



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE REGION RHONE-ALPES

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

Octobre 2006

PREFECTURE DE REGION RHONE-ALPES

**DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT
DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE**

OCTOBRE 2006

SOMMAIRE

INTRODUCTION

CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC	10
Une grande complexité institutionnelle	11
Un carrefour international et une métropolisation en marche	13
Des polarités urbaines encore fortes...	15
... malgré un développement urbain fortement consommateur d'espace	15
... et un système de transport peu hiérarchisé qui favorise l'usage de la voiture	16
Une agriculture diversifiée et performante mais fragilisée par les pressions urbaines	16
Une activité économique solide...	16
... qui aurait dû être favorable à l'émergence de fonctions métropolitaines	17
Un patrimoine paysager et bâti soumis à de fortes pressions	17
Des milieux naturels riches et diversifiés	17
Des ressources en eau de qualité fragilisées	18
Un territoire soumis à des risques naturels....	18
... et des risques technologiques	18
Conclusion du diagnostic	18

CHAPITRE 2 : UN PROJET PARTAGE – CONSTRUIRE UNE METROPOLE SOLIDAIRE DE DIMENSION INTERNATIONALE	20
Pour une métropole de dimension internationale	21
1. Miser sur quelques pôles d'excellence pour passer d'une métropole régionale généraliste à une métropole européenne multispécialisée	21
2. Renforcer ces pôles d'excellence par le développement des fonctions métropolitaines	22
3. Organiser une métropole multipolaire	24
4. Valoriser la situation géostratégique de la métropole grâce à des infrastructures et des services de transport garantissant une bonne accessibilité	26
5. Conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement	26
Pour une métropole solidaire et un développement durable	27
6. Aller vers une nouvelle répartition des dynamiques démographiques, plus favorable à certains territoires en perte d'attractivité et aux pôles urbains déjà équipés	27
7. Maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace	28
8. Prendre en compte dans les projets de développement les risques technologiques et naturels	30
L'ETAT, PARTIE PRENANTE DE CE PROJET, CONSIDÈRE COMME ESSENTIEL DE :	30
CHAPITRE 3 : ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DE LA DTA	32
L'armature urbaine du territoire	33
1. La métropole tripolaire : Lyon, Saint-Etienne, agglomération nord-iséroise	33
2. La plate-forme multimodale de Saint-Exupéry	33
3. Les territoires en perte d'attractivité	34
4. Les pôles d'équilibre, relais du développement urbain	35
5. Les zones d'accueil des entreprises	37

Le système de transport	39
6. Les contournements de Lyon	40
Le contournement ferroviaire à l'Est	40
Le contournement autoroutier à l'Ouest (COL)	40
7. Les autres infrastructures de transport qui devraient être réalisées	41
Pour répondre aux besoins internationaux et nationaux	41
Pour répondre aux nécessités régionales	41
Pour répondre aux besoins internes de la métropole	43
8. Des modes de gestion du réseau routier structurant cohérents avec les principes d'aménagement	45
Limiter la capacité des pénétrantes	45
Restreindre les créations de diffuseurs	45
Ne pas favoriser la gratuité des autoroutes	46
Les modalités d'aménagement de l'espace	46
9. Le réseau des espaces naturels et agricoles majeurs	46
Les cœurs verts et les liaisons entre les cœurs verts	46
Les corridors d'eau	47
10. Les couronnes vertes d'agglomération à dominante agricole	49
11. Les territoires périurbains à dominante rurale	49
12. Les trames vertes d'agglomération	50
CHAPITRE 4 : LES TERRITOIRES SPECIFIQUES	52
Territoire autour de Saint-Exupéry	55
Territoire autour de Mornant	58
Territoire autour de l'Arbresle	60
CHAPITRE 5 : RECOMMANDATIONS ET POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT	64
1. Les fonctions métropolitaines et les centres de décision	65
2. Le suivi de la mise en œuvre de la DTA	65
3. La mise en œuvre du projet partagé à travers les politiques sectorielles de l'Etat et à travers les projets contractuels	66
4. Recommandations relatives aux SCOT et aux PDU	67
5. Remettre la question foncière au cœur des politiques d'aménagement	67
6. Coopérations dans les domaines de l'offre foncière pour le développement économique et de l'urbanisme commercial	68
7. Prévention des risques naturels	68
8. Information et concertation autour des risques technologiques	68

ANNEXES	70
ANNEXE 1 : LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL	72
ANNEXE 2 : L'ÉLABORATION DE LA DTA	74
ANNEXE 3 : LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET CONSULTÉES	75

Les chapitres 3 et 4 déclinent les grands objectifs d'aménagement du territoire de la DTA dans des orientations ayant valeur prescriptive pour les documents d'urbanisme de rang inférieur. Ils ne reprennent pas les prescriptions auxquelles est soumis tout ou partie du territoire en application de règles générales (lois et règlements) ou de documents particuliers (PPR, PEB, Natura 2000,...) susceptibles d'évoluer au cours du temps.

Dans la présentation du document, le texte en corps maigre exprime les éléments de diagnostic et les considérants en relation avec les orientations de la DTA.

Le texte en corps gras italique, accompagné d'un trait vertical, constitue la partie à valeur prescriptive de la DTA.

INTRODUCTION

A l'horizon de 2020, malgré ses atouts incontestables, la métropole lyonnaise est menacée dans son développement et son ambition internationale.

Paradoxalement, son handicap le plus insidieux tient d'abord à sa réputation de territoire dynamique et globalement attractif : relativement épargnée par les crises au cours des cinquante dernières années, elle n'aurait besoin ni d'un soutien particulier des pouvoirs publics nationaux ni d'un changement de ses habitudes et de ses principes d'organisation.

Ce serait oublier d'indiscutables réalités :

- à l'échelle de l'Europe, la place de Lyon reste modeste, au vingtième rang, au niveau de villes comme Birmingham, Stuttgart ou Turin mais loin derrière Barcelone, Milan ou Manchester, sans parler de Paris ou Londres ;
- la situation géostratégique avantageuse de la métropole lyonnaise n'est pas une assurance pour le long terme, si elle n'est pas confortée en particulier par un système de transport efficace, capable d'assurer la fluidité nécessaire aux déplacements locaux comme aux flux de transit nord-sud et d'éviter à terme une inéluctable thrombose. C'est là certes un enjeu régional mais c'est aussi un enjeu d'intérêt national autant qu'europpéen ;
- l'organisation institutionnelle du territoire métropolitain est particulièrement complexe et morcelée : couvrant quatre départements et constitué de nombreuses structures intercommunales aux statuts et aux poids très divers, ce territoire ne dispose pas d'une instance qui puisse prétendre le représenter ; cette complexité se retrouve en particulier dans la planification urbaine, avec l'engagement de dix schémas de cohérence territoriale (SCOT) à l'échelle de l'aire métropolitaine ;
- la métropole lyonnaise s'est développée sur un mode très consommateur d'espace : extension des villes et des zones péri-urbaines, diffusion de l'urbanisation dans des couronnes de plus en plus éloignées du cœur, mitage des espaces agricoles et naturels ; cette évolution, qui s'est accélérée dans la période récente, est nuisible pour le cadre de vie et par conséquent pour l'attractivité et le rayonnement de la métropole ;
- 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.

Face à ces difficultés et à ces menaces, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est aujourd'hui, en l'état actuel du paysage institutionnel et des moyens juridiques existants, le seul outil capable d'apporter, de façon ciblée et sélective, un cadre de réponses pertinentes et adaptées, à l'échelle de l'aire métropolitaine :

- un document de référence dotant la métropole lyonnaise d'une vision prospective et d'un projet partagé, co-produit et porté par l'État et ses principaux partenaires ;
- un plan d'accompagnement des grands équipements, notamment de transport, tels que les contournements autoroutier à l'ouest et ferroviaire à l'est, les autoroutes A45 et A89, le port Edouard Herriot, la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry et la Liaison Ferroviaire Transalpine Lyon-Turin, pour garantir un système de transport efficace, cohérent avec le projet de développement métropolitain ;
- une garantie pour le bassin stéphanois, pour le Nord Isère et pour le sud de l'Ain non seulement de ne pas être exclus de ce développement mais d'y participer pleinement et d'en bénéficier ;
- un ensemble de règles du jeu permettant aux structures intercommunales compétentes en matière d'urbanisme (SCOT) et en matière de transport (Autorités Organisatrices de Transport) de maîtriser l'étalement urbain et les déplacements, valoriser les atouts patrimoniaux et prendre en compte les solidarités territoriales.

Il est rappelé que, si la D.T.A. ne s'applique que sur le périmètre retenu par le C.I.A.D.T. du 18 mai 2000, c'est-à-dire celui de l'aire métropolitaine lyonnaise, les analyses qui ont fondé le diagnostic ont pris en compte un espace plus large que ce seul territoire : en particulier, celui de la région Rhône-Alpes et de ses principales villes.

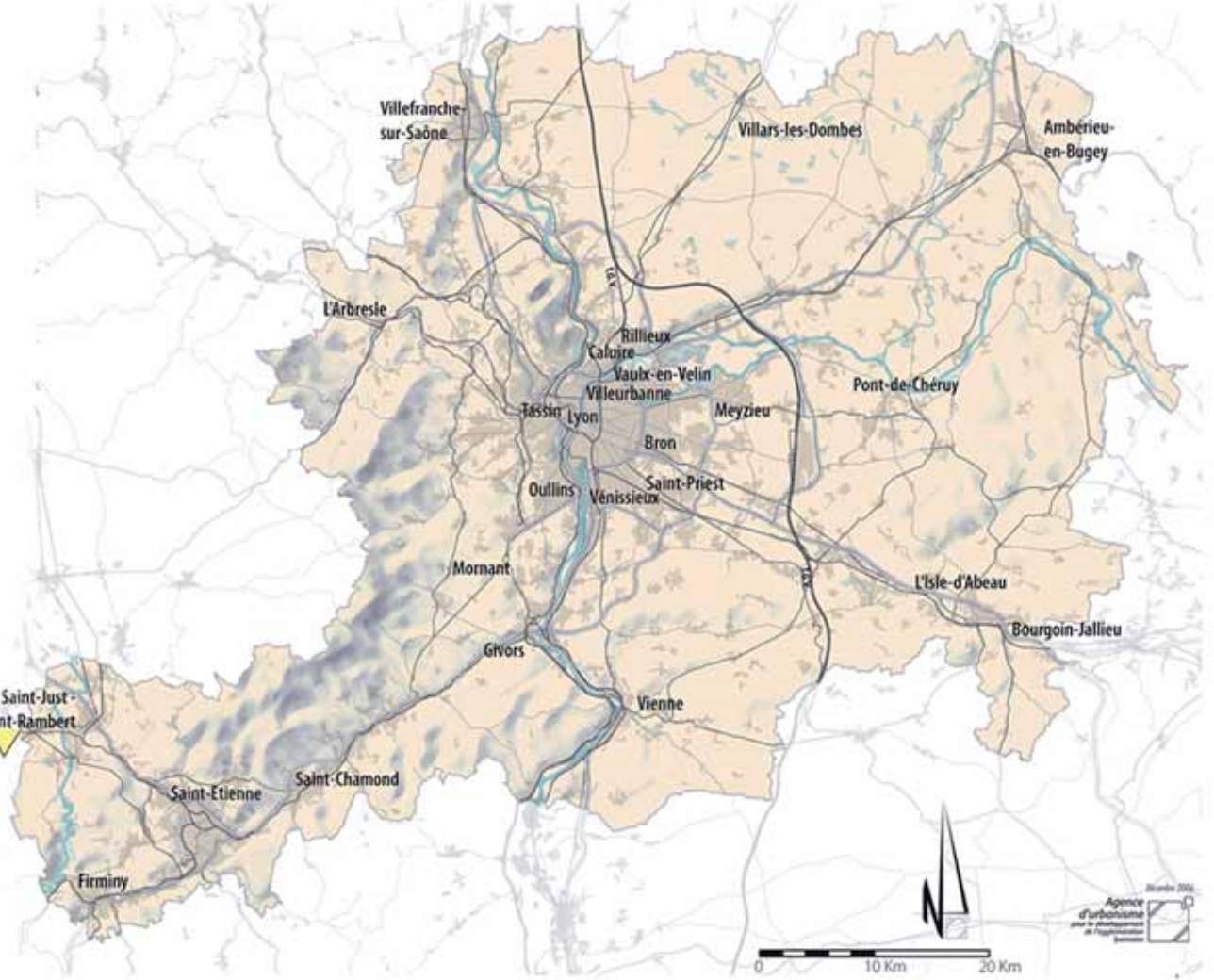
Le document de référence que constituera cette D.T.A. ne sera pas sans conséquences sur le devenir des territoires voisins. La D.T.A. n'en a pas ignoré l'importance. C'est notamment le cas pour la Vallée du Rhône au sud de Vienne et l'espace isérois en direction de Grenoble.

Il est rappelé par ailleurs que, pour les grandes infrastructures de transport, la D.T.A. ne peut se substituer aux processus de décision et de mise en œuvre qui leur sont propres sur les territoires qui les concernent.

LES CAPITALES RÉGIONALES EUROPÉENNES



L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE



LA RÉGION RHÔNE-ALPES



CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC

Une grande complexité institutionnelle

Face à l'étendue grandissante des aires d'influence et aux multiples interdépendances qui régissent son développement, le territoire métropolitain présente une organisation institutionnelle complexe. Les limites des quatre départements : l'Ain, l'Isère, la Loire et le Rhône constituent des frontières administratives et politiques vivaces, de part et d'autre desquelles les coopérations ne vont pas de soi, alors que les pratiques quotidiennes des habitants et des entreprises les transcendent depuis longtemps.

La Communauté Urbaine de Lyon (Grand Lyon) compte 55 communes : les communautés de communes à sa périphérie nouent avec elle des partenariats encore trop faibles.

La communauté d'agglomération de Saint-Etienne Métropole, créée au premier janvier 2001, regroupe aujourd'hui 43 communes englobant les vallées du Gier et de l'Ondaine.

Le Syndicat d'Agglomération de l'Isle d'Abeau comprend 5 communes. Des réflexions sont en cours pour créer une communauté d'agglomération autour de la ville nouvelle et de Bourgoin-Jallieu.

La communauté d'agglomération du Pays Viennois et la communauté de communes de l'agglomération de Villefranche se sont constituées plus récemment.

Dans le domaine de la planification et de l'urbanisme, la plupart des schémas directeurs ont été élaborés par l'Etat dans les années soixante-dix, avant la décentralisation. Le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise "Lyon 2010" a été révisé en 1992, et le schéma directeur du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (BUCOPA) a été révisé en 2002. L'agglomération stéphanoise n'a jamais été dotée d'un schéma directeur ; le schéma directeur de la Ville Nouvelle (SDAU de l'Isle d'Abeau) a été approuvé en 1978.

La relance de la planification, provoquée par la mise en œuvre de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, annonce une nouvelle géographie des documents de planification définie par les structures de coopération intercommunale. Sur le périmètre de la DTA, 10 Schémas de COhérence Territoriale (SCOT) sont engagés.

Dans le domaine des transports collectifs de voyageurs, l'aire métropolitaine compte onze Autorités Organisatrices de Transport (Région, quatre Départements et 6 autorités organisatrices de transports urbains). Deux refondations ont eu lieu, dans l'agglomération stéphanoise à l'occasion de la création de la communauté d'agglomération de Saint-Etienne Métropole, récemment dans le Nord-Isère entre le SAN de l'Isle d'Abeau et la ville de Bourgoin-Jallieu.

Dans une telle complexité institutionnelle, la coopération de l'ensemble des acteurs du territoire, y compris des acteurs représentatifs de la société civile, devient extrêmement déterminante pour mener à bien des projets d'envergure internationale comme pour résoudre les difficultés quotidiennes des habitants.

L'association Région Urbaine de Lyon (RUL), qui comprend le Grand Lyon, Saint-Etienne, l'agglomération nord iséroise, Vienne, Villefranche, les quatre départements et la région Rhône-Alpes, fournit depuis déjà de nombreuses années un cadre de dialogue entre les grands partenaires du territoire métropolitain. Elle a conduit des réflexions sur les fonctions métropolitaines, le périurbain, le développement durable et les loisirs. Elle a également réalisé un schéma de cohérence de la logistique et souhaite développer des actions concrètes de coordination notamment dans le domaine des transports. Mais cette instance n'a pas encore la légitimité ni la capacité suffisantes pour répondre aux défis majeurs auxquels se trouve confrontée aujourd'hui la métropole lyonnaise.

Les départements comme les structures intercommunales de la région lyonnaise ont amorcé avec difficulté des démarches de concertation.

La coopération entre les autorités organisatrices de transport s'esquisse, pour gommer les difficultés liées aux effets de frontières institutionnelles et répondre aux attentes d'un nombre croissant d'usagers ayant à se déplacer sur l'ensemble de la métropole.

La mise en œuvre d'une réelle "gouvernance" pour ce territoire métropolitain exige une action forte de l'Etat, dans ses compétences propres mais aussi en tant que partenaire de collectivités responsables mais qui, chacune enfermée dans ses seules limites, ne sauraient répondre aux exigences de l'intérêt régional ou national. Les initiatives constatées demeurent trop lentes et trop peu contraignantes pour que la coordination des politiques publiques mises en œuvre par des acteurs dont les intérêts individuels sont parfois contradictoires soit à la hauteur des enjeux et des ambitions de la métropole.

Schémas de cohérence territoriale périmètres arrêtés au 01/09/2005

-  Agglomération Lyonnaise
-  Sud Loire
-  Ouest Lyonnais
-  Nord Isère
-  Haut Rhône Dauphinois
-  Dombes
-  Bugey Côtière Plaine de l'Ain
-  Val de Saône Dombes
-  Rives du Rhône
-  Bresse Revermont
-  Beaujolais
-  Le Grand Lyon
-  SATIN
-  St Etienne Métropole
-  Périmètre DTA

10 Km



Un carrefour international et une métropolisation en marche

La métropole lyonnaise (au sens de l'aire métropolitaine lyonnaise qui détermine le périmètre de la DTA correspondant à la région urbaine de Lyon), forte de 2,3 millions d'habitants et d'un million d'emplois, occupe une position géostratégique en France et en Europe. Carrefour historique de communication, sur l'axe Saône-Rhône d'une part et sur les itinéraires de franchissement alpins d'autre part, son dynamisme démographique et économique lui confère de nombreux atouts. Elle se positionne en Europe au niveau de métropoles telles que Birmingham, Stuttgart ou Turin, mais encore loin derrière Barcelone, Milan ou Manchester.

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. Celle-ci peut jouer un rôle moteur comme capitale régionale de Rhône-Alpes et dans les partenariats en réseau à l'échelle du Grand Sud-Est français et du Sud de l'Europe. Le fait que 70 % des investissements en immobilier d'entreprise aient été réalisés par des investisseurs étrangers en 2001 traduit une percée internationale de la métropole lyonnaise.

Pour asseoir sa position stratégique à l'échelle du Grand Sud-Est et en Europe, la métropole lyonnaise dispose d'un atout, l'aéroport de Saint-Exupéry (dont le trafic était de 6 millions de passagers en 2001, et de 6,5 millions en 2005). Couplé à la gare TGV et au réseau autoroutier, il peut être un élément déterminant. Il possède en effet une forte réserve de développement de sa capacité. C'est une caractéristique précieuse... et unique en France, voire en Europe, que de pouvoir à la fois être adossé à une métropole et être situé dans un secteur qui reste peu urbanisé.

Ainsi, grâce au mode aérien, l'agglomération lyonnaise est reliée en 2005 par vols directs à plus d'une centaine de villes, auxquelles il convient de rajouter l'ensemble des villes desservies par le TGV.

La prégnance de l'axe Saône-Rhône pour les échanges a favorisé de nombreuses implantations industrielles et résidentielles dans un site géographique assez contraint par sa topographie. La grande plaine à l'est de Lyon a naturellement offert des possibilités d'expansion et permis de réaliser des infrastructures de transport cherchant d'une part à désengorger les autoroutes A6 / A7 passant dans le centre de Lyon sous le tunnel de Fourvière (de l'ordre de 100 000 v/jour) et d'autre part à satisfaire la demande de mobilité d'une métropole en croissance.

La présence de ces infrastructures améliorant l'accessibilité et la mobilité quotidienne, la diversité des emplois offerts, le nombre et la qualité des structures de formation auraient pu faciliter le développement de quelques grandes fonctions métropolitaines. Mais des progrès importants sont encore à réaliser en matière de métropolisation. 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-Étienne se superposent et se concurrencent au détriment de l'optimisation des investissements et des énergies.

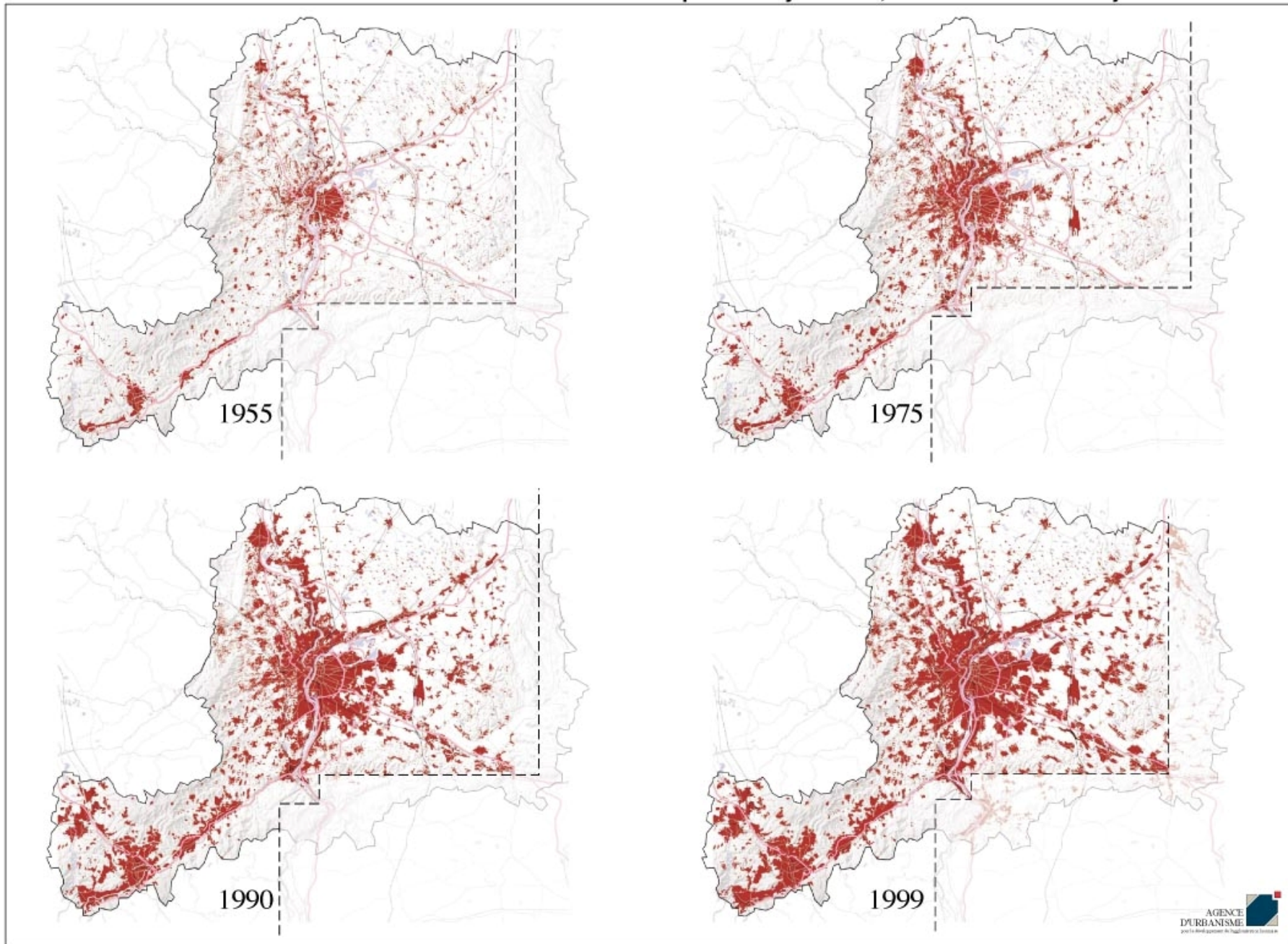
Par ailleurs, les choix résidentiels s'inscrivent principalement dans le cadre d'initiatives privées et offrent l'image d'un éparpillement et d'une consommation d'espace qui ne favorisent pas l'avènement d'une métropole d'envergure ni la préservation des espaces qui lui seront nécessaires. Chaque ville ou chaque partie de l'aire métropolitaine demeure ainsi trop souvent le territoire de référence : la mobilité des entreprises comme des salariés devrait, si le territoire était organisé en conséquence, faire de la métropole tout entière le territoire de référence.

C'est à partir de ces deux contraintes de l'étalement urbain et du morcellement institutionnel et en tenant compte des futurs projets d'infrastructures de transport susceptibles d'accroître la mobilité que le périmètre de la DTA a été défini.

Dans ce contexte l'agglomération stéphanoise occupe une position ambivalente. Elle constitue encore 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.

Cette situation rend nécessaire aujourd'hui une plus forte articulation avec la métropole lyonnaise et un resserrement des relations avec la Vallée du Rhône. Or, les insuffisances en matière d'axes de communications tendent à isoler chaque jour un peu plus le bassin stéphanois de l'axe Saône-Rhône ; d'où l'importance qu'il convient d'accorder à l'amélioration des conditions de transport autoroutier et ferroviaire entre Lyon et Saint-Etienne.

La croissance urbaine sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, des années 50 à nos jours



Des polarités urbaines encore fortes...

Le périmètre de la DTA délimite ainsi un territoire de près de 450 000 hectares, regroupant 382 communes des départements du Rhône, de l'Ain, de l'Isère et de la Loire. Il concerne environ 2,3 millions d'habitants, soit 40% de la population régionale installée sur 10% du territoire : on y calcule une densité moyenne de plus de 500 habitants / km². Outre l'agglomération lyonnaise, ce territoire intègre l'agglomération de Saint-Étienne ; il comprend Villefranche au nord et Vienne au sud ; à l'est, il s'étend dans l'Ain jusqu'à Ambérieu et dans l'Isère jusqu'à la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu. Il recouvre partiellement les entités à dominante agricole et naturelle du Val de Saône, de la Dombes, de l'Isle Crémieu, du massif du Pilat, des coteaux du Lyonnais : ce qui apporte une grande diversité à la géographie de ce territoire et contribue à son attractivité.

L'aire métropolitaine lyonnaise est un territoire urbain : 80% de sa population vit dans des unités urbaines de plus de 10 000 habitants.

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 à travers 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 ; sa proximité avec Lyon et l'intensité des relations historiques par la vallée du Gier et la vallée du Rhône entraînent des complémentarités avec l'agglomération lyonnaise ;
- **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 ;
- 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 ;
- un troisième niveau est constitué des **bourgs-centres** qui structurent l'espace à dominante plus rurale.

...malgré un développement urbain fortement consommateur d'espace

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 1990, la dispersion de l'urbanisation concerne des 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 (SDAU) de Lyon, la population a augmenté de 70% tandis que la consommation d'espace a augmenté de 140%.

L'étalement urbain contribue à de nombreux dysfonctionnements du territoire ; il compromet son développement pour l'avenir et menace la pérennité d'entités naturelles et paysagères à forte valeur patrimoniale. Ces phénomènes, analysés dans de nombreuses autres agglomérations françaises, sont très déterminants dans l'aire métropolitaine lyonnaise. 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. L'étalement urbain est un facteur aggravant en termes de coût d'équipements collectifs et de services.

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 en première couronne ont enregistré de fortes baisses démographiques lors du dernier recensement.

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.

...et un système de transport peu hiérarchisé qui favorise l'usage de la voiture.

La métropole lyonnaise s'est développée en mettant à profit sa situation de carrefour de voies de communication. Des infrastructures de transport routier et autoroutier aussi bien que ferroviaire ont été réalisées, à la fois pour faciliter le trafic de transit et pour conforter ce rôle de carrefour économique, en favorisant l'accessibilité de la métropole aux marchandises et aux personnes.

Son réseau de transport routier est aujourd'hui à la fois 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.

Le réseau ferroviaire, développé selon une étoile desservant les grandes villes de la région autour de Lyon, connaît des dysfonctionnements du même ordre. Le point le plus dur se situe entre la Guillotière et la Part Dieu, cœur du nœud ferroviaire lyonnais qui se révèle aujourd'hui totalement saturé.

Les études des plans de déplacements urbains (PDU) des agglomérations de Lyon et Saint-Etienne ont montré que ce réseau de transport routier ainsi que le développement urbain conduisaient à toujours plus d'étalement non maîtrisé et confortaient l'usage de la voiture particulière, dont la part de marché ne cesse d'augmenter au détriment des transports collectifs et des modes "doux". La prédominance de la voiture est encore plus forte dans les secteurs périurbains où l'alternative soit n'existe pas, soit n'offre pas une attractivité suffisante.

Une agriculture diversifiée et performante mais fragilisée par les pressions urbaines

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. Les aires d'appellation d'origine contrôlée (AOC) sont une protection forte vis à vis de l'urbanisation ; dans la plaine des Chères, un projet d'intérêt général (PIG) protège l'activité agricole des pressions foncières.

Certaines réalisations d'infrastructures routières ont donné lieu à des remembrements d'exploitations, leur conférant une plus forte assise face à la pression urbaine. Mais la multiplication des projets de toute nature, sans toujours beaucoup de visibilité dans le temps pour la profession agricole, ne facilite pas la pérennité des exploitations.

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.

Une activité économique solide...

L'aire métropolitaine se caractérise par une activité économique dynamique et diversifiée, à base généraliste, avec toutefois des secteurs plus fortement développés : textile et habillement, chimie, pharmacie, santé, métallurgie ; on compte plus de deux emplois sur trois dans le secteur tertiaire. Les activités de la chimie et du raffinage se concentrent majoritairement dans la vallée du Rhône immédiatement au sud de Lyon. Historiquement industrielles, s'appuyant sur l'activité minière et la métallurgie, l'agglomération de Saint-Etienne et la vallée du Gier connaissent une lente et coûteuse reconversion. L'Isle-d'Abeau, plus récente, présente des spécificités dans le domaine des équipements et composants électriques et électroniques, le commerce de gros, les transports et la logistique.

L'importante activité économique et industrielle qui s'exerce sur ce territoire est à l'origine de problèmes environnementaux spécifiques, notamment en termes de pollution atmosphérique, de risques industriels, de pollution des cours d'eau.

A cette activité industrielle s'est ajouté, dans les vingt dernières années, un développement des services aux entreprises avec des caractéristiques spécifiques :

- une bonne couverture de l'ensemble des activités,
- des activités de conseil bien représentées,
- une forte interaction avec les activités de production,
- un degré de rayonnement plus élevé que dans les autres métropoles régionales françaises.

L'aire métropolitaine lyonnaise est particulièrement bien située pour développer la fonction logistique en matière de transports de marchandises européens et nord-africains. Les corridors de transport nord-sud qui la traversent sont certes accompagnés de contraintes et nuisances mais sont porteurs d'un développement économique apte à la placer dans le concert des métropoles européennes. 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.

...qui aurait dû être favorable à l'émergence de fonctions métropolitaines.

Cependant, malgré l'émergence d'activités de pointe à Lyon comme dans la Ville Nouvelle, les centres de décision partent, les fonctions financières supérieures ont disparu, les sièges sociaux importants restent rares. Une politique d'implantation de services publics, conduite par l'Etat et les collectivités locales, illustrée par la localisation à Lyon de deux Ecoles Normales Supérieures, ne permet pas pour autant d'afficher une taille critique suffisante pour les grandes fonctions métropolitaines.

L'implantation de services supérieurs et de fonctions métropolitaines au bénéfice de l'ensemble des pôles de la métropole suppose une action forte, déterminée, durable et coordonnée des pouvoirs publics, Etat et collectivités locales.

Un patrimoine paysager et bâti soumis à de fortes pressions

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, cône du Rhône entre Lyon et Givors, vallées du Rhône et de l'Ain en amont de Lyon, gorges de la Loire, Pilat, qui offrent un fort potentiel pour les loisirs de proximité, et constituent pour certains des sites d'intérêt régional.

L'étalement urbain a des conséquences négatives en termes de paysage dans de nombreux secteurs et commence à se faire sentir dans les zones plus éloignées des grands pôles urbains.

La fragilisation de l'activité agricole, l'intensification de ses pratiques, ainsi que, plus ponctuellement, l'enrésinement (Pilat) ou la plantation de peupliers dans les zones humides (Val de Saône), la régression des haies bocagères (Dombes, Plaine de l'Ain), ont également des conséquences là où l'agriculture participe fortement à la structuration de l'espace et à ses qualités paysagères.

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.

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 de nombreuses friches alors que l'urbanisation continue à se développer sur les coteaux.

L'étalement urbain, non maîtrisé jusqu'à présent, a empêché le développement de stratégies de recomposition de la ville sur elle-même ; il en résulte une surconsommation d'espace qui coûte cher à la collectivité et obère l'avenir.

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.

Des milieux naturels riches et diversifiés

Outre leur qualité paysagère, les grands ensembles naturels déjà cités recèlent un patrimoine naturel riche et reconnu. Près de 40% du territoire de la DTA était recensé au titre du premier inventaire des ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de type II ou des ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux), ce dernier recensement ne concernant que la Dombes et la vallée de la Loire. Le nouvel inventaire concerne près de 50 % du territoire.

Les zones humides y occupent une place particulièrement importante, avec la Dombes et les milieux aquatiques de l'Ain, du Rhône, de la Saône et de la Loire.

Des sites majeurs ont été identifiés au titre du réseau européen Natura 2000 :

- Etangs du Forez
- Etangs, coteaux secs et grottes de l'Isle Crémieu
- Landes, pelouses, tourbières, habitats rocheux, fourrés, hêtraies remarquables et zones humides du Bas Bugéy
- Les étangs de la Dombes
- Milieux alluviaux et aquatiques de la Basse Vallée de l'Ain
- Milieux alluviaux et aquatiques de la Confluence Ain-Rhône
- Milieux alluviaux et aquatiques de la Loire
- Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon

- Pelouses, landes et habitats rocheux des Gorges de la Loire
- Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'Île de Miribel-Jonage
- Prairies humides et forêts alluviales du Val de Saône
- Vallée de l'Ondenon, contreforts du Nord du Pilat.

Tous ces sites ont fait l'objet d'une désignation par la commission européenne (JO CE du 28.12.04), certains d'entre eux étant concernés par une "étude d'extension".

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.

Il existe un décalage très important entre la richesse et la reconnaissance des milieux et les protections mises en œuvre qui ne garantissent pas la préservation des milieux et paysages.

Mais au-delà des protections réglementaires, c'est la gestion des milieux qui est essentielle à leur conservation. Les actions sont aujourd'hui hétérogènes, variables selon les secteurs et le fait de nombreux acteurs.

Des ressources en eau de qualité fragilisées

Le territoire de la DTA est compris pour l'essentiel dans le versant méditerranéen, excepté l'extrême sud-ouest qui appartient au bassin océanique (bassin de la Loire). Le réseau hydrographique de surface se compose de cours d'eau d'importance nationale (le Rhône, la Saône, la Loire, l'Ain) et locale. Les eaux souterraines sont principalement les nappes alluviales des grands cours d'eau (Rhône, Loire, Saône et Ain) et des aquifères plus anciens, de grande superficie.

Bien que, tous secteurs confondus, on constate une diminution des flux polluants organiques, les rejets urbains ainsi que les rejets industriels contribuent à la dégradation de la qualité des eaux.

Les activités agricoles, notamment dans les secteurs où les pratiques sont plus intensives, contribuent, elles aussi, à la dégradation de certains cours d'eau.

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.

Un territoire soumis à des risques naturels....

Le territoire de la DTA est touché principalement par deux types de risques naturels majeurs : inondation et mouvement de terrain.

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 grandes plaines alluviales.

Le risque mouvement de terrain concerne 132 communes, soit un tiers des communes du territoire de la DTA sur une surface de plus de 190 km² et se localise principalement aux niveaux de l'agglomération de Lyon, du bassin stéphanois (activités minières) et des zones à forte pente.

...et des risques technologiques

La région Rhône-Alpes, et principalement le département du Rhône avec l'agglomération de Lyon, concentrent un grand nombre d'établissements industriels à risques. Le territoire de la DTA compte une centaine d'établissements recensés comme "à risques majeurs" par la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) en novembre 2001. Parmi eux, on dénombre 65 établissements soumis à la directive Seveso II, 24 correspondant au seuil bas de la directive, 41 au seuil haut. Trois Centrales Nucléaires de Production d'Electricité (CNPE) sont situées dans (ou à proximité immédiate) le périmètre de la DTA.

Un autre risque présent mais moins perçu est celui du transport de matières dangereuses par la route, le rail et la voie d'eau.

La gestion de ces risques relève de politiques spécifiques.

Conclusion du diagnostic

Certes, le territoire métropolitain est dynamique, globalement attractif, même si l'agglomération stéphanoise a connu un solde migratoire négatif entre 1990 et 1999. Les initiatives prises par les nombreux acteurs publics et privés lui donnent une vitalité économique. La qualité de son cadre de vie demeure réputée malgré la présence d'industries à risques et d'infrastructures de transport très fréquentées qui apportent inquiétudes et nuisances.

Mais la confiance dans le caractère positif d'une évolution au "fil de l'eau" serait naïve.

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. 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.

Les autres éléments du diagnostic montrent que le prolongement des tendances, dans le cadre actuel de la mosaïque institutionnelle et des répartitions de compétences, pénalise fortement la valorisation optimale des atouts de la métropole, menace la qualité exceptionnelle du cadre de vie et accentue les disparités entre les territoires.

Une action forte s'impose donc pour :

- doter la métropole d'une vision prospective qui fasse référence pour l'Etat et l'ensemble des acteurs publics, dans un objectif de positionnement international et de développement durable garant du cadre de vie (**chapitre 2**) ;
- garantir la réalisation des grands équipements nécessaires à l'aménagement du territoire national et aux engagements européens et faire en sorte qu'ils contribuent à l'organisation de la métropole (**chapitres 3 et 4**) ;
- définir en commun des règles du jeu qui, dans les secteurs stratégiques en particulier, garantissent de la part des autorités compétentes en matière d'urbanisme et de transport une cohérence suffisante pour structurer le développement urbain, valoriser les atouts patrimoniaux, prendre en compte les solidarités territoriales et améliorer ainsi le cadre de vie de la métropole (**chapitres 3 & 4**).

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise est, en l'état actuel du paysage institutionnel et des moyens juridiques existants, le seul outil capable aujourd'hui de répondre à ces trois ambitions.

**CHAPITRE 2 :
UN PROJET PARTAGE
CONSTRUIRE UNE METROPOLE
SOLIDAIRE DE DIMENSION
INTERNATIONALE**

Pour une métropole de dimension internationale

Dans un contexte mondial complexe, dominé par des logiques de marché, l'attractivité et la compétitivité d'un territoire supposent la mobilisation de ses acteurs publics et privés autour d'un ou de quelques grands projets fédérateurs. Cette mobilisation ne garantit pas à elle seule la réussite mais l'absence de partenariat et de lignes directrices condamne à coup sûr les territoires à fluctuer au gré des conjonctures économiques et des phénomènes de valorisation-dévalorisation.

Des opportunités pour la métropole lyonnaise doivent être saisies. Cette situation nouvelle exige une approche du développement métropolitain à la fois partenariale, coordonnée, à bonne échelle territoriale et orientée vers quelques priorités majeures pour l'action.

La démarche d'élaboration de la DTA a été l'occasion, pour l'ensemble des acteurs publics, de poursuivre les réflexions déjà engagées dans d'autres lieux (Région Urbaine de Lyon, Millénaire 3) pour mettre en cohérence stratégies et projets. Une vision prospective du territoire métropolitain s'est dessinée.

Le développement de la métropole lyonnaise s'inscrit dans une double perspective :

- du point de vue européen, celle d'une métropole attractive et rayonnante, se positionnant avec les meilleurs atouts possibles dans le concert des grandes cités européennes ;
- du point de vue national, celle d'un pôle de développement à vocation européenne et internationale susceptible d'offrir une alternative crédible à la région parisienne.

Dans ce contexte, la métropole lyonnaise est confrontée à un double enjeu :

- d'une part, celui d'acquérir une taille critique suffisante, notamment en développant ses fonctions métropolitaines et en améliorant l'organisation de son aire d'influence, à l'échelle de sa région urbaine de 2,3 millions d'habitants ;
- d'autre part, celui de concrétiser des stratégies d'alliances, dans le cadre de "réseaux de villes", de natures et d'échelles diverses (régionale, interrégionale, européenne et internationale) ; à cet égard, le réseau des grandes villes de Rhône-Alpes peut offrir un cadre utile.

L'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR en juin 2004 a retenu la candidature du « réseau métropolitain des grandes villes et agglomérations de Rhône-Alpes, région urbaine lyonnaise, sillon alpin ». Le gouvernement a demandé que le pilotage de ce projet puisse trouver toute son efficacité en s'appuyant fortement sur les instances de gouvernance associées aux deux territoires de la région urbaine lyonnaise et du sillon alpin.

1. Miser sur quelques pôles d'excellence pour passer d'une métropole régionale généraliste à une métropole européenne multispecialisée

En matière économique, Lyon bénéficie depuis longtemps d'une réputation de ville industrielle riche et prospère, mais la permanence de cette réputation ne doit pas occulter les profondes mutations de l'économie lyonnaise.

Si l'emploi industriel a plutôt mieux résisté à Lyon qu'ailleurs, l'économie s'est orientée vers le secteur tertiaire et s'est internationalisée. A Lyon comme ailleurs, les services fournissent désormais plus de 60% de l'emploi ; les groupes industriels ont dû se restructurer ; mais surtout, les capitaux étrangers ont pris le contrôle des plus grandes firmes, entraînant le départ des centres de décision et la disparition des fonctions financières.

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 mutations n'ont pas entraîné trop de difficultés économiques et sociales car de nouvelles activités sont venues se substituer aux anciennes.

C'est précisément dans cette capacité à susciter ou à attirer des talents, des projets et des capitaux que résident les meilleures cartes de la métropole lyonnaise, la meilleure garantie de son avenir économique à long terme. L'argument décisif n'est plus la seule qualité du tissu industriel mais plutôt la présence d'équipes et de cadres dirigeants au savoir-faire reconnu au niveau international, permettant ainsi une reconnaissance du rôle et de la place de Lyon en Europe et dans le monde.

La ville industrielle de naguère n'était pas spécialisée et Lyon n'a jamais été une ville de mono-industrie. Aujourd'hui, la nécessité de percer sur des marchés mondiaux, très concurrents et très ouverts, amène à repenser la question de la spécialisation de l'économie lyonnaise. En général, c'est en se spécialisant qu'on atteint la taille critique pour peser au niveau international. Dans cette logique, Lyon, qui reste une place de taille moyenne, ne peut plus tout faire.

Une multispecialisation dans plusieurs domaines d'excellence ferait échapper au risque de la trop grande spécialisation sur une ou deux activités.

Par exemple, pourraient être privilégiés, sur l'aire métropolitaine lyonnaise :

- les activités liées à la santé (pharmacie, technologies médicales mais aussi recherche, économie de la santé, ...);
C'est dans ce cadre que la constitution d'un grand pôle d'excellence en matière de cancérologie est une ambition majeure de la métropole lyonnaise;
- les activités liées au transport et à la logistique;
- les activités liées au froid;
- l'énergie (notamment nucléaire);
- la recherche urbaine;
- l'électronique : software, logiciels, jeux vidéos, enseignement assisté par ordinateur;
- la mécanique et les biens d'équipement industriels;
- la recherche dans le domaine des matériaux;
- l'innovation sociale et socio-économique dans les entreprises et les administrations;
- la sécurité publique (autour d'Interpol et de la police technique et scientifique);
- l'optique/vision;
- la mode;
- le design;
- le spectacle vivant (opéra, danse, théâtre).

Naturellement, le choix de ces activités ne peut résulter de la seule décision de l'Etat ou même d'une grande firme; la bonne acclimatation d'une spécialité dans la vie économique lyonnaise résulte plutôt de la convergence des efforts des partenaires privés et publics. En effet, ce qui est souvent déterminant pour la localisation de telle ou telle activité, c'est la concentration dans une même agglomération de l'ensemble des fonctions qui participent à l'activité considérée.

A la production proprement dite viennent s'ajouter la recherche, la formation, la distribution, la communication et aussi des lieux de partenariat pour le transfert et la valorisation des technologies et des savoir-faire : cet ensemble est qualifié de "cluster".

Les mécanismes d'identification et de polarisation qui commandent les spécialisations dépendent ainsi en bonne partie de la présence dans la même ville des fonctions utiles au "cluster"; c'est pourquoi les acteurs économiques privés et publics doivent chercher à localiser à Lyon l'ensemble des fonctions concernées pour chaque spécialité.

Le 12 juillet 2005, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, a défini et lancé une nouvelle stratégie industrielle et territoriale. Parmi les 67 pôles de compétitivité retenus, la région Rhône-Alpes est concernée par 15 et l'aire métropolitaine lyonnaise par 10, dont 2 mondiaux (Lyon Biopole et Minalogic), 1 à vocation mondiale (Chimie Environnement) et 7 nationaux (Lyon Urban Truck et Bus, Enerrdis, Loisirs Numériques, Sporaltec, Viameca, Techtera, Plasturgie).

2. Renforcer ces pôles d'excellence par le développement des fonctions métropolitaines

Il s'agit des fonctions rares qui concourent au rayonnement national, européen et international de la métropole. N'étant pas capitale d'Etat, la métropole lyonnaise ne dispose pas des fonctions supérieures liées au pouvoir politique national. L'écart avec Paris est grand et surtout, en Europe, apparaissent des villes concurrentes plus prospères et plus peuplées : Barcelone, Milan, Manchester... Son rôle de capitale de la région Rhône-Alpes n'est pas suffisant à l'échelle de l'Europe. Elle ne dispose pas non plus, comme Genève, d'un vivier d'organisations internationales.

Cependant, Lyon est l'une des rares villes françaises en dehors de Paris capable d'accueillir des projets de taille européenne. La France, en Europe, a besoin de s'appuyer, en plus de la région parisienne, sur quelques agglomérations millionnaires susceptibles d'accueillir des services de haut niveau. Ces agglomérations doivent optimiser leur cadre de vie, et par conséquent leur attractivité, en jouant sur une large palette de facteurs : qualité urbaine, développement des loisirs, vie économique et sociale ouverte et décloisonnée.

Par le développement de fonctions métropolitaines, la métropole se renforce et se consolide sur quelques pôles d'excellence mondiaux. Ces fonctions métropolitaines dépendent soit des grandes entreprises, soit des pouvoirs publics; la logique de leur développement à Lyon est différente selon les cas.

Dans le domaine de l'économie concurrentielle, s'il est exact que Lyon a perdu beaucoup de centres de décision et de sièges sociaux, le pôle lyonnais occupe une place particulière, la seconde après Paris, sur le marché de l'emploi des cadres qui, en France, est national. L'objectif est d'attirer et de conserver à Lyon le plus possible de fonctions supérieures de groupes (recherche, conception, marketing...). C'est notamment ce qu'il faut obtenir des groupes étrangers qui ont repris les grandes firmes nationales présentes à Lyon : Bayer pour Aventis Crop Science, Volvo pour Renault-Trucks, par exemple.

L'argument le plus efficace pour inciter les groupes internationaux privés présents à Lyon à développer leurs fonctions supérieures sur place réside dans la qualité du partenariat qui peut leur être offert. C'est pourquoi la politique de délocalisation des administrations ou organismes publics doit être poursuivie et accompagnée d'une politique d'accueil des organisations internationales publiques et privées, y compris les organisations non gouvernementales (ONG).

L'Etat peut et doit contribuer au développement, dans la métropole lyonnaise, de pôles d'excellence de niveau mondial, en orientant le développement des fonctions métropolitaines de telle sorte qu'elles complètent et renforcent les spécialisations de Lyon. Quelques exemples dans l'enseignement supérieur, la culture et la santé permettent d'illustrer ce principe.

L'enseignement supérieur :

L'Université, les organismes de recherche et les grandes écoles peuvent jouer un rôle moteur dans la constitution et le renforcement des pôles d'excellence. Cette réalité, qui devra être mieux reconnue dans l'agglomération lyonnaise, a des incidences directes sur l'aménagement et l'organisation du territoire métropolitain. L'enseignement supérieur et la recherche n'échappent pas aux lois de la spécialisation et de la taille critique, qui dominent les activités économiques ; pour percer au niveau mondial, il est nécessaire dans ces conditions d'aller au-delà de l'aire métropolitaine lyonnaise pour structurer l'offre du binôme Lyon/Saint-Etienne-Grenoble tout entier.

Dans ce contexte, il convient de distinguer deux types de pôles d'excellence :

- des pôles à spécialités étroites dont l'écho dépasse largement la dimension régionale, comme le pôle optique/vision à Saint-Etienne ; les formations professionnalisantes à l'Isle d'Abeau ;
- des pôles incluant des disciplines à champ plus large, qui ne sont pas aussi connus que les premiers mais qui constituent une grande part de l'enseignement supérieur de la métropole ; l'ensemble des sciences humaines et sociales, pour lesquelles l'Université Lyon II est la deuxième en France en terme de recherche, n'est pas suffisamment valorisé.

La culture :

Dans ce domaine, les atouts de la métropole lyonnaise sont importants : la densité des grands établissements artistiques, l'existence de pôles forts autour de la musique, de l'art contemporain, du théâtre, de la danse et du patrimoine industriel. La culture est un facteur essentiel du rayonnement et de l'attractivité de la métropole, en lien avec son développement économique et urbain global.

La santé :

Pour la constitution de pôles d'excellence, l'accent doit être mis sur les relations entre recherche médicale, pratique hospitalière et entreprises privées. Un grand projet, réunissant établissements hospitaliers publics et privés, laboratoires, instituts de recherche et entreprises privées en cancérologie, témoigne de démarches déjà à l'œuvre.

Le principal atout de Lyon réside dans sa taille critique : les Hospices Civils de Lyon disposent du deuxième potentiel de patients de France après l'Assistance Publique de Paris, permettant de mettre au point des traitements nouveaux en liaison avec l'industrie pharmaceutique. Le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Saint-Etienne est également un atout pour l'aire métropolitaine. L'enjeu est d'importance, avec les incidences qui en découlent sur l'organisation territoriale.

En conclusion, dans beaucoup de secteurs, les acteurs lyonnais n'atteignent pas d'eux-mêmes la masse critique qui permet de se placer au niveau mondial, ce qui pose la question des alliances possibles :

- dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche, c'est le niveau régional et, dans la région, le binôme Lyon/Saint-Etienne - Grenoble qui détient la taille pertinente ;
- dans le domaine des organisations internationales publiques et privées, c'est la coopération avec Genève qui pourrait être renforcée ;
- la coopération avec la métropole marseillaise peut porter sur des projets développés dans le secteur des transports et de la logistique pour une meilleure utilisation du port de Marseille.

En matière de fonctions métropolitaines, l'objectif premier est bien d'affirmer la capacité de la métropole dans son ensemble à accueillir de telles fonctions, avec le souci d'un développement multipolaire valorisant les atouts de chacun.

3. Organiser une métropole multipolaire

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,
- en outre, de conforter les pôles secondaires de Villefranche et de Vienne ainsi que ceux de Givors, Ambérieu et Pont-de-Chéruy.

Pour maintenir la cohésion de la métropole multipolaire, chacun de ses pôles doit disposer de liaisons performantes vers l'aéroport et le centre de Lyon.

L'**agglomération stéphanoise** sort d'une période de reconversion industrielle où la priorité était de recréer des emplois ; elle peut aujourd'hui miser sur des spécialisations à partir de pôles d'excellence (optique/vision, technologies médicales, bureaux d'études liés à la mécanique et à l'automobile, design...), en jouant l'alliance et la complémentarité avec Lyon. L'Université de Saint-Etienne, qui ne peut plus espérer une croissance démographique doit, en liaison avec les universités lyonnaise et grenobloise, rechercher quelques filières d'excellence.

Le phénomène le plus inquiétant pour l'agglomération est la désaffectation de la ville centre et l'accentuation du déséquilibre entre les vallées industrielles qui se sont vidées de leur population et le développement des communes de la Plaine du Forez. Le phénomène de péri-urbanisation revêt ici un caractère plus particulièrement alarmant compte tenu de l'absence de croissance démographique globale.

Le CIADT du 12 juillet 2005 a décidé le principe de création d'un établissement public d'aménagement d'État à Saint-Étienne ; il sera l'opérateur des opérations lourdes de développement économique, social et urbain du centre ville.

La qualité des liaisons depuis Saint-Etienne vers le centre de Lyon, vers la plateforme multimodale de Saint-Exupéry et plus généralement la connexion de l'agglomération au réseau national de grandes infrastructures, deviennent très importantes dès lors que le projet de territoire est solide et partagé.

L'amélioration des liaisons par le transport ferroviaire régional et leurs connexions aux réseaux de transports collectifs de Saint-Etienne et de Lyon est une priorité déjà largement prise en compte par la Région. La fréquence, le confort, le cadencement et surtout la régularité des transports ferroviaires régionaux sont prioritaires pour les usagers ; ils sont conditionnés par l'augmentation de capacité du nœud ferroviaire lyonnais.

Le projet d'autoroute A45 est retenu par le CIADT du 18 décembre 2003. Sa réalisation s'impose pour améliorer significativement le niveau de service par route. Il devrait s'articuler avec les deux systèmes de transport de Saint-Etienne et de Lyon en cohérence avec chacun des plans de déplacements urbains (PDU).

La structuration d'une agglomération nord-iséroise s'inscrit dans des réflexions menées par l'Etat et les acteurs publics dans le prolongement du rapport "Isle d'Abeau 2015". Elle marquera une étape nouvelle de l'action en faveur de la Ville Nouvelle ; le retour dans le "droit commun" de la Ville Nouvelle incite à formaliser un projet sur une agglomération d'une taille suffisante et cohérente dans le Nord-Isère qui s'appuierait sur la ville nouvelle, les villes de Bourgoin-Jallieu et de La Verpillère ainsi que d'autres communes parties prenantes. Un syndicat d'étude intercommunal (le SATIN) travaille sur ce projet et sur les statuts possibles de cette future agglomération.

La structuration du Nord-Isère suppose que l'émiettement administratif qui caractérise ce territoire soit traité efficacement.

Situé directement dans l'aire d'influence lyonnaise, ce territoire connaît un fort développement économique complémentaire de celui de Lyon mais aussi de celui de Grenoble. Son irrigation exceptionnelle par les infrastructures et la proximité de l'aéroport ont joué un rôle déterminant, notamment pour la logistique, prise au sens large, de niveau euro-régional.

Sur le plan résidentiel, la Ville Nouvelle a joué un rôle d'accueil à la fois pour le desserrement local et lyonnais et pour de nouveaux résidents venant de l'extérieur de la métropole lyonnaise. Elle constitue une alternative au mitage du périurbain en conciliant densité moyenne et proximité des pôles d'emplois et des services. Toutefois, la diversification du parc de logements doit y être poursuivie. En effet, ce pôle d'emplois ne correspond pas encore à un pôle résidentiel stable ; ce qui peut accentuer une diffusion en périphérie de l'habitat individuel, fragiliser l'armature urbaine, entraîner beaucoup de déplacements en voiture et menacer les identités de certains secteurs à forte valeur paysagère comme l'Isle Crémieu par exemple.

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.

Enfin, plusieurs projets d'infrastructures de transport retenus par le CIADT du 18 décembre 2003 doivent se réaliser dans ce territoire, notamment la Ligne Ferroviaire Transalpine Lyon-Turin.

La superposition d'enjeux à différentes échelles rend nécessaire une très bonne articulation entre les différentes démarches prospectives (aire métropolitaine, lien avec l'aéroport, schéma de cohérence territoriale (SCOT) Nord-Isère, structuration de l'agglomération proprement dite).

La question des déplacements se pose, elle aussi, aux différentes échelles ; elle sera dans le noyau dur des démarches prospectives. Pour les liaisons avec Lyon (en particulier avec la Part-Dieu) l'amélioration de la desserte voyageurs par les transports ferroviaires régionaux est prioritaire. A long terme la desserte de l'aéroport par les transports ferrés régionaux depuis l'agglomération grenobloise pourrait bénéficier également à l'agglomération nord-iséroise.

Pour les déplacements internes à l'agglomération, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains (PDU) à l'échelle de l'agglomération est acquise par délibération du 16 avril 2003 du Syndicat des Transports Urbains du nord-Isère (STUNI). Celui-ci conduira non seulement à prévoir une nouvelle offre de transports collectifs et sa connexion aux transports ferroviaires régionaux mais aussi à analyser, avec les services de l'Etat, les difficultés de fonctionnement de l'agglomération en matière routière.

Les agglomérations de Villefranche et de Vienne, ainsi que celles de Givors, d'Ambérieu et de Pont-de-Chérury, 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, des actions sur la requalification d'espaces publics, les politiques de déplacements urbains, l'implantation de services. Elles constituent ainsi une alternative à la vie dans une grande agglomération, pour leur cadre de vie.

Le Schéma Régional des Transports (SRT) prévoit pour les agglomérations de Villefranche, Vienne, Givors et Ambérieu une desserte par le transport ferroviaire régional de qualité vers Lyon mais aussi vers d'autres grandes villes régionales.

L'agglomération de Pont-de-Chérury n'est pas suffisamment inscrite dans un réseau d'infrastructures pour devenir une agglomération secondaire structurante. Les autorités organisatrices de transport et les gestionnaires d'infrastructures doivent intégrer cette préoccupation dans leurs réflexions pour des liaisons vers Lyon comme pour les liaisons vers l'agglomération nord iséroise.

Enfin, le centre de la métropole : 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.

En achevant l'aménagement du quartier de La Part-Dieu et le projet de Cité Internationale, en accélérant la ré-appropriation des fleuves dans l'espace urbain, en utilisant le site du Confluent entre le Rhône et la Saône, en maîtrisant le développement de Gerland, l'agglomération lyonnaise saura à la fois maintenir et valoriser un acquis exceptionnel, tout en dotant le centre de l'agglomération d'équipements nécessaires à une grande métropole européenne.

Compte tenu des enjeux sur ces agglomérations qui composent la métropole multipolaire, les démarches de planification telles que les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), les Plans des Déplacements Urbains (PDU) et les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) sont nécessaires et à des échelles adaptées.

4. Valoriser la situation géostratégique de la métropole grâce à des infrastructures et des services de transport garantissant une bonne accessibilité

La métropole lyonnaise bénéficie d'ores et déjà d'un réseau d'infrastructures et d'équipements très développé : autoroutes et réseau des routes nationales, LGV Sud-Est, réseau ferroviaire dense, aéroport international de Saint-Exupéry, réseau des voies navigables.

Pour valoriser la région lyonnaise et ses liaisons vers les autres pôles européens et régionaux, l'Etat, lors du CIADT du 18 décembre 2003 et dans le cadre de décisions ministérielles propres à certains projets individuels, a retenu les mesures suivantes :

- favoriser le développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry afin de conforter son rôle de plate-forme de trafic international pour le Grand Sud-Est ; favoriser son accès par des services ferroviaires rapides avec les principales villes de son aire d'influence en complémentarité avec les autres modes de transport et en correspondance avec les services aériens ;
- améliorer les liaisons régionales ferroviaires en temps de parcours avec les Trains Régionaux à Grande Vitesse (TRGV) entre les grandes villes rhônalpines et Lyon en utilisant les infrastructures LGV (Lignes à Grande Vitesse) ;
- améliorer la liaison ferroviaire avec l'Italie, dans le cadre de la politique multimodale des liaisons transalpines, avec un nouvel itinéraire ferroviaire Lyon-Turin, mixte pour le fret et les voyageurs, comprenant une ligne nouvelle à grande vitesse entre Lyon et Chambéry ;
- compléter le réseau à grande vitesse pour la liaison vers Strasbourg et Francfort par la branche sud du TGV Rhin-Rhône ;
- compléter le maillage routier national de liaisons rapides pour assurer des liaisons transversales vers la façade atlantique et le Sud-Ouest, par :
 - la liaison de Lyon vers Bordeaux par l'autoroute A 89 dont la déclaration d'utilité publique (DUP) est désormais prononcée ;
 - l'aménagement progressif en route express à 2 fois 2 voies de la liaison Lyon-Toulouse (RN 88), dans le prolongement de l'autoroute A 45 Lyon-Saint-Etienne ;
- contribuer au développement et à l'adaptation à la demande des chantiers de transport combiné, ferroviaires et fluviaux et des plates-formes de ferroutage du pôle métropolitain ; plusieurs sites potentiels sont évoqués, mais les études techniques ne permettent pas d'arrêter des choix ;
- écarter les trafics de transit des zones urbaines avec des contournements routiers respectant les contraintes environnementales, à Lyon (contournement ouest, A432 jonction Les Echets-La Boisse) et à Saint-Etienne (contournement ouest) ;

- dégager des solutions à la saturation du nœud de trafic ferroviaire de la traversée de Lyon, notamment par la réalisation du contournement ferroviaire de Lyon qui contribuera à l'objectif global de rééquilibrage modal pour les marchandises et qui permettra également d'améliorer la desserte voyageur de Saint-Exupéry ;
- aménager un itinéraire nord-sud alternatif à A6-A7 par la réalisation de l'axe A48-A49 ;
- engager en 2006 un débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

5. Conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement

L'aéroport de Saint-Exupéry (6 millions de passagers en 2001, 6,5 en 2005) est relié à 112 villes en aérien, à 13 en TGV. La plate-forme actuelle occupe 1 100 ha (2 000 ha au total). 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.

L'Avant-Projet de Plan Masse (APPM) approuvé le 30 juin 1999 rend possibles à terme 4 pistes et offre donc une forte réserve de capacité potentielle. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, gestionnaire de l'aéroport, a proposé un schéma directeur des aménagements à réaliser avec des phases progressives : un programme de maîtrise du foncier a été défini en conséquence.

Les perspectives de croissance de l'aéroport, avec un élargissement de sa zone de chalandise dû à l'amélioration des dessertes régionales et à la mise en service du TGV Méditerranée, font estimer un trafic aérien approchant 14 millions de passagers à l'horizon 2020. C'est le chiffre qui est inscrit dans l'APPM de 1999 et repris dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2005.

L'ensemble des acteurs économiques et politiques de la métropole affiche une ambition plus forte : faire de l'aéroport de Saint-Exupéry la deuxième porte d'entrée intercontinentale en France (trafic de l'ordre de 20 millions de passagers en 2020).

Indépendamment de l'ampleur et du rythme du développement futur de la plate-forme de Saint-Exupéry, ce développement n'exclut pas la présence d'aéroports actifs en région, qui continuent à se développer pour répondre en particulier à des besoins spécifiques, qu'il s'agisse de contraintes horaires, de politique de prix ou de clientèle spécifique.

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 :

- 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 sur la plate-forme, de 6 000 à 15 000 nouveaux emplois estimés, selon les hypothèses de trafic.

Il est clair que cette éventuelle montée en puissance de l'aéroport ne sera possible que si des actions de limitation des nuisances sont engagées pour améliorer les conditions de vie des riverains et si le développement urbain (résidentiel et économique) est strictement limité et organisé, pour ne pas exposer davantage d'habitants au bruit et pour préserver les facilités d'accès à la plate-forme.

La lutte contre les nuisances passe par des améliorations sur les matériels pour diminuer le bruit, en particulier la nuit, et la pollution ; par le strict respect des trajectoires et par un dialogue et une concertation permanente avec les élus et les riverains. En matière de protection de l'environnement, des engagements ont été pris par le gestionnaire en 2001.

Pour une métropole solidaire et un développement durable

La qualité du cadre de vie constitue globalement un facteur d'attractivité pour l'ensemble de la métropole.

6. Aller vers une nouvelle répartition des dynamiques démographiques, plus favorable à certains territoires en perte d'attractivité et aux pôles urbains déjà équipés

L'analyse de l'évolution démographique et sociale de la métropole a révélé une carte très contrastée entre les territoires en perte d'attractivité et ceux qui, au contraire, accueillent à des rythmes parfois très élevés de nouveaux résidents. Le phénomène de dévalorisation, d'abord repéré dans certains quartiers dits sensibles et dans les vallées industrielles de la Loire, s'est depuis propagé à des secteurs entiers qui souffrent d'un déficit d'image mais surtout qui ne peuvent pas apporter facilement des réponses satisfaisantes aux besoins des ménages. Les possibilités ouvertes par la présence de nombreuses routes et par les aides à la pierre pour construire des maisons individuelles en périphérie ont accéléré la désaffection de ces territoires.

Il est impératif et urgent de réagir pour ne pas laisser l'écart se creuser davantage. 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 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 la 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 : ils recèlent des capacités de transformation et d'aménagement ; ils ont des atouts en matière de services, notamment en transports collectifs. Une hypothèse de 250 000 habitants supplémentaires, conduit à estimer à 300 000 les logements nécessaires (dans les conditions de renouvellement et de desserrement constatées en moyenne en Rhône-Alpes entre 1990 et 1999). 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 (contrat de projets Etat-Région, contrats d'agglomération et contrats de pays, contrats de ville, soutien aux établissements publics fonciers, au développement des transports collectifs...)

Par ailleurs, 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.

7. Maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace

Le diagnostic a mis l'accent sur les dysfonctionnements collectifs engendrés par l'étalement urbain (nuisances et coûts) et sur la prise de conscience qu'ils imposent aux décideurs comme aux citoyens.

Une vision à moyen et long terme (2020) de l'organisation de l'espace métropolitain s'appuie sur :

- **une armature urbaine renforcée pour accueillir prioritairement le développement résidentiel**

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. 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.

Cependant, la fréquentation de centres commerciaux accessibles par autoroute et la pratique des services situés à proximité du lieu de travail plutôt que du lieu de résidence ont éloigné les habitants de leur ville de rattachement. Le sentiment d'appartenance se décline à l'échelle des grandes aires urbaines d'une part, et à l'échelle de son quartier ou de son village d'autre part, pour ceux qui sont mobiles. Les populations non mobiles ou défavorisées attendent, elles, des services urbains de proximité.

- **une offre hiérarchisée pour l'accueil des entreprises**

Pour la compétitivité des entreprises appelées à s'adapter au contexte économique et au marché, le lieu d'implantation et la qualité des services offerts jouent un rôle majeur.

La limitation de consommation d'espace, la rationalisation des transports de marchandises, la promotion des dessertes multimodales, l'articulation avec le renforcement des services dans les pôles urbains obligent aussi à une stratégie d'offre plus ciblée que dans le passé.

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 ; des zones intercommunales aménagées selon des critères durablement établis par les structures intercommunales qui sont aujourd'hui présentes sur toute l'aire métropolitaine, souvent avec une taxe professionnelle unique déjà instituée. Cette offre hiérarchisée 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 (EPORA), ou de politiques ciblées comme celles du Grand Lyon.

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 grandes dimensions concernant préférentiellement les activités industrielles et logistiques ; ou secteurs susceptibles d'accueillir des activités phares.

- **la préservation et la valorisation des espaces naturels, agricoles et paysagers inscrits dans un cadre cohérent**

Ces trente dernières années, peu de projets intercommunaux ont été menés dans un souci de valorisation d'un espace à dominante naturelle, si l'on excepte la création du Parc Naturel Régional du Pilat et, plus récemment, les réflexions engagées dans le cadre de Natura 2000.

Les inventaires (ZNIEFF, ZICO, inventaires Natura 2000) ont pourtant démontré la richesse de ce territoire ; mais la prise en compte des espaces à forte valeur écologique ou paysagère s'est essentiellement traduite par l'identification de quelques zones, de superficies d'ailleurs réduites, à protéger.

Sous la pression du développement périurbain, le morcellement des espaces non bâtis s'opère et les mécanismes de résistance à la pression foncière ne fonctionnent plus. Or l'image et l'identité d'un territoire, le cadre de vie de ses habitants, dépendent bien autant des espaces non bâtis que des constructions elles-mêmes. 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, garantir la pérennité d'une agriculture périurbaine, permettre la création de zones de loisirs, garder des poumons verts, préserver la diversité biologique.

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 confiée à l'Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise en coopération avec EPURES, agence d'urbanisme de Saint-Etienne, et à laquelle ont participé les services techniques de plusieurs collectivités territoriales, 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.

- **un système de transport à l'échelle métropolitaine**

Parmi tous les éléments qui participent au processus complexe de transformation de l'espace, les réseaux de transport sont tout particulièrement déterminants. Le cercle "demande de déplacements, offre routière, éloignement résidentiel, saturation et pollution, demande de nouvelles routes..." est non vertueux, au sens du développement durable.

C'est bien à l'échelle de l'aire métropolitaine que le système de transport doit être conçu et réalisé pour servir non seulement l'ambition internationale mais également le fonctionnement interne du territoire. Ce système de transport doit comprendre la conception des infrastructures elles-mêmes et des équipements logistiques, mais aussi les niveaux de service attendus, avec les offres de transport correspondantes et les modalités d'exploitation, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Les acteurs publics du territoire de la métropole demandent la lisibilité de l'ensemble des projets de l'Etat à 20 ans et leur inscription dans un système qui montre la cohérence des projets de l'Etat entre eux, mais aussi leur cohérence avec les projets des différentes autorités organisatrices de transport.

Le système de transport doit préciser le niveau de l'offre attendu pour les transports collectifs comme pour la desserte par routes et donner les conditions de mise en œuvre en particulier concernant les aménagements des réseaux ferré et routier.

Les déplacements internes à l'aire métropolitaine, et notamment les déplacements domicile-travail, n'ont cessé d'évoluer vers un allongement des distances et une multiplication des origine-destination. D'une part, les aménagements sur les réseaux autoroutiers et routiers doivent être particulièrement encadrés pour ne pas contribuer à l'étalement urbain. D'autre part, les périmètres de transports collectifs s'avèrent trop étroits pour mettre en place une offre adaptée et surtout pour élaborer des politiques globales de transport à travers les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

La coopération entre les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) est nécessaire pour harmoniser les horaires, l'information, la billetterie, la tarification et pour débattre des priorités en matière d'investissement.

Enfin, la mise en œuvre dans le temps des différents projets de transports en commun et de voiries, notamment lorsqu'ils sont de nature à se concurrencer même partiellement, doit prendre en compte la nécessité de laisser aux transports en commun le temps de capter la clientèle attendue.

8. Prendre en compte dans les projets de développement les risques technologiques et naturels

Les risques industriels sont encadrés par une réglementation nationale stricte, mise en œuvre par l'Etat. Elle impose, d'une part, une évaluation des risques *ex ante* et l'examen de l'acceptabilité des projets sous l'angle des risques qu'ils génèrent pour le voisinage ; d'autre part, un ensemble de dispositifs complémentaires spécifiques aux sites à risques majeurs visant la maîtrise de l'urbanisation, l'information des populations exposées aux risques et la mise en place de plans d'urgence sous la responsabilité des pouvoirs publics.

La DTA n'a pas pour rôle de traiter de l'application de textes législatifs ou réglementaires concernant les installations classées et les risques naturels. Il est cependant évident que l'urbanisation, les projets de grandes infrastructures et le développement d'activités ne pourront ignorer les contraintes découlant de ces textes appliqués sur les secteurs concernés.

La DTA, dans ce projet partagé, retient 7 objectifs prioritaires. La poursuite de ces objectifs passe par la mise en place d'orientations à valeur prescriptive (*chapitres 3 & 4*) et par des politiques d'accompagnement (*chapitre 5*).

L'Etat, partie prenante de ce projet, considère comme essentiel de :

- *Reconnaître et soutenir la métropole lyonnaise comme métropole internationale, notamment en contribuant à y développer des fonctions de commandement et de rayonnement ;*
- *Garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry ;*
- *Participer à la structuration multipolaire de la métropole, s'appuyant sur Lyon, Saint-Etienne et l'agglomération nord-iséroise ;*
- *Reconquérir les territoires en perte d'attractivité ;*
- *Lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie ;*
- *Réaliser les contournements autoroutier et ferroviaire dans le cadre d'un système de transport favorisant le report modal et cohérent avec le projet de développement métropolitain et réaliser la ligne ferroviaire transalpine ;*
- *Mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.*

**CHAPITRE 3 :
ORIENTATIONS ET OBJECTIFS
DE LA DTA**

Les orientations de la DTA, qui concernent l'ensemble de son périmètre, découlent des sept objectifs prioritaires, énumérés en conclusion du chapitre précédent ; elles constituent la contribution de la DTA à la mise en œuvre du projet partagé décrit au chapitre 2, à travers des prescriptions de planification et d'urbanisme. Ces orientations sont organisées en 12 grands thèmes, traitant de l'armature urbaine du territoire, du système de transport et des modalités d'aménagement de l'espace.

L'armature urbaine du territoire

1. La métropole tripolaire : Lyon, Saint-Etienne, agglomération Nord-iséroise

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 véritablement métropolitain. Cet objectif doit être conforté par le développement des relations en transports collectifs, tout particulièrement entre les trois pôles métropolitains.

2. La plate-forme multimodale de Saint-Exupéry

L'aménagement de la plate-forme est stratégique pour la métropole. Pôle d'échanges avant tout, elle devient pôle d'équipements et d'emplois dont l'ampleur a des conséquences sur l'organisation d'autres pôles économiques et urbains ainsi que sur le système de transport.

Conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement, c'est à la fois calibrer l'aménagement de la plate-forme elle-même et fixer des contraintes pour l'aménagement du territoire qui l'entoure en cohérence et en complémentarité avec les autres plates formes aéroportuaires de la région (Bouthéon, Saint Geoires, Chambéry) et hors région (Marseille, Clermont-Ferrand, Genève-Cointrin).

La plate-forme de Saint-Exupéry est d'abord un centre de communications intermodal pour les voyageurs. Sa première fonction est d'offrir une ouverture et une accessibilité aériennes nationales et internationales à la métropole, à la région Rhône-Alpes et, plus largement, au Grand Sud-Est.

Sa deuxième fonction est d'être une gare de l'Est de l'agglomération lyonnaise et du Nord-Isère aussi bien pour les TGV que pour les transports ferrés régionaux. A terme, elle représente la troisième gare lyonnaise et a vocation à être connectée à l'ensemble des grandes villes de Rhône-Alpes.

La plate-forme de Saint-Exupéry est enfin un pôle de transport et de conditionnement du fret aérien, fret à haute valeur ajoutée pour la longue distance.

La plate-forme est un secteur où la prise en compte des contraintes est particulièrement sensible et où la compatibilité entre le bruit et certaines activités doit être étudiée.

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 améliorée 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.

Le fonctionnement optimisé de l'aéroport comme son développement exigent une desserte performante entre l'aéroport et le centre-ville de Lyon, mais aussi entre l'aéroport et les grandes villes de Rhône-Alpes. Une desserte cadencée entre La Part-Dieu et la plate-forme sera assurée par le projet LESLYS, couplé à la desserte urbaine par LEA entre La Part-Dieu et Meyzieu sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL).

A plus long terme, l'aménagement d'une gare pour les transports ferroviaires régionaux, dont les emprises sont réservées dans la gare TGV, devra être réalisé avec raccordement par le nord et/ou le sud au réseau ferroviaire existant.

Le secteur situé autour de la plate-forme est concerné par l'ensemble des orientations de la DTA.

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 Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), des orientations territorialisées plus précises sont définies par la DTA, assorties d'une cartographie prescriptive dans le chapitre 4.

3. Les territoires en perte d'attractivité

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 transport, en particulier à l'intérieur des centres-villes et des centres-bourgs.

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 Saint-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'Etablissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (EPOFA) sur les sites militaires (GIAT Saint-Chamond, MAS) ou industriels (Sud-Loire, VMC – Fives-Lille Givors) ;*
 - *ensuite en contribuant à l'organisation du développement global et en encadrant strictement le développement de certains secteurs géographiques potentiellement concurrents figurant en bleu hachuré sur la carte de la page 38, 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.

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. Ils définiront les grands axes des projets de renouvellement urbain.

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 installés, 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.

Dans l'**agglomération stéphanoise**, le développement de projets doit s'inscrire dans une politique ambitieuse de requalification urbaine. La rénovation de l'important parc d'immeubles et de logements anciens qui occupent une grande partie du centre de la ville de Saint-Etienne est une condition préalable à toute politique visant à enrayer la fuite des habitants vers la périphérie de l'agglomération. C'est l'une des principales raisons de la décision de principe de constituer un établissement public d'aménagement d'Etat sur Saint-Etienne.

En matière d'infrastructures autoroutières, il est important de veiller à maintenir l'équilibre entre les fonctions de grand transit et les fonctions de desserte locale.

L'A 45 et le contournement ouest de Saint-Etienne (COSE) constitueront un axe de transit. De ce fait, les connexions avec le réseau routier d'agglomération devront être étudiées dans le souci d'éviter la création anarchique de pôles économiques nouveaux en concurrence directe avec le cœur de l'agglomération.

Les sites situés à proximité des portes d'entrée A45 – RD3 et franges Nord-Est de Saint-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.

Les secteurs géographiques situés à proximité des futurs diffuseurs de l'A45 et du contournement ouest de Saint-Etienne (COSE) modifient profondément l'accessibilité et la visibilité du territoire. Ces diffuseurs, inscrits dans le tissu de l'agglomération, ouvrent de nouvelles portes d'entrée.

La connexion des principaux pôles de l'agglomération et des voiries structurantes sera recherchée avec le réseau de transports collectifs urbains et avec les transports ferrés régionaux.

Sur le contournement ouest de Saint-Etienne (COSE), l'échangeur de Dourdel existant pourra faire l'objet de réaménagements visant à privilégier les échanges entre le RD3 et le contournement ouest.

Les territoires situés à proximité, 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 Saint-Etienne accessibles depuis la RD3, desservis par les transports collectifs.

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. 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.

A l'échelle plus large de l'agglomération 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.

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, à la plate forme 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 Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (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.

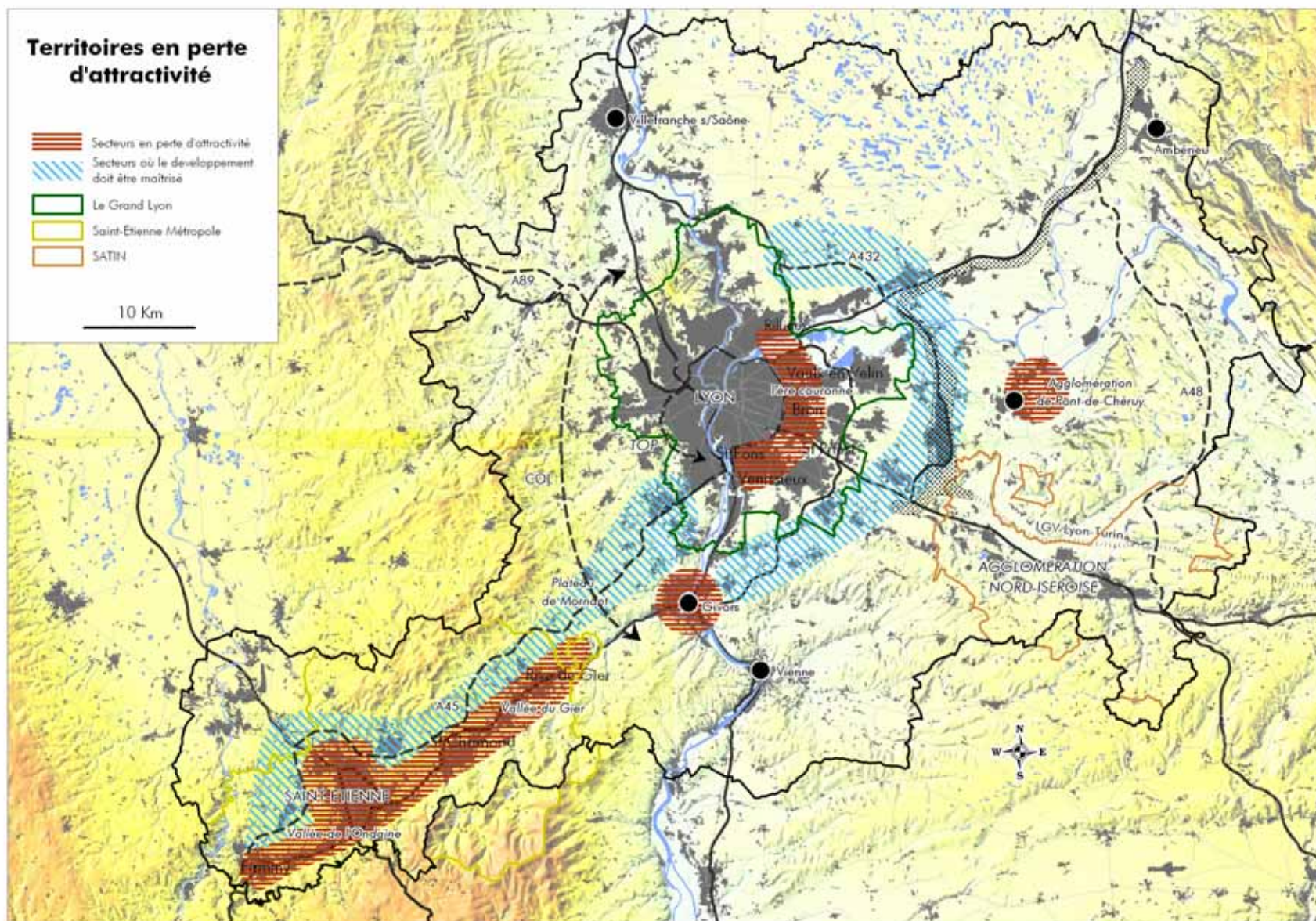
Tous les sites de renouvellement urbain de l'aire métropolitaine, centre de Saint-Etienne, vallées du Gier et de l'Ondaine, première couronne de l'Est lyonnais et agglomération de Pont-de-Chéruy, sont aussi à considérer comme des gisements d'espaces propices au développement urbain.

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.

4. Les pôles d'équilibre, relais du développement urbain

Dans un territoire que le diagnostic a décrit comme organisé autour de trois pôles majeurs où la structure urbaine est encore hiérarchisée et forte, 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. La structuration du territoire et l'implantation des services devront favoriser la performance économique et la qualité de vie des résidents.

Ces pôles d'équilibre ont vocation à accueillir une part significative de la croissance de la population et de l'emploi par une politique de densification raisonnable.



5. Les zones d'accueil des entreprises

Les zones d'envergure métropolitaine

Dix sept zones d'accueil d'entreprises, d'envergure métropolitaine, existantes ou dont l'extension est décidée, sont identifiées.

Parmi ces zones, 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).

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.

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 et seront labellisées sur le plan environnemental.

L'aire métropolitaine comporte plusieurs autres sites économiques métropolitains, dédiés notamment à la chimie et la 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).

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 trolley-bus).

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.

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.

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.

Pour la plate-forme de Saint-Exupéry considérée sous l'angle de l'accueil d'activités, voir chapitre 4.

Fonctions spécifiques et sites réservés

Le système d'offre hiérarchisé pour l'accueil des entreprises doit pouvoir assurer quelques fonctions spécifiques sur l'ensemble du territoire de la métropole.

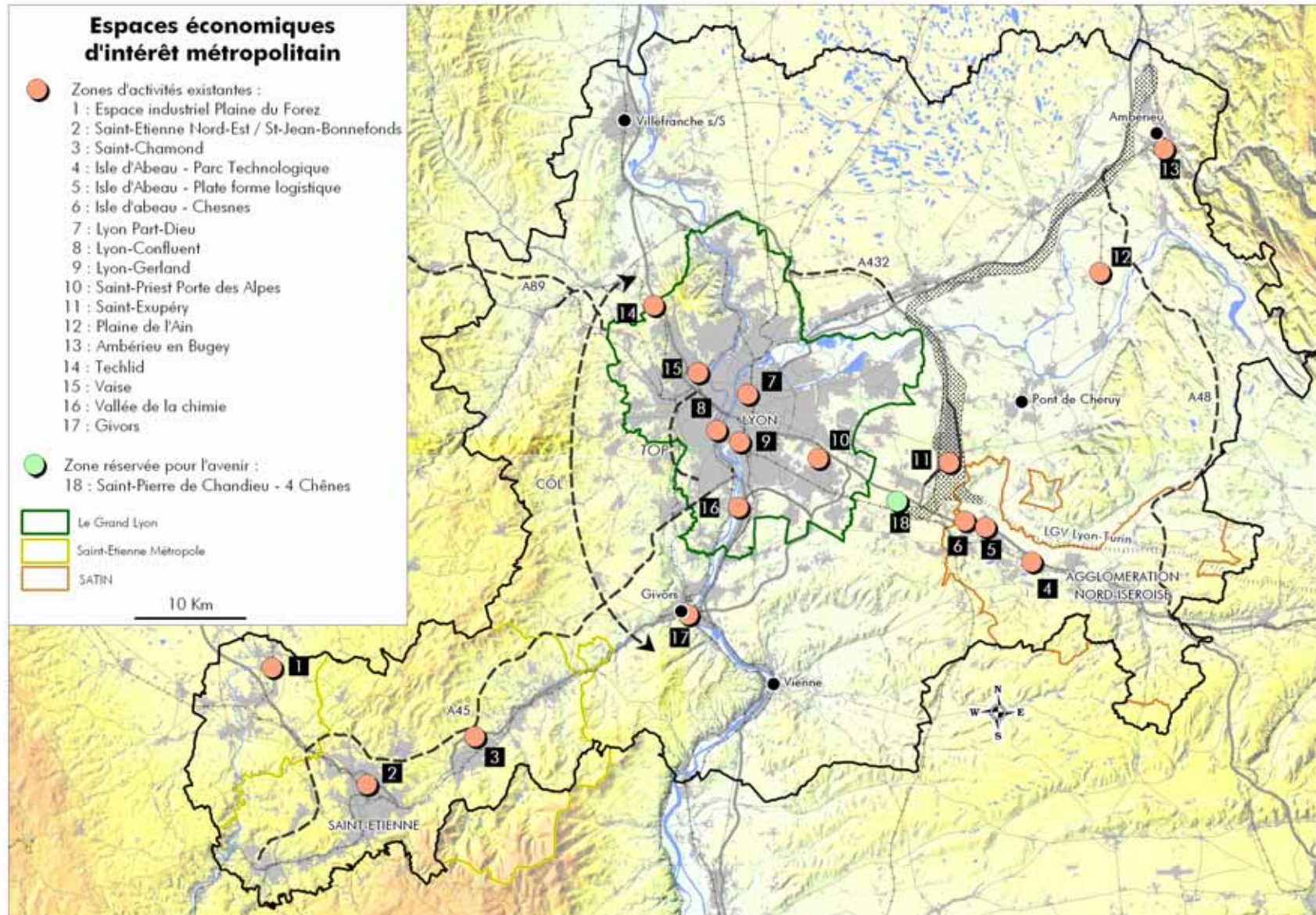
Il est en particulier nécessaire de :

- pouvoir accueillir une entreprise d'envergure internationale ayant besoin de mobiliser plus de cent hectares 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 : confidentialité, nuisances ou risques, par exemple ;
- prévoir une nouvelle zone dédiée aux activités logistiques en complément de la Plaine de l'Ain (Parc industriel de la Plaine de l'Ain), de l'Isle d'Abeau (Chesnes) et de Vénissieux (Corbas, Port Edouard Herriot) ;
- privilégier les implantations logistiques intermodales route/rail, route/fleuve ou route/rail/fleuve ;
- enfin, il est probable que le chantier de transport combiné de Vénissieux devra être complété ou relocalisé à moyen ou long terme.

Sur la carte des zones d'envergure métropolitaine figurent plusieurs sites intéressants, parmi lesquels les réserves foncières attenantes au Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) et celles de l'Isle d'Abeau. Pour l'Ouest de la métropole, mention peut être faite également de l'espace industriel de la plaine Sud-Forez.

- La localisation de la zone d'accueil privilégiée pour la future plate forme d'autoroute ferroviaire, prévue à l'Est de Lyon, nécessitera une démarche avec l'Interscot ; elle sera précisée avant le début de la réalisation de la Liaison Ferroviaire Transalpine, en concertation avec les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs de transport..

A cet égard, à la demande des collectivités territoriales, l'Etat prendra des mesures pour préserver le potentiel du site d'Ambérieu.



Les zones de niveau intercommunal

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

Parmi les critères de choix des sites, 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 urbanisé 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.**

Le système de transport

Il décline des orientations fixées par le CIADT du 18 décembre 2003 et arrête des principes de localisation des infrastructures à réaliser.

Cela concerne trois enjeux stratégiques pour la Région Rhône-Alpes et le Grand Sud-Est : le transit nord-sud des flux internationaux ; les traversées transalpines et le fonctionnement du pôle d'échange de Lyon.

On peut y ajouter le transit est-ouest vers la façade atlantique et la péninsule ibérique.

La métropole lyonnaise est à la fois un carrefour international historique de circulation et une concentration urbaine de 2,3 millions d'habitants et d'1 million d'emplois.

Le premier objectif du système de transport de l'aire métropolitaine est de concilier la fluidité du trafic de transit, un niveau de service efficace pour le trafic d'échanges (notamment à l'échelle régionale) et les besoins en déplacement des personnes et des biens dans la métropole elle-même.

Le deuxième objectif concerne les transports collectifs et leur attractivité dans le but de limiter la croissance du trafic en voitures individuelles. En effet, le diagnostic a mis en évidence un phénomène de diffusion des logements dans un périmètre de plus en plus large, entraînant des besoins de déplacement de plus en plus importants.

Le troisième objectif est celui du report des marchandises produites et consommées par la métropole sur d'autres modes de transport que la route, tels que le fer et la voie d'eau. En effet, les activités croissantes de l'aire métropolitaine génèrent un trafic fret lui-même en augmentation avec en conséquence le risque de saturation et d'accroissement des nuisances sur les espaces traversés.

Le CIADT du 18 décembre 2003 énumère les infrastructures qui restent à réaliser et affiche leurs fonctions prioritaires.

6. Les contournements de Lyon

Le contournement ferroviaire à l'Est

Les fonctions principales assignées à ce projet sont les suivantes :

- 1°) constituer un maillon essentiel de l'itinéraire nord-sud reliant l'arc méditerranéen au Bénélux, offrant des services compétitifs par le rail ;
- 2°) permettre au fret ferroviaire venant du nord (Dijon, Ambérieu) de rejoindre la nouvelle ligne Lyon-Turin en cohérence avec la nouvelle traversée sous les Alpes, en vue de favoriser un renouveau de la performance ferroviaire, condition nécessaire pour un report modal efficace de la route vers le rail ;
- 3°) renforcer la desserte de la gare de Saint-Exupéry ;
- 4°) éviter la saturation complète de la gare de la Part-Dieu. Celle-ci ne pourra pas absorber la croissance des différents trafics, quelle qu'en soit la nature, dans les vingt ans qui viennent.

Par ailleurs, il convient de réduire les risques que crée aujourd'hui dans cette gare la juxtaposition des trafics de voyageurs grandes lignes, TGV, le trafic local de voyageurs des transports ferroviaires régionaux qui doit augmenter sensiblement, et le passage des convois de marchandises, y compris de matières dangereuses.

En outre, le contournement ferroviaire doit permettre de desservir correctement les sites logistiques à l'est et au sud de la métropole (Vénissieux, Nord-Isère, Plaine de l'Ain). Il constitue un maillon du projet "Magistrale ECO-FRET" pour l'acheminement du fret sur le corridor international reliant la Grande-Bretagne, le Bénélux et l'Allemagne, à l'Italie et l'Espagne méditerranéenne.

Le choix du tracé qui sera fait par l'Etat sur proposition de Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage du projet, devra être compatible avec les orientations relatives à la sauvegarde des espaces naturels, agricoles et paysagers, et visera en particulier à une consommation minimale d'espace. Par ailleurs, ce choix tiendra compte d'objectifs de raccordement de la plateforme multimodale de Saint-Exupéry au réseau de transport ferroviaire régional pour permettre la desserte des grandes villes de Rhône-Alpes, sous réserve de la possibilité de rendre mixte une partie de l'infrastructure et de l'opportunité établie en terme de potentiel.

Le projet de contournement ferroviaire a été scindé en deux tronçons. Les études du tronçon nord sont en cours, les études du tronçon sud sont lancées afin d'asseoir les réflexions sur une vision globale de l'itinéraire.

Le contournement autoroutier à l'ouest (COL)

L'objectif du contournement autoroutier est de sortir le trafic de transit de l'agglomération lyonnaise.

Conformément au schéma arrêté par le CIADT du 18 décembre 2003, le contournement autoroutier de Lyon se fera à l'ouest de l'agglomération car il fait passer les flux de transit de Villefranche à Vienne à l'écart de l'agglomération, tout en captant les flux issus de l'A 45 et de l'A 89 et en reliant mieux les agglomérations stéphanoise et roannaise à la vallée du Rhône. La desserte actuelle de Saint-Etienne et de Roanne est en effet gravement pénalisante et compromet l'avenir économique et social de tout l'Ouest Rhône-Alpes.

Le choix du tracé qui sera fait par l'Etat devra être compatible avec les orientations relatives à la sauvegarde des espaces naturels, agricoles et paysagers et visera en particulier à une consommation minimale d'espace.

Le contournement autoroutier doit répondre à trois objectifs :

- dédié au transit, il ne doit pas être progressivement utilisé puis saturé par du trafic interne à l'agglomération ;
- situé dans un territoire attractif pour le développement résidentiel, menacé d'asphyxie, de perte d'identité et de fragilisation des exploitations agricoles, il ne doit pas contribuer à y accroître l'étalement urbain ;
- en offrant une accessibilité régionale, nationale et internationale de qualité, il ne doit pas contribuer à pénaliser davantage les territoires aujourd'hui d'ores et déjà en perte d'attractivité (vallée du Gier...).

C'est pourquoi le contournement autoroutier à l'ouest de Lyon ne comprendra aucun diffuseur avec le réseau de voirie locale, et visera en particulier, à une consommation minimale d'espace.

Quelques diffuseurs sont prévus sur les autoroutes radiales en projet, l'A89 et l'A45, elles-mêmes connectées au contournement : les territoires situés à moins de 10 - 15 minutes de ces diffuseurs subiront une forte pression, pour le développement résidentiel comme pour les installations à vocation économique.

C'est pourquoi les deux secteurs, dits de l'Arbresle (arrivée A89) et du plateau de Mornant (diffuseurs d'A45 à Rive de Gier et Brignais) donnent lieu à des orientations précises de la DTA qui sont au chapitre 4.

La réalisation du contournement n'atteindra son objectif que si les infrastructures libérées dans le centre de l'agglomération, autoroutes A6 et A7 dans leur traversée Fourvière/Perrache, sont rapidement requalifiées en boulevard urbain. Sinon, la capacité libérée par le trafic de transit lors de la mise en service du contournement (COL) sera appropriée par du trafic local, ce qui serait contraire aux orientations de la DTA et aux objectifs du plan des déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise approuvé en 1997 et révisé en juin 2005.

L'articulation des calendriers des mises en service du contournement autoroutier à l'ouest (COL), du Tronçon ouest du périphérique(TOP) et de la requalification des autoroutes A6/A7 dans le secteur de Fourvière/Perrache est impérative.

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 projets d'intérêt général (PIG), le sursis à statuer prévu au L 111-10 du Code de l'Urbanisme, pour préserver les emprises situées dans l'espace entre Lentilly et La Tour de Salvagny, autour de la RN 7.

7. Les autres infrastructures de transport qui devraient être réalisées

Pour répondre aux besoins internationaux et nationaux

Le CIADT du 18 décembre 2003 a retenu les projets suivants :

- L'itinéraire A39-A48-A49 pour être un axe alternatif à l'axe Saône-Rhône pour le trafic de transit à l'Est. Le maillon d'A48 entre Ambérieu et Coiranne traverse le périmètre de la DTA ;
- L'autoroute A432, complétée par la section Les Echets-La Boisse, pour permettre au trafic de transit vers les Alpes et l'Italie d'éviter l'agglomération lyonnaise sans avoir à prendre comme aujourd'hui la rocade Est de Lyon ;
- La branche sud du TGV Rhin-Rhône pour améliorer l'accessibilité de la métropole depuis le Nord-Est européen ;
- La Liaison Ferroviaire Transalpine (LFT) Lyon-Turin pour améliorer l'accessibilité de la métropole pour les voyageurs, mais surtout pour offrir une alternative en matière de fret ;
- L'A45 et l'A89 pour ouvrir Rhône-Alpes à l'ouest vers Saint-Etienne pour l'une, Clermont-Ferrand et Roanne pour l'autre ; et, de façon plus lointaine, pour relier la région et la vallée du Rhône à la façade atlantique ; elles rapprochent le Massif Central de l'axe Saône Rhône.

Par ailleurs, l'amélioration des liaisons entre l'A 45 et l'Est sera recherchée, le projet devant s'articuler étroitement avec les voiries urbaines de Lyon.

Pour répondre aux nécessités régionales

La desserte de l'aéroport

Son accès par des services ferroviaires rapides depuis les principales villes de la région, notamment Grenoble et Saint-Etienne, en correspondance avec les services aériens et TGV participera à son développement.

L'accessibilité ferroviaire de la plateforme multimodale depuis l'agglomération nord-iséroise renforcera les complémentarités entre les deux entités.

Le développement de l'offre ferroviaire pour les voyageurs

Le réseau ferroviaire est ici entendu comme comprenant les lignes elles-mêmes, les connexions aux réseaux de transports collectifs urbains, les centres d'échanges intermodaux (gares, gares avec parking de rabattement, gares avec transports collectifs interurbains...).

L'objectif est de réutiliser au mieux les capacités existantes.

Parmi les liaisons régionales intéressant la métropole, il faut citer, en premier lieu, la liaison ferroviaire Saint-Etienne - Lyon qui est la plus fréquentée de la région. La part de voyageurs du mode ferroviaire entre les deux villes pourrait encore être augmentée grâce à une amélioration du niveau de service. L'amélioration de la desserte de l'agglomération nord-iséroise, quant à elle, permettrait de renforcer et structurer les relations avec l'agglomération lyonnaise et avec la plate-forme de Saint-Exupéry à terme.

Définir les fonctions prioritaires de cette offre permet de déduire des niveaux de service attendus, des modalités de gestion et d'exploitation des réseaux, éventuellement des caractéristiques techniques.

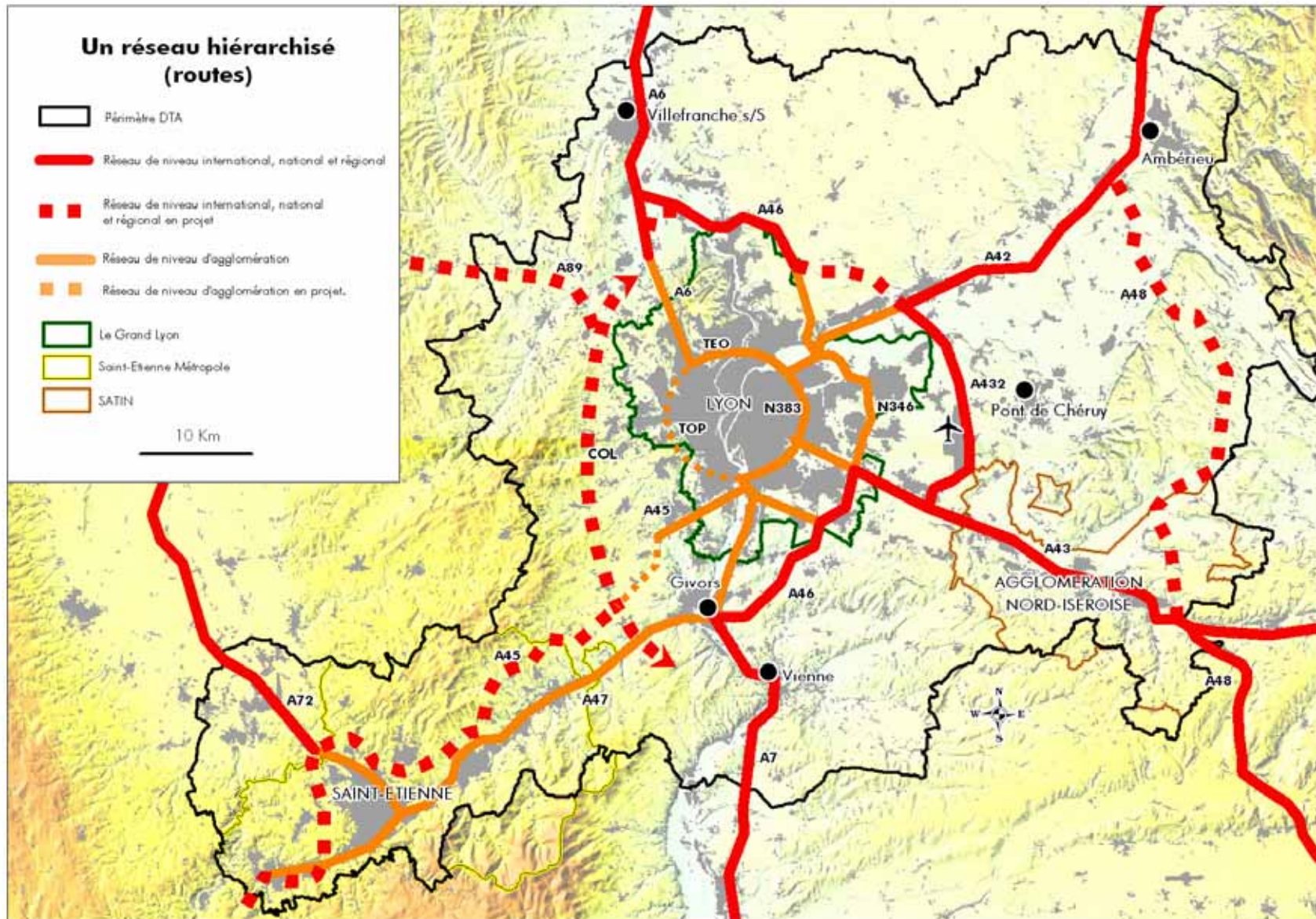
Ceci doit se faire dans un souci permanent de complémentarité entre les modes, en donnant priorité aux modes alternatifs à la route.

La définition des services offerts, et de leur niveau, relève de chaque autorité organisatrice de transport. Néanmoins, des orientations sont affichées qui garantissent la cohérence entre :

- ***l'augmentation de l'offre de transports collectifs pour les voyageurs et l'offre alternative à la route pour les marchandises ;***
- ***la conception, la gestion et l'exploitation des infrastructures routières de façon à ce qu'elles ne concurrencent pas les transports collectifs, ni les modes alternatifs à la route pour les marchandises ;***
- ***la maîtrise et l'organisation du développement urbain dans le but de favoriser l'utilisation des transports collectifs par les habitants ; le fer et la voie d'eau par les entreprises.***

Le développement de l'offre ferroviaire pour les marchandises et les équipements logistiques.

Le contournement ferroviaire de Lyon crée des conditions favorables à la croissance du fret ferroviaire.



Les capacités de développement du site de Vénissieux devront être au moins maintenues.

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.

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.

Le développement de l'offre fluviale

Ce mode de transport dont les réserves de capacité sont considérables, doit être promu ; pour certains types de fret, il peut représenter dans l'avenir une alternative particulièrement intéressante, d'autant qu'il offre des perspectives de développement très importantes en relation avec Marseille-Fos.

Les capacités offertes à terme par le port de Lyon Edouard Herriot et le système portuaire de la métropole doivent à ce titre être préservées et mieux valorisées, sans préjudice des possibilités de développement de sites complémentaires.

La charte partenariale du port de Lyon Edouard Herriot signée par l'Etat, la Compagnie Nationale du Rhône et les grands partenaires publics concernés (notamment la Communauté Urbaine de Lyon et la Région Rhône-Alpes) confirme l'intérêt et la nécessité du port et de la fonction portuaire au cœur même de l'aire métropolitaine lyonnaise ; elle précise des principes et des règles de conduite pour orienter l'évolution future des activités du port, en réservant progressivement les terrains concédés aux activités faisant appel prioritairement au transport fluvial et contribuant à la desserte de l'agglomération. La charte énonce comme appartenant au système portuaire les sites de Villefranche sur Saône, Loire sur Rhône et Vienne-Salaise.

Par ailleurs, le CIADT du 12 juillet 2005 a énoncé les objectifs thématiques du Plan Rhône et fixé ses domaines d'intervention. Le Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet coordonnateur de bassin, est responsable de l'élaboration de ce Plan Rhône.

Pour répondre aux besoins internes de la métropole

L'achèvement du périphérique de Lyon

Par la réalisation du tronçon ouest (TOP), il sera un élément majeur de la protection du centre ville avec le développement des transports en commun. Il participera à la réduction de l'usage de la voiture dans l'hyper centre. Il sera dédié aux trafics d'échanges et internes à l'agglomération.

Le contournement ouest de Saint-Etienne (COSE)

Il a trois objectifs : en premier, assurer un itinéraire de transit est-ouest de part et d'autre de l'agglomération, intégré à la liaison Lyon-Toulouse ; en second, assurer un itinéraire nord sud à l'ouest de l'agglomération stéphanoise ; enfin, décharger les

voies rapides urbaines de Saint-Etienne pour permettre leur évolution vers un réseau d'agglomération plus adapté à leur environnement et améliorer la desserte et l'image de l'Ondaine.

Le développement de l'offre de transports collectifs

Pour rendre possible au plan économique l'accroissement de l'offre de transport collectif, il faut une densité importante de demandeurs. Pour inciter les usagers à choisir les transports en commun de préférence à la voiture, le service doit être performant avec le moins de ruptures de charge possibles.

Pour ces deux raisons : massification de la demande et limitation des ruptures de charge, le développement résidentiel, les implantations des services, des pôles d'emplois tertiaires et des équipements recevant du public se localiseront en cohérence avec les transports collectifs.

Pour les marchandises, le report sur d'autres modes que la route dépend certes des niveaux de service offerts aux chargeurs, de la présence d'infrastructures adaptées et d'équipements spécifiques mais il dépend aussi du positionnement des zones d'activités. Là aussi, les critères d'implantation des futures zones d'activités dépendent des systèmes de transport.

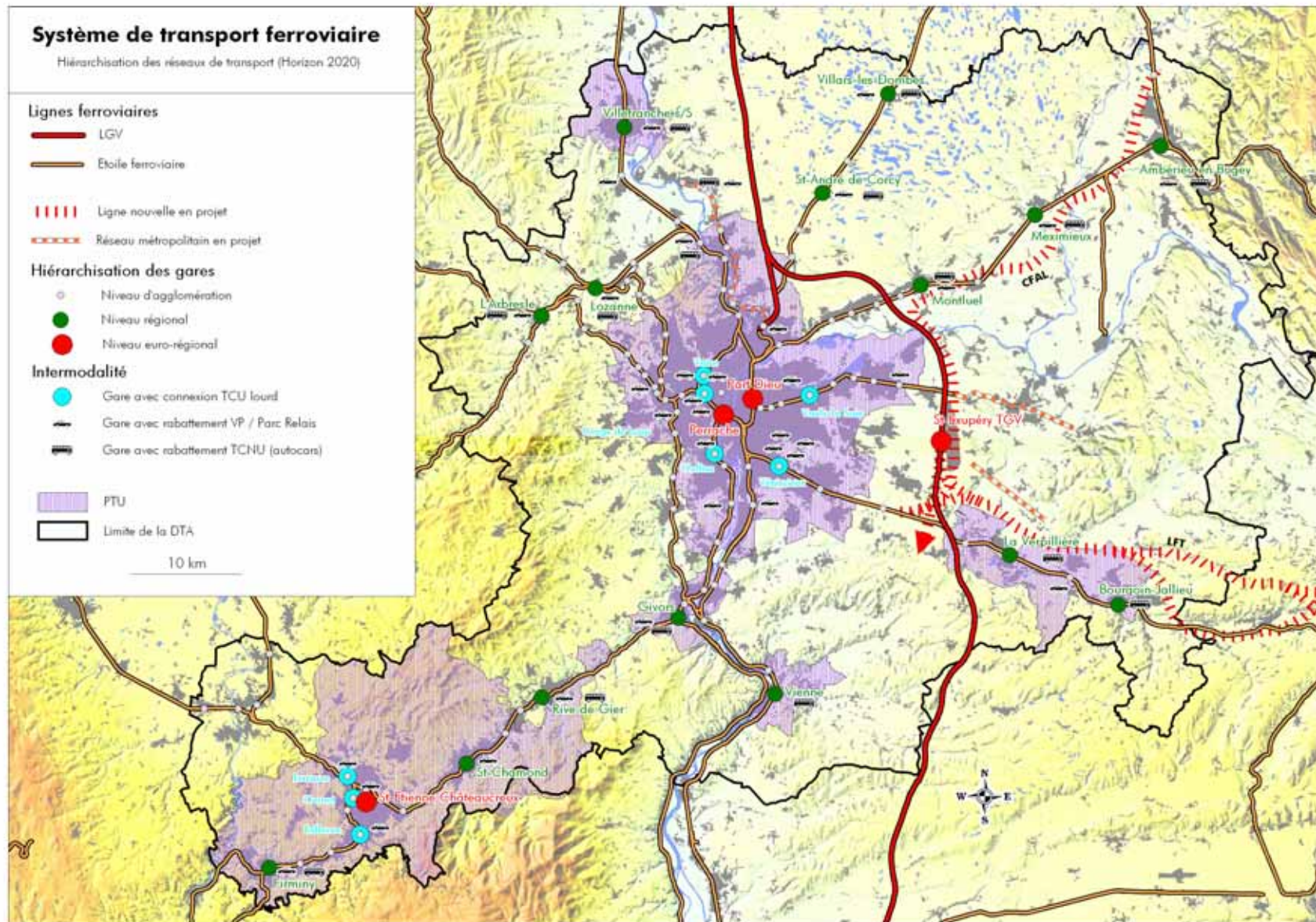
Le réseau ferré dessert les secteurs d'urbanisation ancienne (vallée du Gier, côtère de l'Ain), qui sont géographiquement proches des axes autoroutiers ; il peut desservir aussi des secteurs d'urbanisation plus récente. Son organisation en étoile autour de Lyon et de Saint-Etienne peut permettre de mieux capter les déplacements centre-périphérie.

Le Schéma Régional des Transports (SRT) approuvé en novembre 1997 par la région Rhône-Alpes contient des orientations volontaristes en matière de développement des transports ferroviaires régionaux, pour les liaisons régionales de différentes missions : inter-cités, maillage régional, comme desserte périurbaine et desserte locale, à partir des principales grandes agglomérations rhônalpines.

La desserte en transport ferroviaire régional sera progressivement mise en œuvre selon les principes de régularité, de cadencement, de fréquence élevée et de complémentarité entre trois niveaux de desserte : inter-cités et maillage régional et périurbain.

Le développement des transports ferroviaires régionaux dans la métropole est conditionné par l'augmentation de capacité dans le nœud ferroviaire lyonnais. La réalisation d'un contournement ferroviaire à l'Est contribuera largement à la réduction de la saturation du nœud lyonnais comme y contribuera le développement d'un hub ferroviaire à Saint-Exupéry.

L'offre en direction de l'agglomération lyonnaise se développera progressivement sur les différentes branches de l'étoile ferroviaire dans le cadre du projet du Réseau Express de l'Aire urbaine lyonnaise (REAL).



La connexion dans de bonnes conditions des transports ferroviaires régionaux avec les réseaux structurants urbains de transport en commun (métro et tramway) doit être prioritairement recherchée.

La desserte urbaine en tramway de l'Est lyonnais, couplée à la desserte de la plateforme de Saint-Exupéry en utilisant l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), fait partie de l'offre structurante en transports collectifs de la métropole.

L'opportunité de son prolongement dans l'Isère vers l'agglomération nord-iséroise et vers l'agglomération de Pont de Chéruy 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.

Le développement des transports collectifs à l'intérieur des périmètres de transport collectifs urbains (PTU), en particulier de lignes structurantes (métro, tramways, bus et trolley-bus en site propre), contribue au développement de l'offre globale dans la métropole.

Leur articulation et/ou leur complémentarité avec le réseau de transport ferroviaire régional, notamment la desserte périurbaine et le maillage régional, représentent un enjeu fondamental pour l'efficacité globale du système de transport.

Des parcs relais aux entrées d'agglomération, à la jonction entre grandes infrastructures de pénétration et lignes fortes, devront être systématiquement construits et les politiques de stationnement au centre des agglomérations mises en cohérence.

Enfin, les transports collectifs interurbains devront aussi être pris en compte dans les volets transport des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et les Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour faire émerger des lignes structurantes de service par car, avec rabattement préférentiel sur une gare de transport ferroviaire régional de niveau régional.

8. Des modes de gestion du réseau routier structurant cohérents avec les principes d'aménagement

Limiter la capacité des pénétrantes

La hiérarchisation du réseau conduit à déterminer des portes d'agglomération définies par les nouveaux contournements des agglomérations de Lyon (A432 à l'est et contournement à l'ouest), et de Saint-Etienne (A45 et contournement ouest). Les niveaux de service sur les infrastructures de pénétration dans les agglomérations peuvent être différents selon que l'on se situe en amont des portes ou à l'intérieur.

Le niveau de service doit être satisfaisant en amont des contournements notamment pour les accès internationaux et régionaux ; en revanche, à l'intérieur des contournements, c'est la logique urbaine avec priorité aux transports collectifs qui doit être affirmée, dans l'esprit des Plans des Déplacements Urbains PDU).

Pour ne pas concurrencer le développement des transports ferroviaires régionaux, et à l'exception des projets ayant fait l'objet d'une décision ministérielle d'approbation à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 2005), il n'y aura pas d'augmentation des capacités des grands axes routiers de pénétration à l'intérieur des contournements dès lors qu'ils sont doublés par une branche de l'étoile ferroviaire.

La nécessité impérieuse d'améliorer la desserte routière entre Lyon et Saint-Etienne par la future autoroute A 45 justifie une exception à ce principe.

Restreindre les créations de diffuseurs

La multiplication de diffuseurs sur le réseau autoroutier et les voies express contribue à saturer le réseau avec l'arrivée de nouveaux trafics locaux, à concurrencer les transports ferroviaires régionaux en favorisant la voiture particulière, à développer l'étalement urbain immédiatement à proximité.

Les infrastructures de niveaux international, national et régional étant destinées à écouler le trafic de transit et le trafic d'échanges inter-cités, ne doivent recevoir que les diffuseurs strictement nécessaires et non susceptibles d'affaiblir le niveau de service.

Pour les infrastructures existantes au moment de l'approbation de la DTA, et à l'exception des diffuseurs ayant fait l'objet d'une décision ministérielle d'approbation à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 2005), les créations de nouveaux diffuseurs ne sont pas autorisées par l'Etat sauf exception dûment justifiée, notamment dans le cas où un Schéma de Cohérence Territoriale met en évidence l'intérêt d'un tel diffuseur dans une politique globale de transport favorable aux transports collectifs. Cette exception est subordonnée à des engagements stricts sur l'organisation et la maîtrise du développement, particulièrement dans le secteur directement sous influence du futur diffuseur, et à condition que des solutions alternatives au diffuseur aient été étudiées par les collectivités et les services de l'Etat, sans apporter de réponse satisfaisante.

En parallèle, l'Etat encouragera des politiques de transport ferré offrant une alternative ; il soutiendra ainsi par exemple le projet visant à une réouverture de la ligne Lyon-Trévoux.

Pour les infrastructures de niveau d'agglomération, les créations de diffuseurs ne pourront être étudiées et donner lieu à une éventuelle autorisation que si l'intérêt du diffuseur est justifié dans le cadre d'une politique globale de transport favorable aux transports collectifs telle que spécifiée dans le PDU.

Ne pas favoriser la gratuité des autoroutes

Dans l'état actuel de la législation, qui ne permet pas de compléter le système de transport par une politique de péage routier au niveau de l'agglomération.

Sous réserve du respect des dispositions du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers et des stipulations contractuelles liant les sociétés concessionnaires d'autoroutes de l'Etat, les décisions en matière de politique tarifaire et de fixation des tarifs de péage ou celles qui auraient pour effet d'augmenter de manière significative les flux sur le réseau existant au moment de l'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 2005) seront arrêtées en veillant à ce qu'elles soient sans effet négatif notable sur l'organisation et la maîtrise du développement des territoires desservis par les autoroutes concernées.

Les modalités d'aménagement de l'espace

9. Le réseau des espaces naturels et agricoles majeurs

Les cœurs verts et les liaisons entre les cœurs verts

Ces territoires grands, 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.

A l'image du massif du Pilat, qui s'est constitué en Parc Naturel Régional, les cœurs verts doivent avoir un développement, plus qualitatif que quantitatif, qui maintient la vie rurale, protège et valorise le patrimoine agricole et écologique. Le potentiel économique agricole de ces secteurs sera à conforter et leur ouverture aux activités complémentaires d'accueil touristique sera favorisée.

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.

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.

La cohérence devra être garantie entre les zones Natura 2000 (application des directives européennes Oiseaux et Habitats), les infrastructures et les documents d'urbanisme.

Dans les cœurs verts, le maintien des unités paysagères et celui des continuités biologiques sont fondamentaux. C'est pourquoi les grandes infrastructures de transport se localisent sauf exception dûment justifiée à l'extérieur des cœurs verts.

Le massif de l'Isle Crémieu est identifié comme un cœur vert ; il est néanmoins traversé par le projet d'autoroute A 48 reliant Ambérieu à Coiranne, compris dans le schéma des grandes infrastructures arrêté par le CIADT du 18 décembre 2003 comme maillon de l'axe alternatif nord-sud. Ce projet antérieur à la DTA, en contradiction avec la politique à promouvoir dans les cœurs verts, doit rester une exception : l'Etat mettra en œuvre des mesures strictes contre les effets négatifs, en particulier en réexaminant les diffuseurs et leurs alentours.

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 schémas de cohérence territoriale sous forme de cartographie permettant d'apprécier la largeur de la coupure selon des repères géographiques pérennes.

Les infrastructures de transport susceptibles de franchir ces liaisons vertes devront prévoir des modes de construction ménageant les continuités écologique et paysagère y compris pendant le chantier.

Les corridors d'eau

Les corridors d'eau correspondent à l'ensemble des espaces qui participent au fonctionnement direct et indirect des principaux cours d'eau : le Rhône, l'Ain, la Loire, la Saône, la basse vallée de l'Azergues, l'Ondaine et la basse vallée de la Bourbre. 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 à *minima*, à la cartographie des crues de référence centennale.

Ces systèmes alluviaux permettent l'expansion des crues, participent à l'alimentation et la préservation des ressources stratégiques en eau et constituent un patrimoine naturel remarquable mais fragile.

Les zones à urbaniser existantes dans les documents d'urbanisme prévues dans ces secteurs et qui ne sont pas aménagées seront déplacées en dehors des corridors d'eau dans toute la mesure du possible.

La mise en oeuvre de la politique nationale en matière de prévention des risques d'inondation conduira à terme à doter chaque commune soumise à un risque naturel d'un Plan de Prévention des Risques ; ou bien, là où existent des documents de prévention antérieurs à 1995, à les réviser sous forme de PPR.







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.

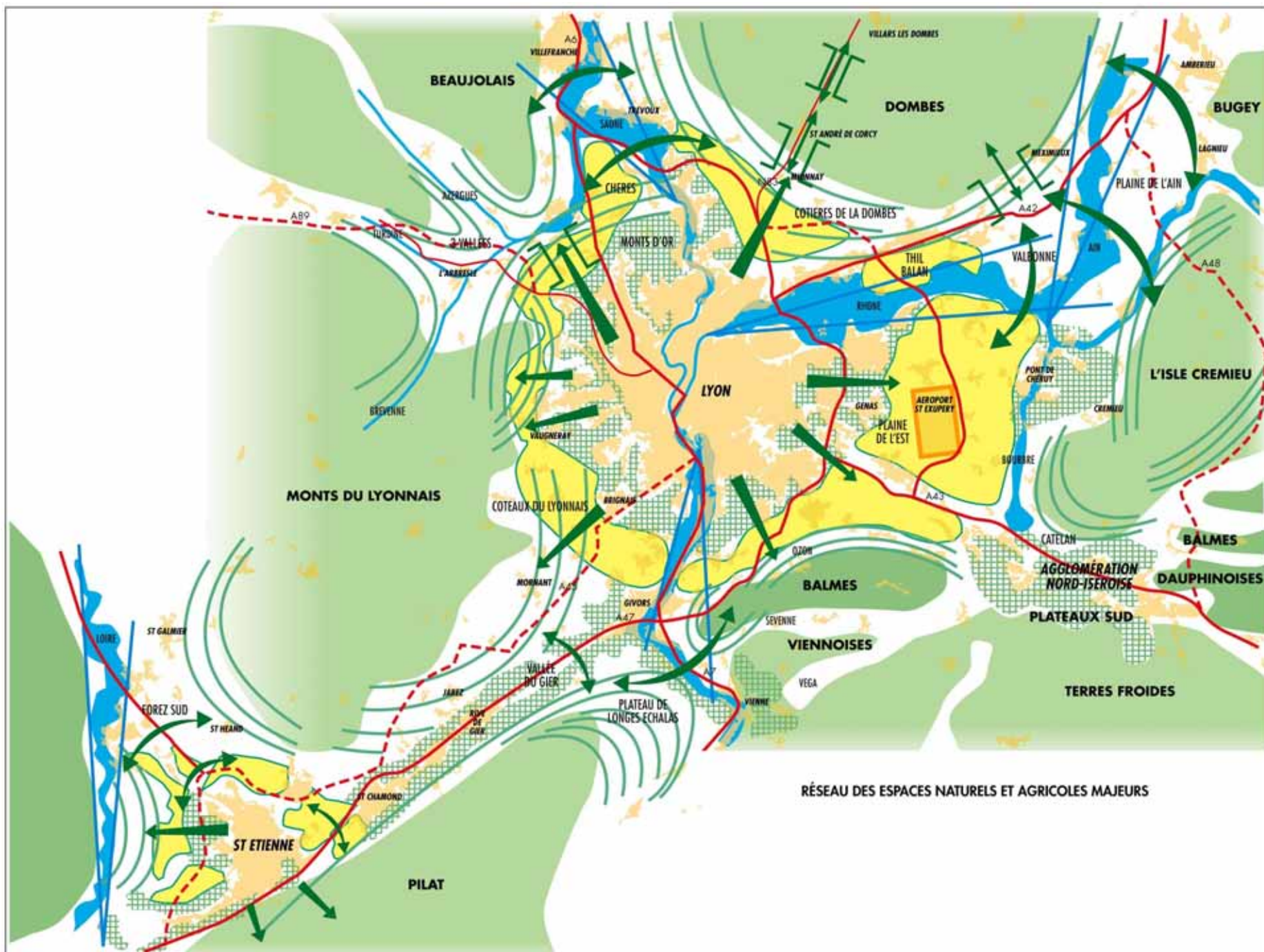
Dans les corridors d'eau, les aménagements conduisant à des remblaiements ou des suppressions de zones humides doivent être limités aux activités portuaires ou aux infrastructures de transport ; leur réalisation est conditionnée par la mise en oeuvre de mesures réductrices et compensatoires ayant pour résultat un impact nul sur l'écoulement et l'expansion des crues.

Les infrastructures de transport devront s'implanter sauf exception dûment justifiée en dehors des corridors d'eau.

Les espaces ainsi préservés de l'urbanisation pourront être destinés à l'exploitation mesurée des ressources naturelles, aux loisirs et tourisme verts à la valorisation des milieux naturels dès lors que ces activités sont compatibles avec le risque inondation, le fonctionnement des écosystèmes et la préservation de la ressource en eau.

Légende de la carte du réseau des espaces naturels et agricoles majeurs

<p>Cœurs verts</p> <p>Territoires ressources du milieu naturel, rural, paysager et récréatif. Enjeux : Maintien de la vie rural, protection et valorisation du patrimoine naturel et écologique équilibré entre usages. Organisation de la fréquentation loisir. Incompatibilité avec les projets de grandes infrastructures.</p>	
<p>Couronne verte d'agglomération</p> <p>Enchaînement circulaire d'un réseau d'espaces ouverts en limite des grands fronts urbains. Enjeux : contenir l'expansion urbaine en développant les fonctions paysagères, agricoles pérennes, récréatives et écologiques de ces territoires, maintenir l'épaisseur de la couronne et éviter son fractionnement par les infrastructures.</p>	
<p>Territoires périurbains à dominante rurale</p> <p>Zones de contact et d'échanges entre les grands sites naturels et urbanisés. Fortes pressions résidentielles et nombreux projets d'infrastructures. Enjeux : espaces de vigilance, maîtrise du relâchement, structuration du développement et maintien de l'offre en espaces ouverts agricoles de qualité, renforcement des continuités fonctionnelles et écologiques avec les cœurs.</p>	
<p>Trame Verte</p> <p>Principe de continuité d'espaces non-bâti à l'intérieur du tissu urbain dense. Vocation paysagère et de loisirs de proximité, complémentaire de l'espace public urbain. Enjeux : pénétration de la nature en ville, maintien des corridors écologiques, aération du tissu urbain, qualité du cadre de vie, régulation des eaux de surface, liaisons avec les grands sites naturels de la couronne et des cœurs.</p>	
<p>Corridors d'eau</p> <p>Ensemble des espaces qui participent au fonctionnement direct et indirect du cours d'eau (il majeur et mineur, zone d'extension maximale des crues, et milieux naturels liés aux zones humides). Enjeux : territoires essentiels au fonctionnement du système vert et au système eau. Pris en compte des logiques de solidarité entre bassins, du risque et de la valeur écologique de ces axes de liaisons.</p>	
<p>Liaisons et coupures vertes</p> <p>Principe de continuité territoriale nécessaires au fonctionnement du système vert par la préservation des échanges (corridors écologiques, contact et accès du public) et la structuration des paysages (coupures vertes) à l'échelle métropolitaine ou locale. Enjeux : identification et prise en compte dans les documents de planification locaux, valorisation.</p>	



RÉSEAU DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES MAJEURS

10. Les couronnes vertes d'agglomération à dominante agricole

Situées en périphérie des deux agglomérations lyonnaise et stéphanoise, elles marquent les limites de l'extension urbaine et contribuent à la lisibilité des territoires. Dans ces espaces à dominante non bâtie, l'activité agricole joue un rôle majeur à la fois économique et pour le maintien de la qualité du cadre de vie.

Ces couronnes recouvrent des réalités économiques et paysagères très différentes mais sont toutes soumises à la pression urbaine, particulièrement sous forme de projets de zones d'activités, et au morcellement par les infrastructures.

La vocation agricole et naturelle de ces espaces 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 (1^{er} 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 ND, 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.

Les nouvelles infrastructures de transport s'inséreront dans ces espaces en respectant la viabilité économique des entités agricoles homogènes.

La nappe phréatique située sous la plaine de Thil-Balan constitue la réserve à long terme d'alimentation en eau de l'agglomération lyonnaise.

A ce titre, elle devra être préservée de toute occupation du sol pouvant remettre en cause l'usage futur de cette ressource. La vocation agricole de cette plaine au sein de la couronne verte sera conforme à cet objectif dans la mesure où les techniques d'exploitation agricoles s'adapteront à la préservation de cette ressource.

La nappe phréatique située sous la plaine de l'Est lyonnais, constitue également une alternative à long terme pour l'alimentation en eau de l'agglomération.

A ce titre, elle est 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.

11. Les territoires périurbains à dominante rurale

Ils sont des zones de contact et d'échange entre les grands sites naturels et les zones urbanisées, sont soumis à de fortes pressions résidentielles et à de nombreux projets d'infrastructures de transport. Espaces de vigilance et de maîtrise du phénomène de mitage, ils sont l'objet de dispositions visant à la structuration et au maintien de l'offre en espaces agricoles, au renforcement des continuités fonctionnelles et écologiques avec les cœurs verts.

Les espaces à vocation agricole et les espaces naturels seront clairement délimités et protégés dans les documents d'urbanisme. A titre de rappel, le développement résidentiel est interdit dans les zones A et N.

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.

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.

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.

A défaut de desserte ferroviaire, ils devront prévoir le principe et les modalités de mise en œuvre d'au moins une ligne forte de transport collectif routier permettant de relier la ville à l'agglomération la plus proche ou à une gare de transport ferroviaire régionale.

12. Les trames vertes d'agglomération

Le principe de trame verte sera mis en œuvre à l'intérieur des agglomérations, de manière à définir une "trame verte d'agglomération".

Cette trame répondra à des enjeux de pénétration de la nature en ville, de maintien des corridors écologiques, de qualité du cadre de vie à maintenir ou restaurer, d'accessibilité aux grands sites naturels en périphérie.

Le projet de trame verte d'agglomération consiste à développer une armature verte dans le cœur des tissus urbains agglomérés. Il dépasse la simple dissémination d'espaces verts et les intègre dans un réseau de liaisons irriguant l'ensemble des différents espaces urbains faisant accès aux grands espaces naturels situés en périphérie. Il s'appuie sur les réalisations existantes et la mobilisation des terrains non bâtis publics et privés ; parcs et jardins, espaces publics majeurs, jardins familiaux, secteurs agricoles périurbains, espaces naturels patrimoniaux.

CHAPITRE 4 : LES TERRITOIRES SPECIFIQUES

Les prescriptions du chapitre 3 sont applicables à l'ensemble du périmètre de la DTA. Celles du chapitre 4 se combinent avec celles du chapitre 3.

Les grandes infrastructures de transport existantes ou projetées par l'Etat font peser sur les territoires de Saint-Exupéry, Mornant, l'Arbresle des risques majeurs d'incompatibilité avec un développement maîtrisé de l'urbanisation. Il s'agit tout à la fois :

- de préserver la faisabilité des grands projets d'infrastructures décidés par l'Etat,
- d'assurer aux populations actuelles et futures une qualité de vie et une sécurité conformes aux attentes des territoires,

La mise en œuvre des orientations essentielles de la DTA, telles qu'elles sont définies au chapitre 3, justifie pour ces territoires stratégiques des prescriptions spécifiques.

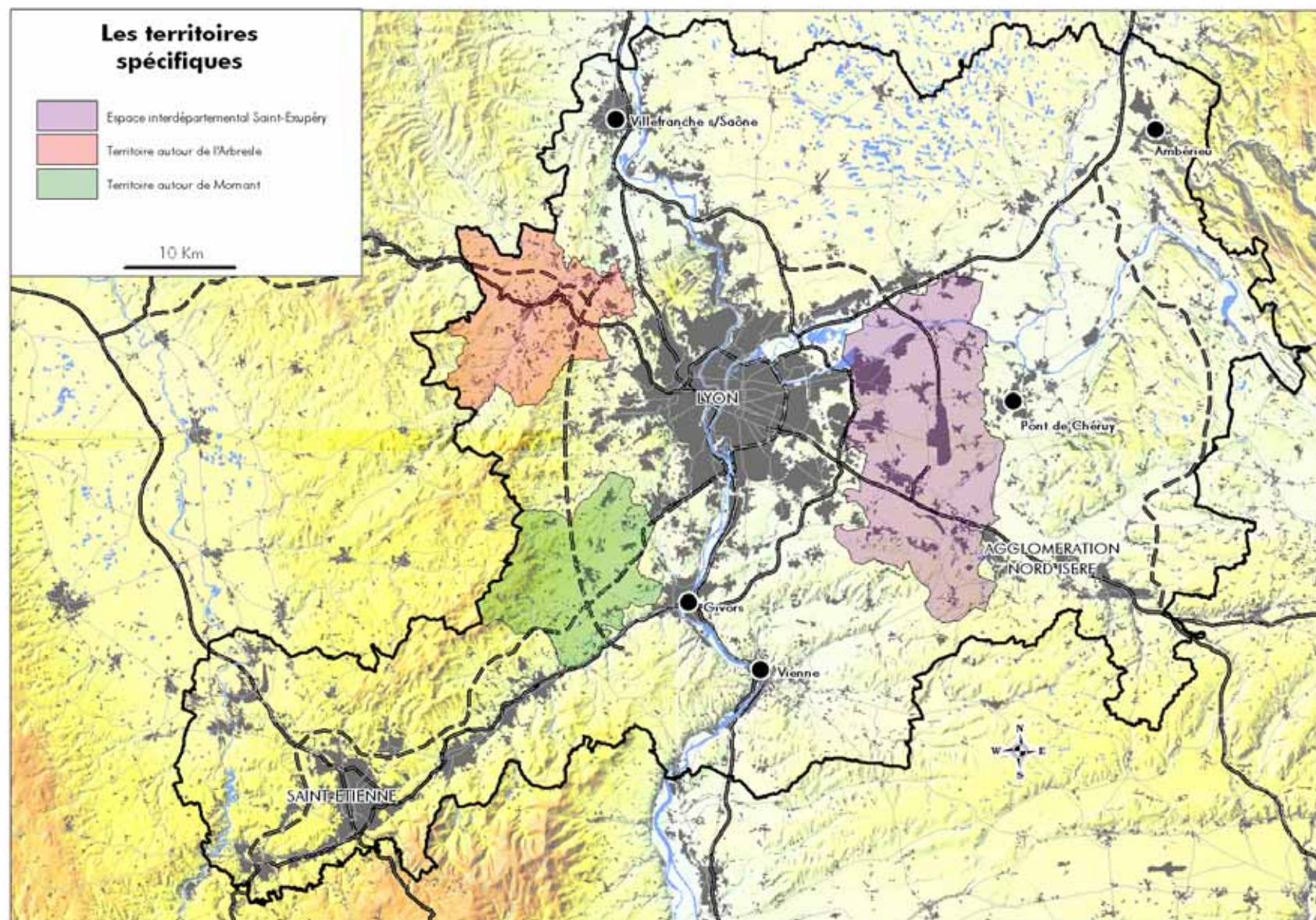
La carte en vis-à-vis montre les trois territoires pour lesquels sont édictées ces prescriptions et leur superficie rapportée à celle de la DTA : elle illustre qu'il s'agit de trois territoires ponctuels (55 communes à comparer aux 382 communes, et 54 669 hectares aux 445 807 hectares qui appartiennent au périmètre de la DTA, ce qui équivaut à 12 % de la superficie de la DTA).

- Saint-Exupéry, 20 communes dans l'Ain, l'Isère et le Rhône, 24 605 hectares ;
- Mornant, 19 communes dans le Rhône et la Loire, 17 238 hectares ;
- L'Arbresle, 16 communes dans le Rhône, 12 826 hectares.

Ces prescriptions qui laissent aux collectivités locales, qu'elles agissent individuellement, au travers d'intercommunalités ou de procédures contractuelles, des marges de manœuvre pour l'établissement des documents d'urbanisme, respectent la nature du lien (compatibilité) entre la DTA et les autres documents d'urbanisme.

Elles reposent sur une logique qui est l'aménagement du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise et ne portent donc pas sur la destination précise de telle ou telle parcelle. Les législations ou réglementations spécifiques s'imposent, elles, à la parcelle, en relais de la DTA, par exemple lorsqu'il s'agit de préserver des nuisances liées au bruit (Plan d'Exposition au Bruit) ou des périmètres de captage ou encore des espaces protégés réglementairement.

Elles ne bouleversent pas l'économie des documents d'urbanisme en vigueur à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 2005).



Territoire autour de Saint-Exupéry

Le territoire autour de l'aéroport de Saint-Exupéry représente un enjeu majeur pour l'aire métropolitaine lyonnaise, afin d'assurer les conditions favorables d'un développement conforme aux ambitions exprimées par les acteurs, dans la perspective de la construction d'une métropole solidaire de dimension internationale.

La maîtrise de l'urbanisation autour de ce territoire en est la condition. Elle répond aux trois objectifs suivants :

- préserver le développement futur de l'aéroport dont le gouvernement a approuvé l'Avant-Projet de Plan Masse le 30 juin 1999, en tenant compte des contraintes d'environnement et d'exploitation. D'une part, l'Etat poursuivra la mise en œuvre d'une procédure de ZAD pour préparer l'extension de l'aéroport. D'autre part, l'application du Plan d'Exposition au Bruit sera conjuguée avec un dispositif visant la maîtrise de l'urbanisation dans un périmètre plus large ;
- 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 en site propre performants, 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.

Les dispositions à valeur prescriptive qui suivent déclinent et précisent, notamment sous forme cartographique, les orientations et objectifs de la DTA du chapitre 3 de ce document.

Les vingt communes concernées sont inscrites dans l'organisation d'un territoire plus vaste allant, d'ouest en est, de Lyon et sa première couronne à Pont de Chéruy et l'agglomération nord-iséroise, organisation qui illustre clairement la cohérence et la continuité entre les dispositions prescriptives, restrictives et cartographiées qui s'appliquent sur ce périmètre, et la logique d'ensemble qui gouverne l'élaboration de la DTA.

Prescriptions

Les prescriptions s'appliquent sur les territoires des 20 communes suivantes :

Ain : Balan, Nievroz, Thil

Isère : Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon

Rhône : Colombier Saugnieu, Genas (pour partie), Jonage, Jons, Meyzieu (pour partie), Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure, Saint-Pierre de Chandieu (pour partie).

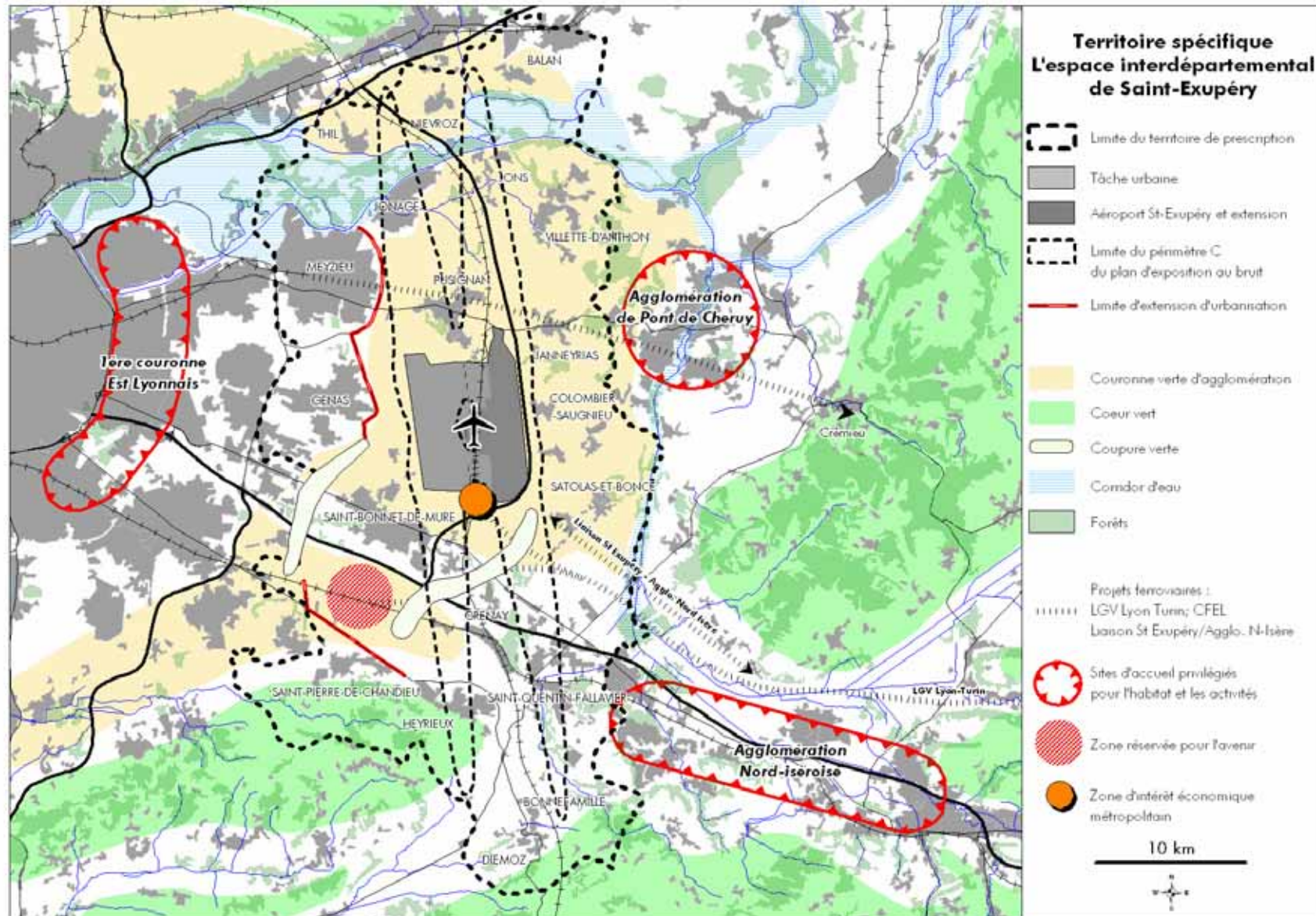
1- Pour Meyzieu, Genas, Saint-Pierre de Chandieu, les zones urbanisées ou urbanisables de ces trois communes ne seront pas étendues à l'est et au nord-est des limites cartographiées qui marquent la limite naturelle d'une urbanisation que de petites opérations pourraient parachever.

Ces limites pourraient être :

- *pour Meyzieu, la RD 302 et la future voie de contournement de Meyzieu à l'est de la zone industrielle Meyzieu-Jonage, telle qu'elle figure au PLU 2004, et pour Genas, la RD 147, qui permettent de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole dont les modalités de gestion sont précisées au chapitre 3-10 ;*
- *pour Saint Pierre de Chandieu, la RD 518 jusqu'au lieudit "Logis-neuf" prolongée vers le nord par le chemin de Labrat (CR n° 3) qui permet de protéger la couronne verte d'agglomération à dominante agricole citée ci-dessus et de préserver la réalisation à long terme de la zone d'accueil d'activités économiques sur la plaine d'Heyrieux mentionnée au 4 ci-dessus.*

2- Pour les 17 autres communes, Balan, Nievroz, Thil, Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Satolas et Bonce, Saint-Quentin Fallavier, Villette d'Anthon, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure, 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 à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 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 à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 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.

- 3 - Deux coupures vertes au sud du périmètre 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 les localiser précisément et de définir les modalités selon lesquelles elles seront interdites à l'urbanisation.*

- 4 - Par ailleurs, des précisions sont apportées pour deux zones d'accueil d'activités économiques d'envergure métropolitaine (au sens des orientations explicitées dans le chapitre 3 § 1.5) :*

D'abord, la zone que constituent la plate-forme de Saint-Exupéry et les terrains immédiatement contigus (cf. zone d'envergure métropolitaine n° 11 figurant sur la carte) : elle 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

Ensuite, la zone dite des 4 Chênes : 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 hectares 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 stratégiques pour le territoire métropolitain, requérant la mobilisation 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, à l'Est et à l'Ouest, 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 situé plus à l'ouest.*

Territoire autour de Mornant

L'objectif est de conforter l'équilibre aujourd'hui fragile entre des espaces naturels, paysagers ou agricoles de qualité, qui conditionnent l'attractivité de la métropole lyonnaise, et un dynamisme urbain, pour l'instant encore structuré et contenu par la géographie.

Les apports de la DTA ont en particulier pour objet de préserver la vocation d'axe de transit du contournement autoroutier, notamment en proscrivant tout diffuseur direct.

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 transport et leurs points d'échange directs ou indirects pourraient accentuer cette pression. La DTA doit permettre d'en préciser les conditions de réalisation pour en maîtriser les effets induits. Elle donne les orientations d'un développement maîtrisé de ce territoire, et y renforce le rôle des espaces naturels et agricoles.

En effet, 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 encore fortement rural du plateau de Mornant, avec des bourgs bien délimités, doit être préservé dans le cadre de l'ensemble de la métropole.

Les deux projets d'infrastructures autoroutières que porte l'Etat à l'ouest de Lyon, le COL (contournement ouest de Lyon) et l'A 45 de Saint-Etienne à Lyon, incitent à une grande vigilance pour le plateau de Mornant ; ils rendent indispensables des dispositions prescriptives visant à préserver un territoire agricole très actif, qui appartient géographiquement aux Monts du Lyonnais, et à conforter 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, justifient des dispositions prescriptives qui privilégient le maintien du potentiel agricole en préservant les terres réservées à cette activité.

La grande valeur intrinsèque des milieux naturels est accentuée par la proximité avec le bipôle Lyon- Saint-Etienne et les risques qu'elle comporte.

Prescriptions

Les prescriptions s'appliquent sur les territoires des 19 communes suivantes :

Rhône : Chassagny, Chaussan, Montagny, Mornant, Orléanas, Riverie, Rontalon, Saint Andéol le Château, Saint André la Côte, Sainte Catherine, Saint Didier Sous Riverie, Saint Jean de Touslas, Saint Laurent d'Agnay, Saint Maurice sur Dargoire, Saint Sorlin, Soucieu en Jarrest, Taluyers.

Loire : Dargoire, Tartaras

1 - La richesse de l'agriculture et le dynamisme de son économie caractérisent le plateau de Mornant. Les surfaces urbanisables inscrites au 1^{er} janvier 2003 dans les documents d'urbanisme opposables autorisent pendant encore près d'une vingtaine d'années (horizon de la DTA) le développement à un rythme comparable à celui qui a été observé sur ce secteur et dans l'hypothèse du mode de développement actuellement mis en œuvre par les collectivités sur le concept de "village densifié", qui 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. Elles peuvent entraîner une diminution globale limitée de la superficie totale des zones naturelles et agricoles. La surface de référence est celle des documents opposables à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1^{er} mars 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.

2 - 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.

3 - La conception des deux infrastructures autoroutières, contournement ouest de Lyon et A45 entre Saint-Étienne et Lyon, sera gouvernée par une consommation a minima de terres agricoles en évitant le plus possible les milieux naturels remarquables. La conception des infrastructures visera à obtenir une emprise minimale pour les équipements et voies annexes, aires de service et barrière de péage dès lors qu'il n'aura pas été possible de les éviter.

4 - Le risque d'accroissement de la pression foncière au droit des échanges, directs ou indirects, avec le territoire conduit à rechercher les principes suivants pour les diffuseurs de Saint-Maurice sur Dargoire (A45/A47) et Brignais (7 Chemins) :

- ***Saint Maurice sur Dargoire : le diffuseur éventuel sera implanté le plus au sud-ouest possible du plateau de façon à dissuader toute liaison autre que A45 - A 47 et A 47 - A 45 via la RD 42 ;***
- ***Brignais : le diffuseur éventuel sera situé en contrebas du plateau de Mornant, dans l'entité géographique de la vallée du Garon et de ses affluents.***

Territoire autour de l'Arbresle

L'objectif est de conforter l'équilibre aujourd'hui fragile entre des espaces naturels, paysagers ou agricoles de qualité, qui conditionnent l'attractivité de la métropole lyonnaise, et un dynamisme urbain, pour l'instant encore structuré et contenu par la géographie.

Les apports de la DTA ont en particulier pour objet de préserver la vocation d'axe de transit du contournement autoroutier, notamment en proscrivant tout diffuseur direct.

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 transport et leurs points d'échange directs ou indirects pourraient accentuer cette pression. La DTA doit permettre d'en préciser les conditions de réalisation pour en maîtriser les effets induits. Elle donne les orientations d'un développement maîtrisé de ce territoire, et y renforce le rôle des espaces naturels et agricoles.

En effet, 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.

Dessiné autour du confluent des trois vallées de la Brévenne, de la Turdine et de l'Azergues, le territoire de l'Arbresle peut être caractérisé par la géographie, au relief marqué, des Monts du Lyonnais et du Beaujolais.

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. L'A89 dont la déclaration d'utilité publique (DUP) est prononcée et le contournement ouest de Lyon risqueraient d'accroître la pression urbaine.

L'amélioration de la desserte en transport ferré régional initiée dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 et les politiques visant à renforcer les pôles urbains desservis par le train permettront d'organiser un développement urbain, prenant en compte le risque d'inondation et respectueux de l'agriculture et du cadre de vie, qu'il est nécessaire de préserver par des mesures strictes.

Enfin, ce territoire est soumis, sur sa frange Est, aux effets qu'aurait le contournement ouest de Lyon, dont les possibilités de passage pourraient être remises en cause sans mesure de protection du fuseau.

Prescriptions

Les prescriptions s'appliquent sur les territoires des 16 communes suivantes, toutes situées dans le Rhône : l'Arbresle, Belmont, Bully, Chatillon, Civrieux d'Azergues, Dommartin, Eveux, Fleurieux sur l'Arbresle, Lentilly, Lozanne, Nuelles, Saint-Germain sur l'Arbresle, Saint-Pierre la Palud, Savigny, Sain Bel, Sourcieux les Mines.

- 1 - 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.**
- 2 - Les documents d'urbanisme devront délimiter et protéger les trois coupures vertes qui sont symbolisées dans 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.**

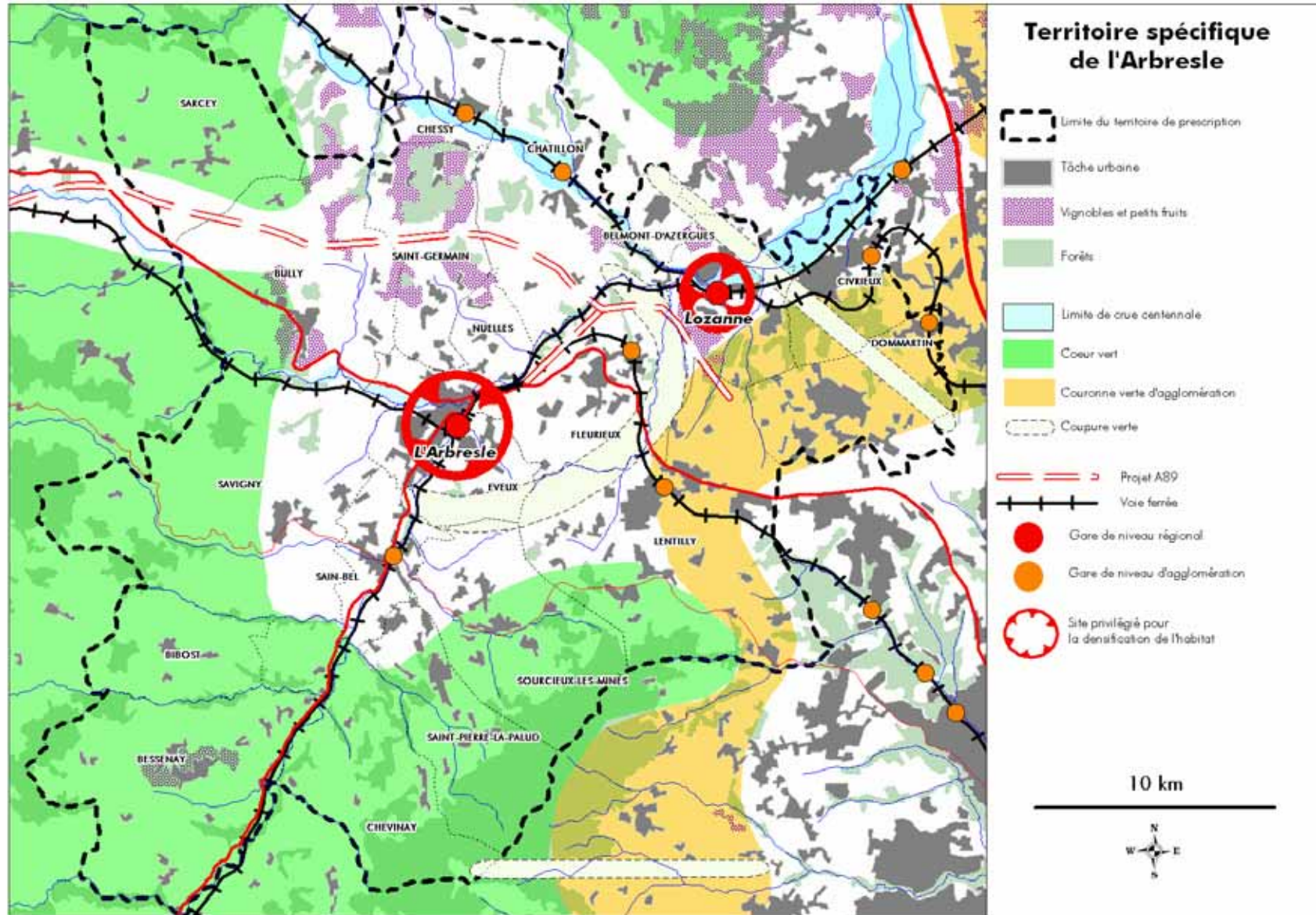
Afin de restaurer la continuité paysagère, les corridors écologiques et l'intégrité territoriale des Monts du Lyonnais, le cœur vert des Monts du Lyonnais est étendu, de part et d'autre de la vallée de la Brévenne, à l'amont des confluent que forme la Brévenne, avec les ruisseaux de la Tourette et du Penon.

- 3 - Le renforcement des polarités, le développement des communes desservies par les transports collectifs en site propre, la préservation des paysages, des terres agricole et des espaces forestiers conduisent à une vigilance extrême vis-à-vis des coteaux.**

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.

- 4 - *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 situées en zone inondable en crue centennale, tout projet d'ouverture à l'urbanisation est interdit.



**CHAPITRE 5 :
RECOMMANDATIONS
ET POLITIQUES
D'ACCOMPAGNEMENT**

La réussite du projet partagé pour la métropole lyonnaise ne dépend pas seulement des opérations de planification et d'urbanisme qui ont été décrites dans les deux chapitres précédents. Elle dépend également d'autres volets des politiques menées par les pouvoirs publics ainsi que de la qualité des relations entre l'État et les collectivités locales de la métropole. Ces relations seront plus faciles et plus solides si la DTA est l'occasion de préciser certaines règles du jeu permettant d'assurer une mise en œuvre efficace de ses orientations.

C'est l'objet de ce chapitre.

1. Les fonctions métropolitaines et les centres de décision

La qualité de métropole européenne ne se décrète pas et dépend, avant tout, de la stratégie des acteurs locaux et de la complémentarité de leurs actions. Les pouvoirs publics, et en particulier l'État, ont un rôle à jouer pour expliciter et contribuer à mettre en place un projet cohérent.

Dans ce cadre, trois aspects de l'action de l'État sont primordiaux :

- Renforcer la position européenne et internationale de Lyon. L'action de l'État est indispensable pour soutenir la candidature de Lyon à l'accueil d'organisations internationales ou de conférences et manifestations internationales. Cette action spécifique est le complément de la politique de prospection ou d'accueil des entreprises internationales privées. Il est sans doute plus facile d'accueillir des organisations nouvelles que de déplacer celles qui existent. De plus, toutes les possibilités de coopération avec Genève doivent être saisies ;
- Maintenir et amplifier la politique d'implantation, dans la métropole, d'organismes publics et d'administrations. Le choix des compétences à créer, à développer ou à transférer doit être effectué dans le but de renforcer les secteurs, notamment économiques, choisis dans la politique de multispécialisation. Les nouveaux organismes publics, le développement de services dans l'Université, la santé, la recherche, etc. ont essentiellement pour but de conforter les « clusters » dans les activités où les acteurs de la métropole ont une chance d'atteindre la masse critique. Cette politique doit également appuyer le développement des complémentarités des différents pôles composant la métropole ;
- Animer la réflexion avec les acteurs locaux. Les actions de prospection et de délocalisation ont, par leur nature même, un caractère ponctuel et discontinu. Pour assurer la continuité des efforts entrepris, évaluer les résultats, valider le choix des secteurs à privilégier, il est indispensable de construire des lieux de dialogue et de réflexion stratégique à l'intérieur desquels l'État, les collectivités et les acteurs économiques puissent harmoniser leur action.

2. Le suivi de la mise en œuvre de la DTA

Quelles que soient les dispositions de la DTA, l'atteinte des objectifs qui ont justifié sa réalisation dépend des modalités de sa mise en œuvre, au travers de l'ensemble des actes qui façonnent le territoire.

En ce qui le concerne directement, d'une part, l'État précisera l'organisation de ses services pour :

- la communication, l'explication et le porter à connaissance de la DTA auprès de tous les acteurs des territoires ;
- le porter à connaissance de la DTA, puis la prise en compte de la DTA dans l'association de l'État lors de l'élaboration des SCOT ;
- l'avis de l'État sur les projets de SCOT (avis du Préfet de région) ;
- le contrôle de légalité.

et, plus globalement, la réflexion interdépartementale et interministérielle permettant l'articulation des SCOT sur le territoire de la métropole et de son voisinage. L'État réunira, le cas échéant, la Conférence de la Métropole associant, autour du Préfet de région, les Préfets de département concernés.

D'autre part, l'État propose à ses partenaires la constitution d'une instance de débat et de concertation pérenne pour accompagner la mise en œuvre de la DTA, à partir du comité de pilotage existant afin de :

- suivre l'état d'avancement des grands projets, organiser l'articulation des phases successives de leurs élaborations respectives ;
- suivre l'état d'avancement des SCOT et de leur projet de développement durable ;
- mettre en place et analyser des indicateurs représentatifs de l'application des 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 transition ;
 - indicateurs issus de l'évaluation environnementale, comme les mesures de la qualité des nappes phréatiques de Thil Balan et de l'Est lyonnais.

3. La mise en œuvre du projet partagé à travers les politiques sectorielles de l'Etat et à travers les projets contractuels.

Les éléments principaux du projet partagé de la métropole seront déclinés par l'État et les collectivités locales dans les politiques sectorielles et les projets contractuels, tels que :

- les Contrats de Projets Etat Région, les contrats d'agglomération, les contrats de pays, les contrats de ville, ... ;
- la politique partenariale, soutenue financièrement et techniquement, en faveur notamment du renouvellement urbain et des transports sur les territoires en perte d'attractivité ;
- le contrat particulier à passer entre l'Etat et les collectivités pour la poursuite du développement de l'agglomération du Nord Isère ;
- la prévention des risques naturels ou technologiques ;
- les mesures agro-environnementales, particulièrement dans les couronnes vertes ;
- la participation à l'élaboration d'un projet agricole sur le territoire de l'Ouest lyonnais (de la plaine des Chères au plateau de Mornant).

Pour la ressource en eau, l'objectif est de mettre en place les conditions d'une gestion équilibrée et concertée de l'eau, propre à permettre la restauration des milieux et la préservation des usages.

Le Val de Saône constitue la zone humide la plus étendue du bassin Rhône-Méditerranée-Corse et l'une des plaines alluviales les mieux conservées de France. Il est nécessaire de préserver ce vase d'expansion des crues et de contribuer ainsi à la gestion des crues pour la vallée du Rhône ; 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, un des sites prioritaires au titre du Plan Rhône.

Une attention particulière devra être portée à la gestion des eaux souterraines, qui présentent des potentialités tant quantitatives que qualitatives dans un territoire où les sollicitations liées aux usages augmentent (Crépieux Charmy, nappe de la basse vallée de l'Ain, nappe de la Saône, nappe de l'Est Lyonnais, ...). Au-delà de cette préoccupation prioritaire, la restauration des cours d'eau, dans l'environnement urbain particulièrement marqué du périmètre de la DTA, mérite une approche spécifique afin de redonner aux riverains une lecture du territoire où les rivières conservent leur place, ce qui n'est pas déconnecté de la sensibilisation aux risques inondations.

Cette action passe également par la restauration de la qualité de l'eau, propre à satisfaire l'ensemble des usages, y compris de loisirs, présents sur le territoire. Ce qui exige une amélioration significative des conditions d'assainissement et de traitement des principales agglomérations.

Sur la plupart des secteurs considérés, des initiatives de gestion concertée ont été mises en place (SAGE, contrats de rivière, Site du Plan Rhône), et leur mise en œuvre devra s'attacher à prendre en compte ces enjeux particuliers.

Pour les secteurs Natura 2000, l'objectif est la mise en place d'une gestion contractuelle des zones naturelles remarquables au travers du réseau Natura 2000.

Le réseau européen Natura 2000 regroupe l'ensemble des espaces désignés en application des directives européennes "Oiseaux" et "Habitats". Ce réseau est en cours de constitution. Il doit permettre d'atteindre les objectifs fixés par la Convention sur la diversité biologique, adoptée lors du "Sommet de la Terre" de Rio de Janeiro en 1992 et ratifiée par la France en 1996.

La concertation mise en place dans chaque site permettra d'asseoir le réseau écologique national sur de plus larges territoires que les seuls espaces protégés actuellement. En France, Natura 2000 privilégie en effet, plus que le renforcement ou l'extension des mesures de protection réglementaires ou foncières existantes, la mise en place de contrats individuels librement consentis.

Natura 2000 cherche ainsi à concilier les exigences écologiques des habitats naturels et des espèces avec, d'une part, les activités économiques, sociales et culturelles qui s'exercent sur les territoires et, d'autre part, les particularités locales et notamment certaines pratiques spécifiques. En effet, la conservation de la diversité biologique est très souvent liée à l'action de l'homme, spécialement dans l'espace rural et forestier. Le réseau contribuera également à faire reconnaître des territoires en leur accordant les moyens nécessaires à leur préservation et à leur mise en valeur.

La promotion d'une gestion concertée et assumée par tous les acteurs intervenant sur les espaces naturels se fait dans le cadre de "documents d'objectifs" mis en place sur chaque site.

Ces documents définissent les orientations de gestion et les mesures de conservation contractuelles et indiquent, le cas échéant, les mesures réglementaires à mettre en œuvre sur le site. Ils précisent en outre les modalités de financement des mesures contractuelles.

Les sites proposés à la Communauté Européenne pour constituer le réseau Natura 2000 sur le territoire de la DTA sont localisés dans les corridors d'eau et les cœurs verts dont les objectifs de préservation et de valorisation des espaces naturels sur le mode contractuel sont identiques.

4. Recommandations relatives aux SCOT et aux PDU

D'une part, la complexité et l'étendue du territoire métropolitain interdisent d'imaginer qu'il soit couvert par un seul Schéma de COhérence Territoriale et, de fait, dix SCOT sont en préparation sur le territoire de la DTA, à des stades d'avancement divers. Il est donc nécessaire de vérifier que les modalités d'association prévues par le Code de l'Urbanisme ne conduisent pas à séparer les espaces centraux de leurs périphéries proches ou lointaines.

D'autre part, 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 Plan des Déplacements Urbains (PDU) ou un document de type PDU allant au-delà du périmètre des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU).

La DTA et le dispositif de concertation mis en place pour organiser sa mise en œuvre ne sauraient suffire pour garantir la cohérence entre les SCOT. La DTA donne un cadre relatif aux enjeux métropolitains ; les réponses apportées aux enjeux plus locaux méritent d'être confrontées les unes aux autres pour optimiser l'utilisation des territoires, éviter les concurrences stériles aux frontières et être attentif aussi aux confins.

Au-delà de l'association prévue par le Code de l'Urbanisme pour l'élaboration de chacun des SCOT, une coopération entre toutes les structures en charge des SCOT est en place, avec la démarche "Interscot" pilotée par l'Agence d'Urbanisme.

Par ailleurs, la coopération entre les autorités organisatrices de transport, amorcée par la RUL, est nécessaire pour harmoniser l'information, la billettique, la tarification et pour débattre des priorités en matière d'investissement.

5. Remettre la question foncière au cœur des politiques d'aménagement

La capacité d'une métropole à orienter son développement repose notamment sur la disponibilité de gisements fonciers en quantité et en qualité. L'étalement urbain résulte pour partie d'une absence de maîtrise foncière : le développement se fait en effet spontanément dans les secteurs les plus faciles à urbaniser et les moins chers à conquérir. En revanche, la mise en œuvre d'une stratégie urbaine coordonnée, à l'échelle des agglomérations et de la métropole, exige :

- l'identification des meilleurs gisements fonciers, d'abord de recyclage à l'intérieur des tissus constitués, puis d'expansion ;
- un arbitrage entre la part (et le type) de développement à orienter dans les villes et la part à orienter en périphérie ;
- la concrétisation de cet arbitrage dans les documents de planification ;
- la conduite d'une politique foncière publique volontariste et pérenne sur les secteurs et les projets où le libre jeu du marché ne s'exercera pas spontanément ;
- la création de nouveaux outils fonciers pour l'Ain et le Nord Isère.

L'EPORA, créé par l'Etat pour améliorer l'image des bassins industriels de l'Ouest Rhône-Alpes, a pour rôle de mettre en œuvre une politique active de recyclage foncier, territorialisée en fonction des orientations stratégiques de la DTA et, plus précisément, des axes de renouvellement urbain et économique inscrits dans le SCOT de l'agglomération stéphanoise. L'extension de son périmètre d'intervention pourrait permettre de systématiser les politiques de recyclage foncier, notamment sur les autres territoires en perte d'attractivité identifiés p. 36 à 38.

Le CIADT du 12 juillet 2005 a décidé une mission de préfiguration d'un Etablissement public d'aménagement pour Saint-Étienne. Sa création sera un atout majeur dans le rééquilibrage du pôle ligérien au sein de l'aire métropolitaine.

La concrétisation des orientations de la DTA en matière de lutte contre l'étalement urbain et de renouvellement urbain dépend de la mise en place de politiques foncières publiques organisées à des niveaux géographiques pertinents.

6. Coopérations dans les domaines de l'offre foncière pour le développement économique et de l'urbanisme commercial

Le maintien dans la durée d'une offre hiérarchisée pour l'accueil des entreprises n'est pas garanti par la seule mention des treize sites d'envergure métropolitaine.

Les principaux responsables de la gestion de l'offre foncière pour le développement économique - l'État, les collectivités locales, les chambres consulaires et, le cas échéant, les organismes spécialisés doivent pouvoir :

- faire le point de l'occupation des sites d'envergure métropolitaine ;
- proposer, le cas échéant, de nouveaux sites ;
- encourager les démarches qualité du type de celles du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain ou du Département de la Loire ;
- se saisir de problèmes particuliers comme :
 - les terrains réservés à une grande implantation industrielle,
 - les zones réservées à l'activité logistique.

Une concertation apparaît également indispensable dans le domaine de l'urbanisme commercial, notamment pour articuler, sur le périmètre de la DTA, les Schémas de Développement Commercial prévus par le décret 2002-1369 du 20.11.02, sur les quatre départements du Rhône, de l'Ain, de l'Isère et de la Loire.

Pour assurer cette mise en cohérence et la diffusion des éléments de connaissance rassemblés par les Observatoires Départementaux des Equipements Commerciaux (ODEC) de l'Ain, de l'Isère, de la Loire et du Rhône et pour permettre une réflexion prospective qui puisse intégrer la répartition de l'offre commerciale dans les documents de planification urbaine (SCOT, PLU), la constitution, sous l'autorité du préfet de région, d'un groupe de travail à partir des 4 ODEC serait également opportune.

7. Prévention des risques naturels

Dans le périmètre de la DTA (vallées du Rhône, de la Saône, de la Loire, de l'Ain, de la Bourbre et de l'Azergues), la gestion du risque d'inondation est stratégique ; il s'agit de préserver ces territoires de l'urbanisation, afin de ne pas augmenter les enjeux et de maintenir leur fonction de champ d'expansion des crues, en même temps que leur rôle pour la ressource en eau et leur patrimoine naturel.

A cet effet, il devient nécessaire et urgent de mettre en place l'outil de prévention réglementaire que constitue le plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPR), institué par la loi du 2 février 1995 ; en dehors des quelques communes où il existe déjà, ce document doit être mis en place, y compris par révision des documents plus anciens (les plans des surfaces submersibles – PSS ou les plans

d'exposition aux risques – PER) qui ne garantissent pas suffisamment les objectifs de prévention et les principes d'application aujourd'hui affichés par l'Etat :

- **les objectifs de prévention** : interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses, les limiter dans les autres zones inondables ; préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues ; sauvegarder l'équilibre des milieux ;
- **les principes d'application** : interdire toute construction nouvelle, diminuer le nombre des constructions exposées ; contrôler strictement l'extension de l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues ; éviter tout endiguement ou remblaiement nouveau.

La connaissance du risque d'inondation par les atlas des zones inondables est actuellement suffisante pour l'établissement des PPR, y compris dans le territoire du Grand Lyon où les études sont terminées.

Les PPR devront s'inscrire dans une démarche de prévention des inondations à l'échelle des vallées ou des bassins versants ; à cet égard, ils devront s'appuyer sur les documents, études ou démarches suivantes, achevées ou en cours : Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), Etude de prévention, protection et prévision des crues de la Loire à l'amont de Villerest, Etude globale du Rhône pour une stratégie de réduction des risques dus aux crues, Etude du risque d'inondation sur le Grand Lyon, SAGE du bassin de la Bourbre, Contrat de rivière de l'Azergues.

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 des PER) et la Bourbre où n'existe aucun document.

8. Information et concertation autour des risques technologiques

La loi du 30 juillet 2003, relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, a complété l'article L. 125-2 du Code de l'Environnement, qui prévoit la création par le Préfet d'un comité local d'information et de concertation sur les risques dans tout bassin industriel comportant une ou plusieurs installations figurant sur la liste prévue au IV de l'Article L. 515-8 (installations "Seveso"). En sus, l'Etat propose l'extension géographique du SPIRAL Risques* au-delà du seul département du Rhône, aux zones de la plaine de l'Ain et du Nord-Isère.

* Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles et des Risques dans l'Agglomération Lyonnaise

En conclusion, le suivi et l'accompagnement de la DTA sont très largement tributaires de l'existence d'un dispositif pérenne de concertation entre les principaux partenaires ; issu du comité de pilotage de la DTA, il doit permettre d'assurer à la fois :

- la permanence de lieux de dialogue et d'élaboration de stratégies ;
- le suivi technique de l'état d'avancement des documents d'urbanisme, du phasage des projets importants, du suivi des indicateurs démographiques, économiques ou environnementaux ;
- le pilotage et le suivi de questions importantes mais plus restreintes comme celles de l'offre foncière ou de l'urbanisme commercial.

L'État a proposé de pérenniser le comité de pilotage de la DTA, ce qui a été accepté.

ANNEXES

Annexe 1 : Le contexte institutionnel

Ainsi qu'il résulte de l'article **L.110 du code de l'urbanisme** :

"Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacement, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace".

Si la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifiée, relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat ainsi que celle n° 85-729 du 18 juillet 1985, relative à la définition de principes d'aménagement, ont confié des responsabilités étendues aux collectivités locales, et en particulier aux communes, dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, il n'en reste pas moins que l'Etat a conservé en la matière un certain nombre de prérogatives et de moyens d'action ayant des conséquences décisives. Il en est ainsi en matière d'aménagement du territoire, de grandes infrastructures, de logement et d'habitat, de protection de l'environnement, de prévention des risques, etc.

L'urbanisme n'est pas une compétence que l'on peut attribuer à une seule collectivité publique. L'urbanisme est, par nature même, une compétence partagée. C'est ainsi dans le cadre de ces principes généraux, que s'inscrit l'institution des directives territoriales d'aménagement (DTA) par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, modifiée par les lois n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, puis n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

Conformément à l'article **L.111-1-1 du code de l'urbanisme** :

"Des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du titre IV du présent livre, adaptées aux particularités géographiques locales."

Situées à la frontière de la politique d'aménagement et de développement durable du territoire déterminée par l'Etat et des préoccupations d'urbanisme, dont les compétences ont été largement transférées, les DTA ont ainsi pour objectif et ambition d'exprimer en ces domaines les responsabilités de l'Etat tout en assurant le respect de la libre administration des collectivités locales. S'il n'appartient pas à l'Etat de décider dans le détail du contenu des politiques d'urbanisme qui relèvent des communes ou de leurs groupements, il est de sa responsabilité de fixer les grands objectifs en matière d'équipements structurants, de protection de l'environnement, d'organisation maîtrisée de l'urbanisation et de définir les orientations qui en résultent. Les DTA sont donc sélectives par nature, elles se concentrent sur quelques grands objectifs, elles ne se substituent pas aux documents de planification et d'urbanisme élaborés par les collectivités.

Les DTA s'imposent aux documents de planification et d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme, plans de déplacements urbains, plans locaux de l'habitat...) par le lien de la compatibilité.

Les DTA doivent respecter, ainsi que les autres documents d'urbanisme, l'article **L 121-1 du code de l'urbanisme**.

“ Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d’urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d’assurer :

- *“ 1° L’équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l’espace rural, d’une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et paysagers, d’autre part, en respectant les objectifs de développement durable ;*
- *“ 2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l’habitat urbain et dans l’habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d’habitat, d’activités économiques, notamment commerciales, d’activités sportives et culturelles et d’intérêt général ainsi que d’équipements publics, en tenant compte en particulier de l’équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;*
- *“ 3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels et, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins en déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l’air, de l’eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, des sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.*

Dans la présente directive il n’y a pas de modalités d’application de la « loi littoral » et de la « loi montagne ». Dans le périmètre de la DTA, seules cinq communes (Massif Central) sont concernées par la loi montagne et ne présentent pas d’enjeux particuliers.

Annexe 2 : L'élaboration de la DTA

A la demande du gouvernement, des études préalables ont été menées sous l'autorité du Préfet de la Région Rhône-Alpes pour mettre en évidence les enjeux de l'Etat sur l'aire métropolitaine lyonnaise et pour identifier les apports d'une directive territoriale d'aménagement (DTA). Le rapport des études préalables a été adressé aux ministres en avril 1999.

Sur la base de ce rapport, le gouvernement a conclu à la nécessité d'élaborer une DTA sur un périmètre correspondant aux territoires inscrits dans les dynamiques de la métropolisation lyonnaise pour les vingt années à venir, pour garantir la prise en compte des enjeux de l'Etat, à savoir :

- Favoriser le positionnement international de la métropole,
- Contribuer à un développement urbain durable,
- Assurer l'accessibilité de la métropole et l'écoulement du trafic de transit, en particulier préserver les capacités de développement de l'aéroport de Saint-Exupéry, plate-forme de trafic international pour le Grand Sud-Est ; réaliser un contournement ferroviaire de Lyon constitutif du réseau trans-européen de fret ferroviaire ainsi que le contournement autoroutier.

Un mandat d'élaboration a donc été adressé au Préfet de la Région Rhône-Alpes le 12 juillet 2000, par le ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, la ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et le secrétaire d'Etat au Logement.

Pour élaborer la DTA, des études ont été menées et des groupes de travail ont été sollicités.

Quatre groupes de travail thématiques, composés de techniciens de l'Etat, de collectivités territoriales et d'établissements publics, ont travaillé sur :

- les fonctions métropolitaines,
- le développement économique,
- le réseau maillé des espaces naturels, agricoles et paysagers,
- le système de transport.

Quatre groupes territoriaux ont été mis en place correspondant à des territoires identifiés dans le mandat comme accumulant des enjeux forts et parfois contradictoires :

- l'espace interdépartemental autour de Saint-Exupéry,
- l'espace intercités entre Lyon et Saint-Etienne,
- la Dombes et le val de Saône Sud,
- l'Ouest lyonnais, concerné par le projet de contournement autoroutier.

Ces groupes de travail ont contribué à élargir la concertation au-delà de l'association prévue à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme.

Les schémas de services collectifs, approuvés par décret le 24 avril 2002, ont été pris en compte dans la DTA ; les schémas des services collectifs de transport ont été abrogés par l'ordonnance 2005-654 du 8 juin 2005.

L'élaboration de la DTA a été conduite conformément aux dispositions de l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme. Ont été ainsi associés, sous l'autorité du Préfet de région, la région Rhône-Alpes, les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Loire et du Rhône, les communes chefs-lieux d'arrondissement, les communes de plus de 20 000 habitants, les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme concernés, et le comité de massif du Massif Central. Les principales réunions d'association et de concertation élargie ont eu lieu le 20 mars 2002 et le 27 mai 2003.

De surcroît, le Préfet de région a procédé à une large concertation auprès des structures intercommunales, des organisations socioprofessionnelles, des chambres consulaires, des établissements publics, des agences d'urbanisme et enfin auprès d'associations représentatives en matière de défense de l'environnement, de transport, de défense des intérêts des riverains, ...

Annexe 3 : Les personnes publiques associées et consultées

Les personnes publiques associées

Région Rhône-Alpes

Départements (4) : 01, 38, 42, 69

Chefs lieux d'arrondissement (4) : Lyon, Saint-Etienne, Villefranche, Vienne

Villes de plus de 20 000 habitants (17) : Lyon, Saint-Etienne, Villeurbanne, Vénissieux, Caluire et Cuire, Saint-Priest, Vaulx-en-Velin, Saint-Chamond, Bron, Villefranche, Vienne, Rillieux-la-Pape, Meyzieu, Oullins, Décines-Charpieu, Bourgoin-Jallieu, Sainte-Foy-lès-Lyon

Communauté urbaine de Lyon

Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) de L'Isle d'Abeau

Communautés d'agglomération (3) :

ISERE : communauté d'agglomération du Pays viennois

LOIRE : Saint-Etienne Métropole, Loire-Forez

Communautés de communes (29) :

AIN (8): Canton de Chalamont, Portes Ouest de la Dombes, Saône Vallée, canton de Montluel, Miribel et plateau, Pont d'Ain-Priay-Varambon, Centre-Dombes, Plaine de l'Ain ;

ISERE (7): Portes Dauphinoises de Lyon-Satolas, de l'Isle Crémieu, Balcons du Rhône, Balmes Dauphinoises, Val d'Agny, Collines du Nord Dauphiné, Pays des Couleurs ;

LOIRE (1) : Pays de St-Galmier ;

RHONE (13): Est lyonnais, Beaujolais - Saône - Pierres Dorées, Monts d'Or-Azergues, Beaujolais - Val d'Azergues, Pays de l'Arbresle, Vallons du Lyonnais, Vallée du Garon, Pays Mornantais, Pays d'Ozon, Région de Condrieu, Rhône-Sud (Givors - Grigny), Pays du Bois d'Oingt, agglomération de Villefranche-sur-Saône

Comité de massif Massif Central

Syndicats intercommunaux compétents en matière d'aménagement de l'espace et d'urbanisme - schémas de cohérence territoriale (16) :

AIN (4): Syndicat du Schéma Directeur de la Dombes, Syndicat mixte de la Plaine de l'Ain (Schéma Directeur de Bugey-Cotière-Plaine de l'Ain), Syndicat mixte Val de Saône – Dombes, SIVOM du Val de Mâtre ;

ISERE (5) : Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du SCOT des Rives du Rhône, Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du SCOT du Haut-Rhône dauphinois, Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du SCOT Nord-Isère, SIVOM des communes du canton de Bourgoin-Jallieu, Syndicat des transports urbains du Nord-Isère ;

LOIRE (2) : Syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale du Sud-Loire, Syndicat Intercommunal de la couronne stéphanoise (SICOS) ;

RHONE (5) : Syndicat d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL), Syndicat de l'Ouest Lyonnais (SOL), Syndicat mixte du SCOT du Beaujolais, Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Givordine (SITUAG).

Total des personnes publiques associées : 73

Les personnes publiques consultées

Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse

EPIDA (Etablissement Public d'Aménagement de l'Isle d'Abeau)

EPORA (Etablissement Public Foncier Ouest Rhône-Alpes)

RFF (Réseau Ferré de France)

SNCF

SATIN (Syndicat d'études pour l'Aménagement Territorial de l'Isère du Nord)

Syndicat Mixte de la Plaine de l'Ain

SIPAB (Syndicat Intercommunal des Parcs Andrézieux-Bouthéon)

Associations Départementales des Maires (4) : 01, 38, 42, 69

Association du pays des Coteaux du Lyonnais

ALCALY (Alternative au contournement autoroutier de Lyon)

Parc Naturel Régional du Pilat

RUL (Région Urbaine de Lyon)

Conseil Economique et Social Rhône-Alpes

MEDEF Rhône-Alpes (Mouvement des Entreprises de France)

Union Rhône-Alpes de la C.G.P.M.E.

Chambres de Commerce et d'Industrie (5) : Ain, Lyon, Nord-Isère, Saint-Etienne – Montbrison, Villefranche-sur-Saône

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

Chambres d'Agriculture (4) : 01, 38, 42, 69

Chambre Régionale d'Agriculture

Chambres de Métiers (4) : Ain, Vienne, Saint-Etienne – Montbrison, Rhône

Chambre Régionale de Métiers

ACENAS (Association Contre l'Extension des Nuisances de l'Aéroport de Satolas)

ADERLY (Association pour le Développement Economique de la Région de Lyon)

Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Sauvegarde Rhône-Gier

Comité Fédéral pour l'Aménagement du Nord-Ouest Lyonnais
Sauvegarde des Coteaux du Jarez
ARDEN (Association pour le Respect du Droit et de l'Environnement)
CORIAS (Comité des Riverains de l'Aéroport de Satolas)
Fédération Régionale des Associations d'Usagers des transports (FNAUT-ADTLS)
FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de la Protection de la Nature)
Union Régionale FO
Union Régionale Interprofessionnelle CFDT
Union Régionale CFE-CGC
Comité Régional CGT Rhône-Alpes
Union Régionale CFTC
Association Patrimoine Rhônalpin
EPURES (Agence d'Urbanisme Saint-Etienne Métropole)
Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon
Agence Régionale de l'Hospitalisation

Total des personnes publiques consultées : 54

