : les communes de Sarcey et Bully devraient partiellement se situer sur le terrain d'assiette de cette future zone d'activité supra-communautaire (7 communautés de communes concernées). Afin de passer à la phase opérationnelle un schéma de secteur sera élaboré en lien étroit avec le SCOT Beaujolais. La surface inscrite (40 ha) l'est à titre indicatif et pourra varier en fonction de l'évolution du dossier. En tout état de cause la commercialisation ne peut être envisagée avant l'horizon 2015. L'espace concerné sur le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais fait l'objet d'un "positionnement potentiel" sur la carte de la page 7 du DOG

Ces différents espaces économiques sont définis précisément dans le DOG (cf. premier principe).

L'agriculture joue également un rôle dans le dynamisme économique de l'Ouest Lyonnais. Toutefois, la pression foncière ainsi que les jeux spéculatifs des propriétaires fonciers fragilisent cette agriculture périurbaine et limitent le nombre d'installations d'agriculteurs. Les élus souhaitent donc préserver les zones agricoles en s'appuyant sur leur potentiel agronomique, biologique et économique.

Sous-partie n°2 :

DEUXIEME PRINCIPE

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

L'espace de solidarité souhaité sur le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais passe, pour les collectivités, par la recherche de solutions pertinentes afin de parvenir à la maîtrise et à la rationalisation des besoins de déplacements (domicile-travail ou intra-territoriaux). Elle implique également la recherche de solutions alternatives à la voiture. Ce nouvel équilibre est à mettre en place dans les meilleurs délais car il conditionne la maîtrise de l'étalement urbain et la mise en œuvre du concept de villages densifiés.

La politique locale décidée par les élus du territoire s'organise donc autour de trois grands objectifs :

- Développer fortement les transports collectifs
- Structurer et adapter le réseau de voirie en lien avec le réseau de transport collectif
- Tenir compte des grands projets d'infrastructure

I. Développer fortement les transports collectifs

Trois axes guident ce premier objectif.

A. Privilégier le transport ferroviaire sur le territoire

Cette priorité se conçoit autour :

- de l'optimisation de la ligne Lyon/l'Arbresle et de la ligne Lyon/Brignais avec, en particulier, leur électrification et l'utilisation d'un matériel moderne autorisant un véritable cadencement,

- de la restitution au trafic voyageur, sur la ligne de l'Arbresle, de la partie de ligne située au-delà de Sain Bel, dans la vallée de la Brévenne, afin de capter "à la source" les transits originaires des Monts du Lyonnais, grâce à la remise en service de la gare, au lieu-dit la Brévenne, sur la commune de Bessenay et participer ainsi à l'allègement du trafic automobile sur la RD 389 (ex. RN 89)

- la "remise à niveau" de la liaison Brignais/Gorge de Loup qui comporte, entre autres, la réhabilitation de la gare de Brignais, l'optimisation de la halte de Chaponost et la réalisation du "shunt" de Tassin la Demi Lune,

- une meilleure efficacité d'utilisation de la gare de Givors avec la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Brignais/Givors (connexion au STELYRAIL St Etienne/Lyon), la liaison Brignais-Vourles constituant la priorité, ainsi que la réalisation de haltes ferroviaires nouvelles,

- de rabattements afin de rendre attractif l'usage des transports ferroviaires (l'ambition, à long terme, étant d'assurer à tout le territoire l'accès à une gare de rabattement tant en voiture qu'en transport collectif) :
    - par cars "express" depuis le territoire de la COPAMO vers les gares de Brignais et de Givors ainsi que vers le futur espace intermodal d'Irigny/Yvours (connexion au TER ainsi qu'aux lignes de bus départementales) et au-delà vers Oullins (arrivée du métro)
    - vers des gares d'intérêt local situées bien "en extérieur" de l'agglomération (Lentilly [Charpenay], Lissieu/Dommartin, La Tour de Salvagny, Chaponost, Vourles, Millery/Montagny…) avec réaménagement de ces dernières (accès, jalonnement, surveillance des parcs de stationnement, etc.)

- de la réhabilitation des gares et des parcs de stationnement de l'Arbresle et de Sain Bel, en lien avec la déviation de la RD 389

B. Renforcer la desserte des transports collectifs routiers

Il convient d'aboutir à :

- Elargir la desserte, en transports en commun aux secteurs les plus urbains de la Vallée du Garon et des Vallons du Lyonnais,

- Structurer les échanges et les rabattements avec la création de parkings relais

- Créer une ligne forte de transports en commun en site propre partiel entre Vaugneray et Gorge de Loup avec réalisation de pôles d'échanges intermodaux (projet LEOL)

C. Organiser les déplacements "doux" (ex. voie verte)

II. Structurer et adapter le réseau de voirie

Il s'agit de mettre en œuvre le principe essentiel de concordance et de non concurrence avec les transports collectifs en :

- appliquant la notion de chrono-aménagement c'est-à-dire l'aménagement de déviations pour sortir les flux routiers des centres bourgs mais sans pour cela faciliter l'accès à des territoires plus lointains (Monts du Lyonnais) et limiter ainsi la périurbanisation

- considérer la RD389, la RD11, la RD342 et la RD2 comme itinéraires d'accès aux gares de rabattement

- solliciter l'aménagement de nouveaux axes pour permettre l'organisation de rabattements vers les pôles d'échanges (ex. déviation de Chaponost, déviation du Pont de Thurins).

Mais il s'agit aussi "d'identifier" et de rendre identifiables les 2 axes structurants du territoire : RD 30 et RD 342 et les points de conflits à résoudre par l'aménagement des traversées urbaines ou de déviations de villages (avec une recherche de valorisation paysagère).

Enfin il convient de privilégier l'axe RD30/RD7 comme "dorsale de structuration" du territoire. Cette dernière doit toutefois impérativement conserver sa vocation de desserte interne "de proximité" (rôle d'échange entre les communes), maintenue au gabarit de 2x1 voie (avec des surlargeurs de multifonctionnalité destinées à faciliter le déplacement des véhicules agricoles puis, à terme, susceptibles d'accueillir des systèmes de transports en commun en site propre).

Elle doit également comporter des déviations des "points noirs" recensés (du nord au sud : Marcy l'Etoile/Le Quincieux sur la commune de Ste Consorce/Grézieu la Varenne/Soucieu en Jarrest/St Laurent d'Agny) autorisant des traversées de bourgs sécurisées ainsi que des réaménagements de centres cohérents avec la politique urbanistique des villages densifiés (limitation du trafic et donc de la pollution, réalisation de cheminements pour les liaisons piétonnes et les déplacements doux, au détriment de la voirie "traditionnelle", autorisant de meilleurs conditions de développement des activités commerciales et de services, réorganisation des stationnements, etc…). A noter enfin que la RD30 fonctionne déjà partiellement comme axe de développement économique pour une partie de l'Ouest Lyonnais ce qui justifie d'autant plus une sécurisation des centres bourgs.

III. Tenir compte des grands projets d'infrastructures inscrits dans la DTA

Le "porté à connaissance" de l'Etat, transmis au mois de septembre 2003, mentionne, pour notre territoire, trois projets d'autoroutes inscrits au schéma de transports collectifs (décret du 18 avril 2003) repris également dans le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine de Lyon maintenant approuvée :

1) le projet d'autoroute A89 Balbigny-La Tour de Salvagny
2) le projet d'autoroute A45 Lyon-St Etienne
3) le projet de contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest (COL)

A. Le projet d'autoroute A89 Balbigny-La Tour de Salvagny et la liaison A89-A6

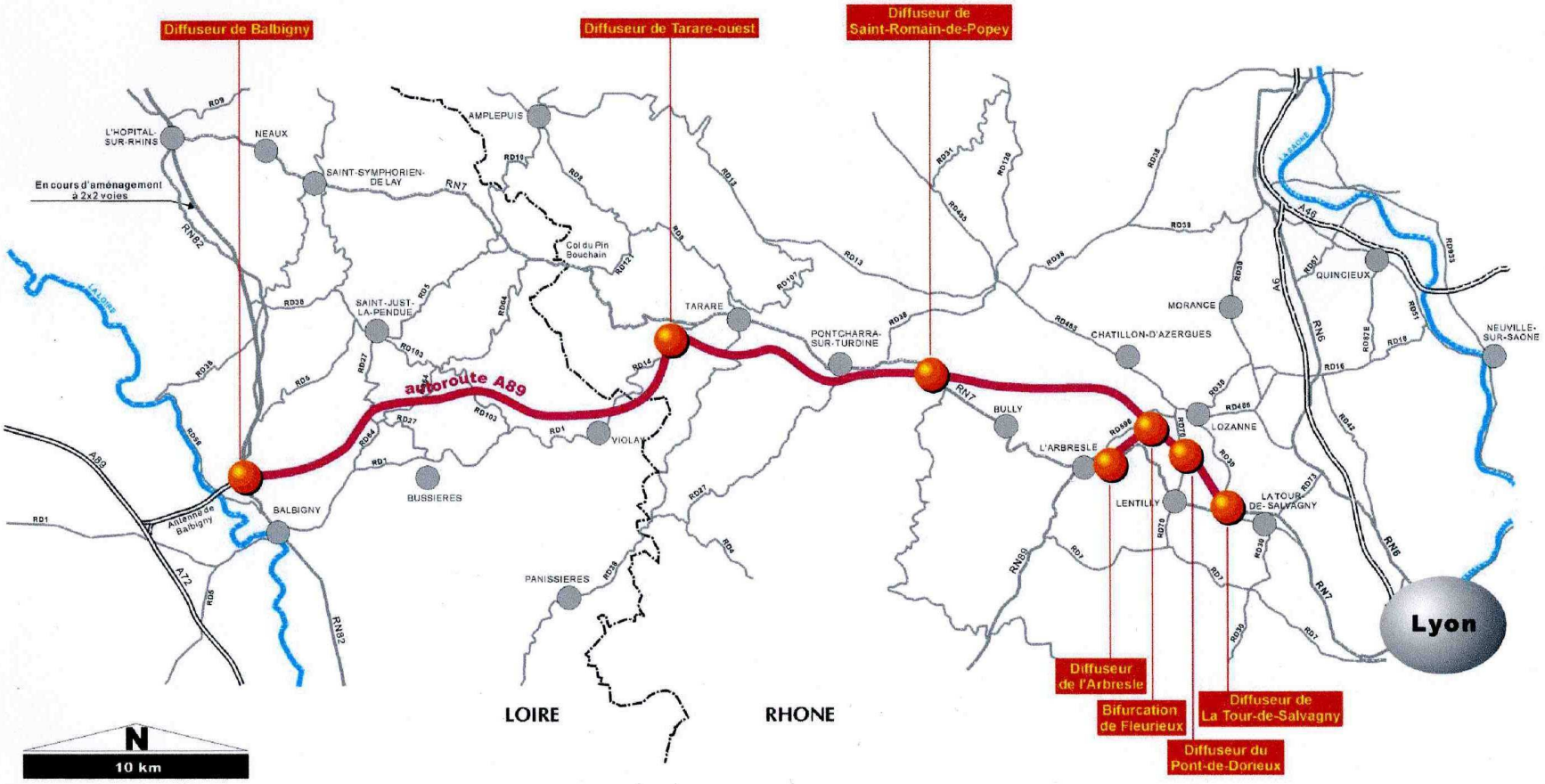
Le prolongement de l'A89 vers Lyon a fait l'objet d'une première enquête préalable à la DUP en 1997. Elle a porté sur la section Balbigny – Lyon. Le processus n'a pas été mené à son terme en raison notamment de difficultés environnementales dans la partie est du projet (partie Châtillon d'Azergues).

Le CIADT de juillet 1999 a réorienté ce projet au profit d'une liaison entre Balbigny et La Tour de Salvagny. L'opération ainsi redéfinie s'inscrit, selon l'Etat, "dans une politique de meilleur désenclavement du Massif Central et d'amélioration de l'accessibilité du Roannais à Lyon, tout en autorisant un délestage de la RN7 et l'évitement des agglomérations de Tarare et de l'Arbresle".

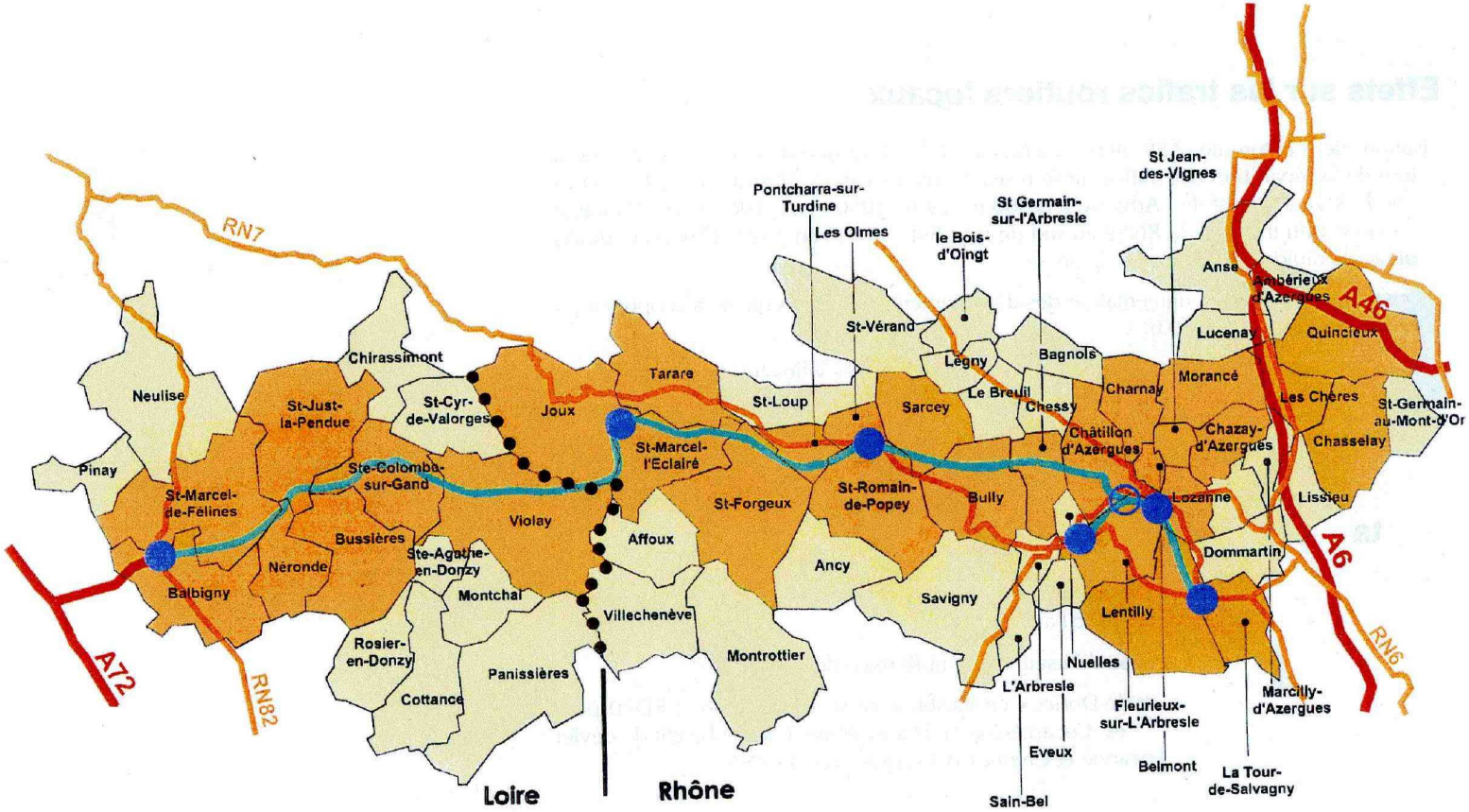
L'enquête publique, conduite entre le 17 septembre et le 23 octobre 2001, a porté sur un projet d'environ 50 km intégrant une bretelle de liaison avec l'Arbresle de 3,5 km.

Ce dernier comporte trois tunnels, sept viaducs et six diffuseurs (Balbigny, Tarare ouest, St Romain de Popey, Pont de Dorieux, La Tour de Salvagny et l'Arbresle) ainsi qu'une bifurcation (Fleurieux sur l'Arbresle).
L'utilité publique de l'opération a été prononcée par décret le 17 avril 2003.

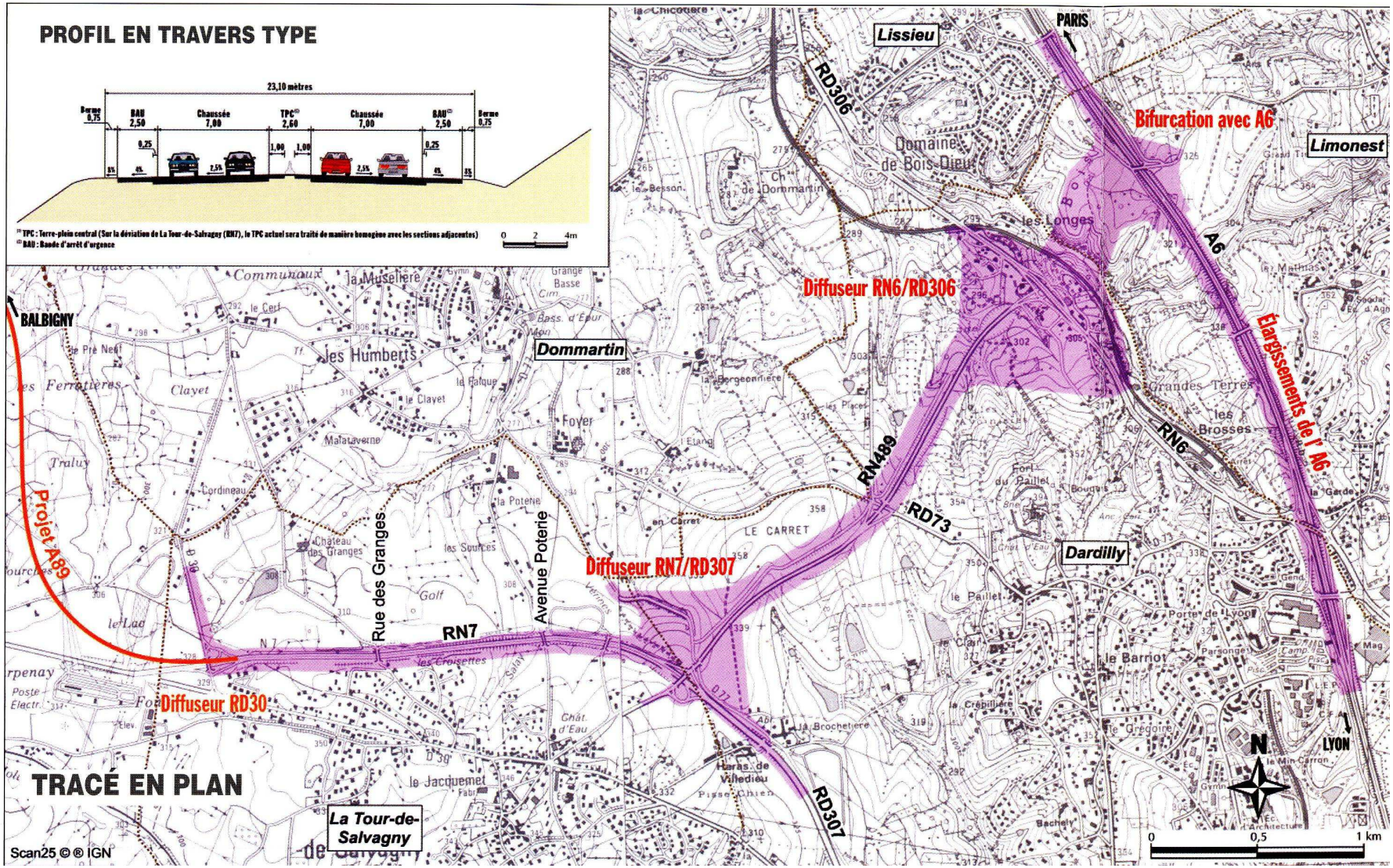
Au-delà de la Tour de Salvagny la liaison autoroutière A89-A6 doit permettre de relier l'arrivée de l'A89 à l'autoroute A6. Elle s'inscrit dans un programme de travaux plus vaste de A72 (Nervieux dans la Loire) à A46 (Quincieux dans le Rhône). Ce programme vise à compléter une liaison transversale ouest-est à l'échelle nationale Bordeaux-Lyon-Genève et de permettre l'écoulement du trafic par le nord à l'approche de l'agglomération lyonnaise.
Le 2 mai 2007, l'Avant Projet Sommaire de la liaison A89-A6 a été approuvé autorisant ainsi le lancement de la procédure d'utilité publique. L'enquête s'est déroulée au cours de l'hiver 2007. Le projet a reçu un avis défavorable de la part de la commission d'enquête. Une nouvelle enquête devrait être diligentée en 2011 sur un tracé identique.



C50 / Autoroute A89 - Balbigny - La Tour-de-Salvagny / Enquête préalable à la DUP


RN7
Pontcharra-sur-Turdine
Les Olmes
le Bois-d'Oingt
St Germain-sur-l'Arbresle
St Jean-des-Vignes
Anse
Ambérieux d'Azergues
A46
Lucenay
Quincieux
St-Vérand
Légny
Bagnols
Morancé
Charnay
Le Breuil
Chessy
Les Chères
St-Germain-au-Mont-d'Or
Chirassimont
Tarare
St-Loup
Sarcey
Châtillon d'Azergues
Chazay-d'Azergues
Chasselay
Neulise
St-Just-la-Pendue
St-Cyr-de-Valorges
Joux
St-Marcel-l'Eclairé
Pinay
Ste-Colombe-sur-Gand
St-Forgeux
St-Romain-de-Popey
Bully
Lozanne
Lissieu
St-Marcel-de-Félines
Violay
Affoux
Bussières
Ste-Agathe-en-Donzy
Ancy
Dommartin
Néronde
Balbigny
Montchal
Savigny
Lentilly
A6
Villechenève
Rosier-en-Donzy
Montrottier
Nuelles
RN6
Panissières
L'Arbresle
Marcilly-d'Azergues
Cottance
Fleurieux-sur-L'Arbresle
Eveux
Belmont
La Tour-de-Salvagny
A72
RN82
Sain-Bel
Loire
Rhône

BANDE DES "300 M" DE LA LIAISON A89-A6



B. Le projet d'autoroute A45 Lyon-St Etienne

L'Etat propose de relier les villes de Lyon et St Etienne par une autoroute nouvelle destinée à remédier aux insuffisances de l'actuelle A47.
Un fuseau de 1 000 m de largeur a fait l'objet d'une première décision ministérielle en février 1999. La poursuite des études d'Avant Projet Sommaire a dégagé, à l'intérieur du fuseau de 1 000 m, une bande d'études plus restreinte, dans les départements de la Loire et du Rhône, très proche de la bande de 300 m du projet à soumettre à l'enquête publique. Cette bande d'étude a été validée par décision ministérielle du 20 janvier 2004.

Les études d'Avant Projet Sommaire ont été achevées en novembre 2005.

Le ministre de l'Equipement a approuvé le dossier par décision du 5 juillet 2006.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 24 novembre 2006 au 20 janvier 2007.

L'arrivée sur Lyon

Le projet A45 prévoit le raccordement de la nouvelle autoroute sur l'A450 existant entre Brignais et A7 à Pierre-Bénite. Des inquiétudes légitimes se sont fait entendre sur la fonction de cette entrée dans l'agglomération lyonnaise déjà très chargée actuellement aux heures de pointe.

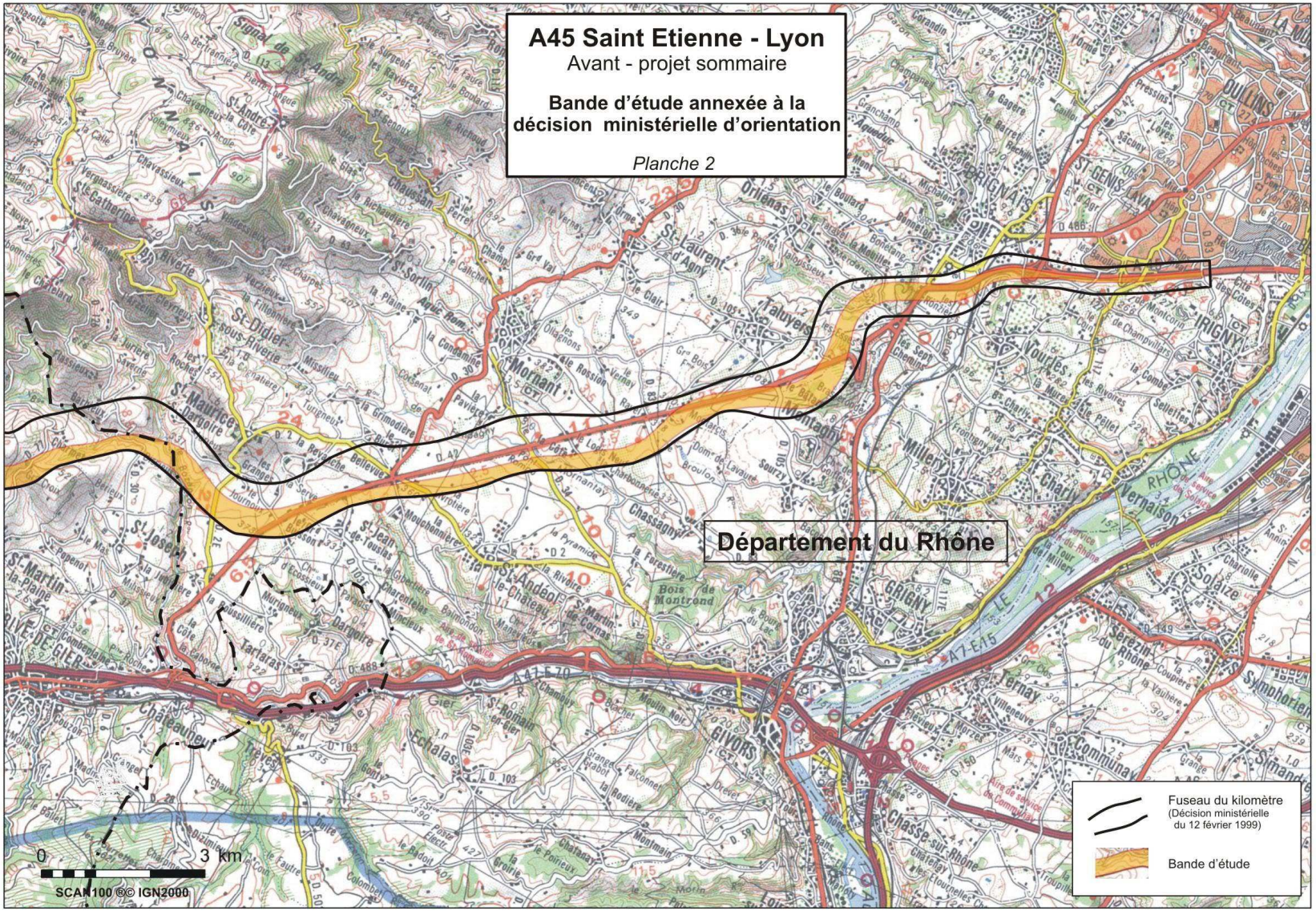
Au premier semestre 2006 le maître d'ouvrage a constitué un groupe de travail avec les collectivités ayant des responsabilités dans le système de déplacement du Sud-Ouest de l'agglomération. Les conclusions suivantes se sont dégagées :

- Nécessité d'améliorer la desserte en transports collectifs (urbains et ferroviaires) de ce secteur : prolongement de la ligne A du métro, amélioration de la desserte de la ligne St Paul-Brignais, parcs-relais, pôles d'échange. Mais le report modal attendu restera marginal dans un premier temps.

- Maintien de l'A450 à 2 x 2 voies, pour réguler les flux d'entrée dans Lyon, conformément aux orientations du PDU. Les automobilistes doivent accepter de subir une situation dégradée à l'entrée d'une grande agglomération aux heures de pointe.

- Mise à l'étude d'une mise à 2 x 3 voies d'A450, la voie supplémentaire étant réservée aux modes collectifs : transports en commun, co-voiturage, etc.

- Amélioration de la capacité et du fonctionnement des échangeurs A450-A7 et A7-boulevard périphérique de part et d'autre du Rhône. Ces aménagements sont reconnus comme utiles, indépendamment du projet A45.


A45 Saint Etienne - Lyon
Avant - projet sommaire
Bande d'étude annexée à la décision ministérielle d'orientation
Planche 2
Département du Rhône
Fuseau du kilomètre
(Décision ministérielle du 12 février 1999)
Bande d'étude
0
3 km
SCAN100 ®© IGN2000

C. Le projet de contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest (COL)

Lors du Comité Interministériel d'aménagement du Territoire (CIADT) du 23 juillet 1999, le gouvernement a décidé de poursuivre les études d'un contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest, ce dernier devant, selon l'Etat "fluidifier le trafic de transit nord/sud".

Ces études sont poursuivies dans le respect d'un périmètre et d'un cahier des charges arrêtés par décision du Ministre de l'Equipement et des Transports le 20 juin 2000 (le périmètre a été modifié, dans sa partie sud-est en 2004).

Le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais est concerné par ce périmètre d'étude.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a confirmé la nécessité de poursuivre ces études.

1. Le groupe de travail DRE Rhône-Alpes / Elus sur l'opportunité d'un contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise et les conditions de sa réalisation.

Depuis février 2006, un groupe de travail composé d'élus et de représentants de la DRE a été constitué avec pour objectif de restaurer un climat de concertation entre l'Etat et les élus et d'évaluer les solutions alternatives au schéma autoroutier envisagé par l'Etat dans l'Ouest Lyonnais. Cette démarche initiée notamment sur proposition d'ALCALY pour sortir d'une longue période de blocage a reçu l'agrément de M. le Préfet de Région et a été approuvée par M. le Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, qui en a précisé les objectifs.

Le groupe de travail, animé par M. Marc BONNEVILLE, a rassemblé d'une part les représentants de la DRE et d'autre part les représentants des Collectivités Territoriales du périmètre d'études fixé par la commande ministérielle du 25 janvier 2005, compétentes en matière d'aménagement du territoire et/ou de transport, notamment :

- le Département du Rhône
- le Grand Lyon
- les structures porteuses des SCOT de l'agglomération lyonnaise (SEPAL), du Beaujolais, de l'Ouest Lyonnais (SOL) et des Rives du Rhône

- le Syndicat des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)
- le Parc Naturel Régional du Pilat
- des communes et Communautés de Communes de l'aire d'études.

Le Conseil Régional n'a pas souhaité participer mais les invitations et comptes-rendus des séances du groupe de travail ont été régulièrement adressés au cabinet de son Président.

2. Méthode de travail

Un consensus s'est facilement dégagé pour suivre une méthode en trois étapes :

a) définir de façon explicite les problèmes à résoudre,
b) convenir de la méthode d'évaluation des solutions envisageables,
c) lister les solutions possibles et les évaluer

Le groupe a retenu d'évaluer les diverses solutions possibles au regard des trois volets du développement durable, principe essentiel de la politique annoncée par le gouvernement français et désormais inscrit dans le préambule de notre Constitution. Le groupe a donc tenté d'élaborer une méthode permettant d'évaluer les mérites et les inconvénients de chaque solution envisageable.

3. Définition des problèmes à résoudre

La demande du ministre des transports portait sur l'examen de la faisabilité et des effets d'autres solutions "pouvant remplir les mêmes fonctions que le COL". Il ne s'agissait plus de répondre "oui ou non à telle infrastructure", mais de chercher comment traiter certains problèmes de gestion des trafics au droit de l'agglomération lyonnaise. Le groupe a élargi la réflexion et a reformulé les problèmes à résoudre en s'appuyant sur la commande ministérielle et les objectifs du PDU du Grand Lyon, afin de répondre aux objectifs fixés :

1. Rétablir la fluidité du trafic de transit nord-sud au droit de Lyon

2. Contribuer à la mise en œuvre des objectifs du plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise en écartant les trafics de transit de l'agglomération
3. Favoriser le désenclavement de l'Ouest de la région Rhône-Alpes en développant l'accès à l'axe Rhône-Saône.

4. Les points d'accord : conclusions et recommandations

- Après une année de travail en commun, les membres du groupe considèrent que leur travail a été fructueux et qu'il répondait à une nécessité, après des années d'incompréhension. L'objectif de renouer le dialogue a été atteint, même si la question de l'opportunité du projet reste controversée.
  Des divergences d'appréciation subsistent au sein du groupe et une meilleure convergence des points de vue entre élus et services de l'Etat devrait continuer à être recherché notamment pour atteindre une meilleure cohérence entre les politiques des collectivités territoriales et les projets de l'Etat (débouchés de A45 et A89 par exemple).

- Le groupe affirme l'intérêt de la méthode retenue, en dépit de ses insuffisances en l'état actuel de développement. Elle affiche une cohérence de fond avec les principes constitutionnels qui obligent les politiques publiques à concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. Elle conduit les décideurs à s'interroger sur des aspects qui peuvent avoir été sous estimés par le passé.

- Pour disposer d'un outil opérationnel permettant de vérifier qu'un projet donné est compatible avec les principes du développement durable, le groupe préconise qu'un effort de recherche et développement soit mené à court terme. Les moyens, délais et compétences des membres du groupe ne permettaient pas d'envisager de conduire ce travail ; par contre, le travail réalisé permet d'en confirmer la nécessité. Les limites rencontrées sont de plusieurs natures : le niveau de définition des projets, nécessairement imprécis à ce stade amont de la réflexion ; l'absence effective de méthode formalisée dans le domaine de l'évaluation sociale et la nature incomplète de l'approche économique compte tenu des éléments actuellement disponibles ; le temps imparti au groupe, qui a rendu difficile l'adaptation dans un délai réduit de méthodes scientifiques normalisées.

- A l'issue d'une année de travail, les résultats obtenus sont trop imprécis et parcellaires pour permettre de privilégier l'une ou l'autre des familles de solutions évaluées. En particulier les travaux du groupe n'ont pas permis de conclure définitivement quant à la nécessité de programmer une autoroute nouvelle. Une rupture forte (augmentation très importante du prix de l'énergie ou changement des

comportements individuels en matière de déplacements, par exemple), pourrait ainsi conduire à remettre en cause ce besoin que les éléments de prospective disponibles permettent aujourd'hui d'identifier.

- Aucune des hypothèses de contournement examinées par le groupe ne permet à elle seule de résoudre les problèmes de déplacement de l'agglomération. Toute infrastructure nouvelle devra donc s'inscrire en cohérence avec le développement attendu de l'agglomération et une politique globale des déplacements à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise mettant en avant des principes d'amélioration des transports collectifs et de régulation du trafic routier. Le groupe réaffirme la primauté à accorder aux transports collectifs, aux transferts modaux et à l'utilisation optimale des infrastructures existantes, ainsi que la nécessité d'accompagner la réalisation de toute nouvelle infrastructure de mesures administratives ou réglementaires incitatives, voire coercitives et d'aménagements concomitants des voiries urbaines.

- Le groupe attire l'attention sur la nécessité que le choix final soit précédé d'une étroite collaboration entre l'Etat, la Région, le Département, la Communauté Urbaine, les structures porteuses des SCOT et les autorités organisatrices des transports, compte tenu des enjeux multiples de ce choix.

- Le groupe confirme que la seule réalisation du TOP ne suffira pas à permettre la rupture de la continuité autoroutière A6/A7.

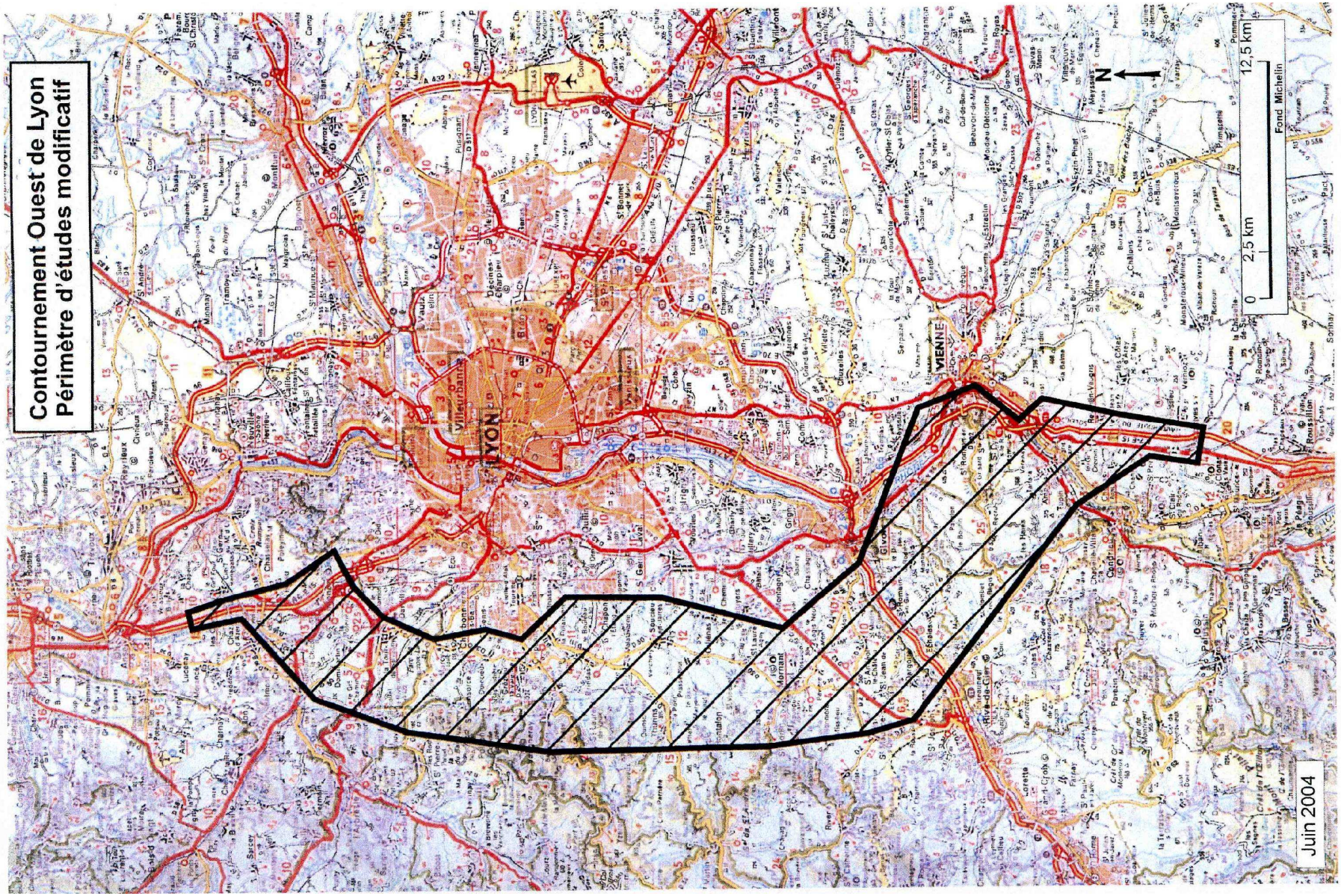
- Dans le cas où la construction d'une autoroute nouvelle s'avérerait indispensable, le choix d'une option d'aménagement sera nécessaire. Les travaux du groupe n'ont pas fait émerger de solution satisfaisante. En outre, il est apparu que la famille D (tunnel sous l'agglomération) présente un intérêt moindre. Le groupe attire l'attention sur le risque d'extension de l'urbanisation lié à toute infrastructure nouvelle. Il confirme la nécessité de mesures fortes en matière de planification urbaine.

Le groupe exprime le vœu que la réflexion engagée concernant la gestion des trafics (transit et local) au droit de l'agglomération lyonnaise puisse se poursuivre dans un climat apaisé, afin que la concertation entre toutes les parties concernées permette de dégager les multiples composantes de la solution la plus adaptée au problème posé.

Par courrier en date du 12 avril 2007 M. le Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, a demandé au Préfet de Région de réunir le comité de pilotage qui associe l'Etat, la Région, le Département du Rhône, le Grand Lyon, le SYTRAL, les parlementaires ainsi que les présidents des SCOT et les présidents de chambres consulaires.

Ce comité sera chargé, d'une part, de piloter le programme de mise au point de la méthode d'évaluation selon les principes du développement durable dont la définition a été amorcée et d'autre part d'examiner les études de faisabilité conduites par la DRE concernant les familles de solutions étudiées.

Au-delà des dispositions à prendre pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes afin d'alléger le trafic dans la vallée du Rhône, développer les transports en commun et favoriser les transferts modaux, les études incluront les effets des infrastructures dont la création s'avérerait nécessaire pour écarter les trafics de transit de l'agglomération lyonnaise. Il conviendra notamment d'étudier la faisabilité d'une solution nouvelle à l'Ouest de l'agglomération en dehors des zones densément urbanisées permettant d'assurer la continuité autoroutière nord-sud. L'analyse de cette solution devra déterminer les types de trafics à admettre sur cette infrastructure (transit, local ou les deux), d'analyser en conséquence son éventuelle articulation avec les transports en commun et de préciser ses liens et son impact sur les documents de planification en cours d'élaboration. Ce travail permettra, le cas échéant, de modifier le cahier des charges et le périmètre de la décision du 25 janvier 2005.


Contournement Ouest de Lyon
Périmètre d'études modificatif
LYON
Villeurbanne
VIENNE
N
0
2,5 km
12,5 km
Fond Michelin
Juin 2004

La position de l'Ouest Lyonnais sur les grands projets d'infrastructures inscrits dans la DTA

Afin de répondre aux besoins internationaux et nationaux, la DTA positionne les projets d'infrastructures du contournement autoroutier à l'Ouest, l'A89 et l'A45. Le SCOT prend en compte les projets de l'A89 et l'A45 (et leurs effets sur le développement résidentiel et économique), notamment sur les secteurs de l'Arbresle et de Mornant, conformément à la DTA. En revanche, le projet de contournement autoroutier Ouest (COL), porté par l'Etat, a une échéance de réalisation qui sera largement supérieure à celle du SCOT. Le rapport du groupe de travail Etat/Collectivités (DRE/Elus) de février 2007 validé par courrier de M. le Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer le 12 avril 2007 (cf. pages précédentes) indique notamment que la nécessité de programmer une autoroute nouvelle n'est pas avérée et que des études et des efforts de recherche doivent encore être menés afin de définir une méthodologie d'évaluation des projets au regard du développement durable. Par ailleurs, on sait que le principe et la réalisation de ce contournement sont subordonnés à d'autres projets et à la possibilité de pouvoir libérer et requalifier rapidement les infrastructures situées dans le centre de l'agglomération (autoroute A6 et A7 dans leur traversée Fourvière/Perrache). Ses caractéristiques (tracé, parties aériennes ou souterraines…) et donc ses incidences (coupures d'espaces naturels…) ne peuvent pas être déduites de la DTA (qui reporte le choix du tracé) et n'ont pas été communiquées par l'Etat. Compte tenu du stade d'avancement de ce projet, de ses aléas et du temps nécessaire à sa mise en œuvre, le projet de territoire du SCOT, indispensable par ailleurs pour éviter la poursuite de l'urbanisation "au fil de l'eau", ne peut pas l'intégrer de manière active.

De même, le projet de liaison entre A89 et A6, non prévu explicitement par la DTA, qui n'a pas fait l'objet d'une décision de réalisation et sur lequel pèsent des aléas importants n'a pas été intégré activement au projet de territoire. Le SCOT l'a toutefois également pris en compte.

Il est à noter que le projet de territoire défini, notamment au regard de la DTA, articulé autour du ralentissement de la croissance démographique, de la maîtrise de l'urbanisation et de la protection des espaces naturels, en particulier dans les secteurs concernés par ces projets dont les secteurs de l'Arbresle et de Mornant, n'hypothèque pas la réalisation de ces deux ouvrages, si l'Etat venait à en décider la réalisation. Le SCOT pourra bien entendu être modifié pour tenir compte de l'évolution des circonstances qui entourent la réalisation de ces projets, afin de les anticiper et ce indépendamment de son évaluation dans les dix ans de l'approbation.

Sous-partie n°3 :

TROISIEME PRINCIPE

Préserver la « marque identitaire » du territoire en assurant la pérennité des espaces agricoles et la valorisation des espaces naturels et paysagers

I. Préserver les paysages remarquables du territoire

Les élus du territoire affirment leur volonté de préserver les paysages identitaires de l'Ouest Lyonnais en mettant en place des mesures fortes dont la teneur sera matérialisée et cartographiée dans le Document d'Orientations Générales.

Ainsi la préservation ainsi que la mise en valeur des paysages seront assurées par la délimitation :

- de corridors bio-naturels (trame verte et bleue)
- de coupures d'urbanisation à caractère non constructible permettant d'éviter la jonction entre les différentes agglomérations. Elles pourront disposer d'une vocation paysagère, environnementale, biologique ou agricole,
- de paysages remarquables à préserver, identifiés dans la charte paysagère de territoire.

et par un développement démographique plus mesuré

II. Assurer la pérennité des espaces agricoles

L'agriculture assume une double vocation sur le territoire du SCOT :

- En premier lieu et prioritairement une vocation économique liée à sa fonction première qui est de produire,
- En second lieu une vocation paysagère en modelant, gérant et entretenant l'espace

Il est donc indispensable de mettre en œuvre des dispositifs lui permettant de se maintenir et de se développer en préservant, en premier lieu, des espaces économiques durables (mise en œuvre du premier principe du SCOT et protection à forte valeur agronomique, biologique et économique [AOC, secteurs irrigués, etc.]) et en limitant l'impact des opérations d'aménagement. Les mesures règlementaires précises à mettre en œuvre sont décrites dans le Document d'Orientations Générales.

III. Préserver les espaces naturels à enjeux environnementaux et les ressources naturelles

Le SCOT affirme la volonté de préserver le maillage écologique du territoire que ce soient les espaces naturels remarquables ou la trame verte et bleue. Il en est de même pour la ressource en eau : il est en effet indispensable de gérer durablement cette ressource dans le cadre, en particulier, d'un développement maîtrisé de l'urbanisation (mise en œuvre du premier principe du SCOT) de la protection des espaces de prélèvement pour l'alimentation en eau potable et les abords des cours d'eau.

De plus la prise en compte des risques qu'ils soient naturels, technologiques, miniers ou liés à des pollutions (respect en particulier des zones inondables définies dans les PPRI) et la maîtrise de l'urbanisation, pour ne pas les aggraver, constituent le complément indispensable à la mise en œuvre d'une démarche de développement durable.

La volonté des élus du territoire est également d'inscrire le projet de l'Ouest Lyonnais dans cette même démarche en agissant sur les deux principaux facteurs responsables du réchauffement climatique :

- réduction de l'usage de la voiture particulière en développant les transports en commun et en ne les mettant pas en concurrence avec les infrastructures routières (privilégier le chrono-aménagement),

- réduction des consommations énergétiques en développant un type d'habitat plus économe (formes urbaines regroupées, qualité environnementale du bâti, soutien au développement des énergies renouvelables).

Enfin la démarche conduite de manière itérative, au regard des "conséquences environnementales" des objectifs poursuivis, a permis de mettre en avant la volonté des élus de privilégier, dans leurs "choix politiques" pour le territoire, la préservation réglementaire des caractéristiques de la marque identitaire de l'Ouest Lyonnais en limitant le plus possible l'empreinte écologique du projet.