

**AVIS DU SEPAL**  
**SUR**  
**LE PROJET DE SCOT DE L'OUEST LYONNAIS ARRÊTÉ LE 7 AVRIL 2010**

**PRÉAMBULE**

---

Nous souhaitons rappeler, qu'au sein de l'Inter-Scot, le territoire du Scot de l'Ouest Lyonnais est celui qui est le plus directement lié à l'Agglomération Lyonnaise, notamment parce qu'il se trouve entièrement situé à l'intérieur du bassin de vie fonctionnel que représente l'Aire Urbaine et parce que le territoire de la Communauté de Communes de la Vallée du Garon, spatialement intégré au territoire de l'Agglomération, était précédemment inclus dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise.

Votre Rapport de Présentation décrit bien l'importance des liens fonctionnels qui unissent nos deux territoires, puisqu'il évoque notamment la dépendance progressive en matière d'emplois par rapport à l'Agglomération lyonnaise, l'augmentation continue des migrations pendulaires vers le pôle urbain principal, ainsi que la très forte évacuation commerciale en direction de l'Agglomération Lyonnaise.

Cette réalité n'est pas seulement une réalité abstraite, révélée par les experts, elle correspond à la réalité perçue et vécue quotidiennement par les habitants de votre territoire, qui sont également les usagers du territoire de l'Agglomération Lyonnaise.

À cet égard, il est donc tout à fait positif que vous affirmiez, dans votre PADD, votre volonté d'entretenir des liens privilégiés avec les territoires « qui vous sont voisins et dont les destins sont souvent liés » notamment le SCOT de l'agglomération lyonnaise en matière de développement économique, de déplacement, de continuité d'espaces agricoles et naturels et de réflexion commune sur le traitement des interfaces entre les deux territoires.

Nous nous félicitons que le chapitre commun Métropolitain, adopté par l'ensemble des présidents lors de la réunion de Crémieu, ait été intégré à votre PADD, pour affirmer clairement votre volonté politique d'appartenance à l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, fonctionnant comme un ensemble.

Par contre, il nous semble dommageable que l'horizon de votre Scot se limite à 2020, alors que l'ensemble des Scot de l'aire métropolitaine en cours d'élaboration ont fait le choix du long terme en fixant à 2030 l'horizon de leur mise en œuvre.

## **PADD ET DOG**

---

- **1<sup>ER</sup> PRINCIPE**

---

**« Mettre en œuvre un mode de développement Ouest Lyonnais, organisé autour du concept de villages densifiés »**

Nous partageons pleinement votre objectif de contrôler l'évolution démographique préoccupante de votre territoire pour maîtriser l'étalement urbain.

Nous agissons, de notre côté, dans le SCOT et dans les politiques publiques, pour augmenter l'offre de logements au sein même de l'Agglomération Lyonnaise.

Nous insistons donc sur le besoin d'une complémentarité effective de nos politiques d'accueil, si nous voulons être efficaces contre l'étalement urbain au sein de l'Aire Urbaine.

Nous prenons note de la révision à la baisse (130 000 habitants) de votre objectif de population à l'horizon 2020, ainsi que de la réévaluation du niveau de contribution des Pôles les mieux équipés et les mieux desservis (polarités de niveau 1 et 2) à l'accueil des nouveaux habitants (65%).

Nous constatons des convergences entre nos deux documents en matière d'évolution des formes d'habitat dans la mesure où vous formulez un objectif ambitieux de 50 % d'habitat groupé, intermédiaire ou collectif et une densité résidentielle moyenne comprise entre 20 et 50 logements à l'hectare suivant les niveaux de polarité.

Si l'objectif de réaliser au minimum 3 000 logements sociaux locatifs d'ici 2020 (soit 25 % du nombre total de logements à construire) est en lui-même positif, il aurait été intéressant de faire figurer dans votre tableau des pages 25 et 26, la part du logement social dans le parc global de logements à l'horizon 2020, pour resituer cet effort par rapport aux besoins effectifs des populations résidentes.

En matière économique, nous percevons positivement le principe du développement d'une activité économique équilibrée, visant à améliorer le ratio emploi/actif et à limiter les déplacements de travail entre l'Ouest Lyonnais et l'Agglomération.

Nous vous suggérons de faire figurer plus clairement dans l'énoncé des principes d'aménagement des nouvelles zones d'activité (pages 28 et 29 du DOG), le principe de densification qui nécessite un portage par l'ensemble des Scot à l'échelle métropolitaine pour être efficace en termes d'économie du foncier.

Sur le plan commercial, si nous ne contestons pas l'affichage des polarités commerciales majeures de votre territoire que constituent l'Arbresle d'une part et Brignais - Chaponost d'autre part, nous persistons à penser que des adaptations restent à trouver pour aboutir à une bonne articulation entre nos deux territoires au niveau, d'une part du triangle Vaugneray - Grézieu la Varenne - Brindas et d'autre part du secteur des 7 chemins sur la commune de Vourles, sur lequel l'implantation du projet Leroy Merlin continue à nous poser problème dans la mesure où il s'effectue sans réflexion d'ensemble sur l'armature commerciale du secteur intégrant St Genis Laval et Brignais et sans intégration, dans un plan d'aménagement d'ensemble, d'un secteur stratégique dans la mesure où il est susceptible de constituer pour l'avenir, une porte d'entrée de l'Agglomération Lyonnaise (cf. 3<sup>ème</sup> principe ci-dessous).

- **2<sup>ÈME</sup> PRINCIPE**

---

**« Assurer un meilleur équilibre des territoires du Scot en matière de mobilité et de déplacement en développant particulièrement les transports en commun »**

Nous partageons pleinement votre objectif d'accorder une priorité au ferroviaire et de renforcer les transports en commun pour la gestion des déplacements de personnes avec l'Agglomération Lyonnaise.

En l'état actuel, il est indispensable pour nous que le développement démographique que vous envisagez ne se traduise pas, de fait, par une poursuite de la croissance des déplacements en voiture vers l'Agglomération Lyonnaise et une pression des usagers à augmenter la capacité des radiales.

À cet égard, nous tenons à réaffirmer le principe, développé par le PDU de l'Agglomération Lyonnaise, de non renforcement des pénétrantes en direction de l'agglomération, pour éviter d'attirer de plus en plus de voitures dans une agglomération incapable de les accueillir.

Au-delà des points de convergence sur le renforcement de l'offre TC sur les axes Lyon - l'Arbresle / Brignais - Gorge de Loup / Brignais - Givors / Vaugneray - Tassin, nous pensons que le projet nécessite une articulation renforcée avec le notre, en matière de localisation des pôles d'échanges multimodaux et des parkings relais aux entrées de l'Agglomération Lyonnaise notamment sur Dommartin, Chaponost, Brignais et Vourles.

En ce qui concerne les grands projets d'infrastructure figurant dans la DTA et portés par l'État, nous nous étonnons que votre Scot n'intègre pas le projet de Contournement Ouest de Lyon qui figure expressément dans la DTA (texte page 40 et carte page 42).

En effet, à travers la non inscription de cette infrastructure autoroutière nécessaire au bon fonctionnement global du territoire métropolitain, c'est tout l'équilibre du Schéma de Déplacement de la DTA, qui s'impose aux Scot, qui est remis en cause. À ce titre, nous souhaitons donc qu'elle figure expressément dans le projet de planification long terme de l'Ouest Lyonnais.

• **3<sup>ÈME</sup> PRINCIPE**

---

**« Préserver la marque identitaire du territoire en assurant la pérennité des espaces agricoles ainsi que la gestion et la mise en valeur des espaces naturels »**

Nous partageons pleinement votre objectif, qui est aussi celui de l'État et du Département, de préservation, mais aussi de gestion des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains, qui se poursuivent sur notre territoire (principe de maillage) et qui participent au patrimoine identitaire de l'agglomération et à son attractivité économique et résidentielle.

Nous notons avec intérêt la disposition que vous avez fait figurer dans votre DOG page 64, sur la réalisation de diagnostic agricole dans le cadre de l'élaboration des PLU qui est convergente avec celle que nous avons fait figurer dans notre propre DOG.

Il serait souhaitable que nous articulions mieux, entre nos deux territoires, la continuité entre ce que nous intitulons liaisons vertes et que vous nommez corridors bionaturels.

À cet égard, nous nous interrogeons sur deux coupures d'urbanisation figurant dans votre projet de Scot :

- La coupure de Grézieu la Varenne qui n'en est pas une, puisqu'il y a effectivement continuité du bâti entre Craponne et Vaugneray sur ce qui constitue à notre sens un corridor urbain marqué par des investissements TC pouvant légitimement justifier un développement de l'urbanisation.
- La coupure des 7 chemins dont nous ne comprenons ni la délimitation ni la logique au regard des enjeux environnementaux et déplacements de ce secteur stratégique d'agglomération. Selon nous, elle nécessiterait davantage l'identification d'un site d'urbanisation sous conditions sur un périmètre élargi au sens où nous l'entendons dans le SCOT SEPAL. Cette disposition permettrait de se mettre d'accord au préalable, sur un plan d'aménagement d'ensemble à partir des fonctionnalités partagées attendues de ce territoire dans les 20 prochaines années.

Concernant les carrières de Millery, il aurait été intéressant que votre document se prononce sur l'utilisation envisagée de ce site après la fin de leur exploitation dans le cadre de la valorisation de la trame verte métropolitaine.

Enfin, nous nous interrogeons sur la pertinence de la carte des fronts urbains de la page 66 de votre DOG, qui ne nous paraît pas correspondre à l'idée de métropole multipolaire affichée dans le cadre du chapitre commun de l'Inter-Scot et qui pose précisément comme principe le non développement en tâche d'huile de l'Agglomération Lyonnaise, en décalage, à nos yeux, avec l'interprétation que l'on peut donner de cette carte « radioconcentrique ».