

**AVIS DU SEPAL SUR  
LA MODIFICATION DE LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA)  
DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE**

Le SEPAL souhaite d'abord rappeler que, dans son avis du 27 janvier 2005, il indiquait **partager le diagnostic** formulé par le projet de DTA - « *un territoire dynamique et globalement attractif mais pour lequel la confiance dans le caractère positif d'une évolution au fil de l'eau serait naïve et dont la croissance prévisionnelle fabriquerait, sans action régulatrice forte, une conurbation inorganisée et dispendieuse, menacera la qualité du cadre de vie, l'attractivité et la compétitivité de la Métropole et accentuera les disparités entre les territoires* ».

**Le SEPAL indiquait également dans ce même avis, partager la conclusion qui en est tirée** à savoir la nécessité d'une action forte à l'échelle métropolitaine autour de sept objectifs prioritaires :

- reconnaître et soutenir la Métropole lyonnaise comme métropole internationale ;
- garantir les potentialités de développement et d'évolution de la plateforme multimodale de Saint-Exupéry ;
- participer à la structuration multipolaire de la Métropole ;
- reconquérir les territoires en perte d'attractivité ;
- lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie ;
- conserver les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble ;
- réaliser les contournements autoroutiers et ferroviaires et réaliser la ligne ferroviaire transalpine.

Dans ce cadre, le SEPAL **approuve le choix de l'État de procéder aux évolutions nécessaires de cette DTA par la voie d'une procédure de modification**, permettant de ne pas remettre en cause ces objectifs fondamentaux qui restent pertinents et de conserver à cette Directive un caractère opposable vis-à-vis des Scot.

**Le SEPAL souhaite ensuite rappeler les attendus du Scot de l'agglomération lyonnaise concernant la Plaine Saint-Exupéry :**

- L'espace interdépartemental de Lyon Saint-Exupéry est identifié par le Scot comme **un territoire de projet** c'est-à-dire un territoire qui, en raison des enjeux qu'il recèle, appelle, en aval du Scot, des études complémentaires pouvant se concrétiser, dans le cadre de démarches prospectives et globales, par des plans de référence.
- La plateforme multimodale de Lyon Saint-Exupéry est identifiée par le Scot comme **un site de développement économique métropolitain dont l'urbanisation est soumise au respect des conditions** suivantes :

- un plan d'organisation et de composition générale garantissant le développement de la plateforme et la qualité des aménagements ;
  - une adaptation de l'importance du développement à la desserte du site par les réseaux de TC ;
  - une ouverture à l'urbanisation programmée et phasée, s'inscrivant dans une logique de cohérence avec les sites économiques programmés sur les territoires voisins ;
  - la préservation de la ressource en eau et la prise en compte du patrimoine écologique de la ZNIEFF.
- L'identification de la plateforme aéroportuaire comme la seconde plateforme aérienne française après PARIS et comme la **porte d'entrée internationale de l'agglomération** à même de concourir à la compétitivité et au rayonnement international de l'agglomération.
  - L'identification du territoire au Sud de Saint-Exupéry comme **un des sites** (avec les Fromentaux à Ambérieux) **susceptibles d'accueillir les équipements intermodaux** indispensables au développement économique de l'Aire métropolitaine (une plateforme d'autoroute ferroviaire + un chantier de transport combiné).
  - L'identification de la Plaine Saint-Exupéry comme **une coupure d'urbanisation** entre l'agglomération lyonnaise et l'agglomération Nord Isère dans une logique multipolaire à travers notamment la volonté inscrite dans le Scot d'éviter tout continuum urbain au Nord dans le prolongement de la Plaine du Biézin et au Sud le long de la Plaine d'Heyrieux.

L'association étroite des Scot à la démarche d'études sur la Plaine Saint-Exupéry et à l'élaboration de la modification de la DTA, constitue une avancée significative par rapport à l'élaboration de la DTA initiale. Elle a permis que la démarche d'étude, initiée par l'État, et que le projet de modification de la DTA, soumis à consultation, répondent aux attendus du SEPAL rappelés précédemment.

\* \* \* \* \*

Compte tenu de l'impact juridique d'une telle modification sur son propre document qui devra être modifié pour rester compatible avec le document de rang supérieur que constitue la DTA, **le SEPAL souhaite néanmoins faire part des observations suivantes** sur le projet qui lui est soumis, de telle sorte qu'il puisse faire l'objet après l'enquête publique d'adaptations permettant de lever certaines ambiguïtés :

▪ DÉMOGRAPHIE ET HABITAT :

L'assouplissement du plafond démographique à l'horizon 2030 de 66 000 (PIG de 1999) à 68 000 habitants (DTA 2013) pour une population 2009 de 53 000 habitants, répond aux besoins des collectivités du territoire sans remettre en cause **l'objectif central de maîtrise du développement résidentiel**, dans un territoire soumis à de fortes nuisances, et soumet à l'accord des Syndicats mixtes de Scot tout dépassement des enveloppes urbaines des PLU de référence (2005).

▪ ÉQUIPEMENTS D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE :

L'identification dans la modification de la DTA de trois zones destinées à l'accueil d'équipements d'envergure métropolitaine nécessaires à la montée en puissance du territoire comme hub international pour les voyageurs et le fret, correspond aux attendus du SEPAL.

Concernant la plateforme aéroportuaire, l'introduction, dans la DTA, de la condition fixée par le Scot de l'agglomération lyonnaise (non mise en œuvre jusqu'à maintenant par Aéroports de Lyon) comme préalable à toute ouverture à l'urbanisation, de **la définition d'un schéma de composition générale** comprenant les principes d'aménagement et de développement économique de la plateforme élaboré par le concessionnaire, sous pilotage de l'État, en association avec les collectivités compétentes pour l'aménagement du territoire, constitue une avancée significative pour sa prise en compte par Aéroports de Lyon.

Concernant le Sud de la plateforme, la réservation, au croisement du Contournement Ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et du Lyon-Turin, d'une emprise de l'ordre de 300 ha pour l'implantation des équipements d'intermodalité (autoroute ferroviaire Alpine + chantier de transport combiné en relais de celui de Saint-Priest/Vénissieux), dont l'agglomération et l'Aire métropolitaine ont besoin pour conserver leur attractivité économique et répondre aux objectifs de report modal, permettra de lever l'hypothèse des Fromentaux (Ambérieux) figurant dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.

La réservation sur la commune de Grenay d'une emprise de 40 ha pour l'implantation d'un équipement d'autoroute ferroviaire sur ligne existante, en relais de celui d'Aiton, est susceptible d'apporter une réponse limitée mais néanmoins significative à la question du report modal pour les liaisons fret France-Italie dans l'hypothèse d'un report au-delà de 2030 de la réalisation du Lyon-Turin. Cette réservation semble d'autant plus pertinente que la DTA stipule expressément qu' « *en dehors de cet équipement la vocation actuelle non urbanisée du site à usage agricole et naturel sera maintenue* »

▪ URBANISATION À VOCATION ÉCONOMIQUE :

Le SEPAL valide le fait que l'évolution de la DTA permette à terme la mobilisation de 280 ha supplémentaires pour l'accueil d'activités économiques de rang métropolitain sur un espace disposant d'atouts majeurs en matière d'accessibilité et d'infrastructures dans un contexte de raréfaction foncière pour l'accueil d'activités industrielles et logistiques tant sur l'agglomération lyonnaise que sur l'agglomération Nord iséroise.

Pour autant, cela ne peut s'opérer sans maîtrise, c'est pourquoi le SEPAL approuve le fait que la mobilisation de cette offre supplémentaire soit soumise, pour les sites de niveau 1 (métropolitains) et de niveau 2 (stratégiques), à des conditions fortes à même de garantir la nature métropolitaine du développement économique sur ces sites ainsi que la qualité et la cohérence des futurs développements dans une logique forte d'économie du foncier :

- maîtrise préalable du foncier par la puissance publique,
- outils d'adaptabilité et de réversibilité des aménagements et des constructions,
- stratégie de développement économique partagée au préalable entre les collectivités concernées et l'État,
- exclusion des activités artisanales et commerciales.

Dans cette logique, le SEPAL considère que l'écriture des conditions pourrait être précisée pour lever toute ambiguïté sur la nature du développement économique susceptible d'être accueilli sur ces sites nouveaux (page 57c) :

- « *activités répondant aux besoins métropolitains **pour des projets logistiques et industriels d'envergure*** »,
- « *Approbation préalable par les collectivités **concernées** et l'État d'une stratégie économique partagée **concrétisant l'ambition collective pour ce territoire et définissant les conditions pour y parvenir*** ».

Par ailleurs, si le SEPAL approuve le principe d'une maîtrise préalable du foncier par la puissance publique au-delà de l'échelle communale, il considère que la rédaction concernant la pérennité de cette maîtrise à travers des outils d'adaptabilité ou de réversibilité dont la faisabilité économique n'est pas démontrée ne peut pas être conservée en l'état au risque de geler les implantations potentielles à l'inverse de l'objectif recherché.

Enfin, le SEPAL approuve la rédaction introduite concernant le rôle des Syndicats mixtes de Scot :

- dans la maîtrise du développement des sites de niveau 3 d'intérêt local (accord préalable, respect des enveloppes urbaines),
- dans la définition d'orientations et d'objectifs à même d'éviter un report des activités logistiques aux franges du périmètre de prescription de Saint-Exupéry en dehors des parcs logistiques existants et d'interdire la création de nouvelles zones d'activités à vocation logistique concurrentes.

Concernant les prescriptions spécifiques à chaque site :

- site de niveau 1 (plateforme aéroportuaire) : le SEPAL réitère sa satisfaction de voir introduite dans la DTA, la condition figurant déjà dans le Scot, d'élaboration d'un schéma de composition générale qui fait grandement défaut aujourd'hui pour assurer la qualité d'aménagement de cette plateforme de 2 000 ha et sa bonne connexion aux territoires voisins.

Il suggère néanmoins que l'écriture concernant les activités susceptibles d'être accueillies sur les trois secteurs particuliers au Nord et au Sud de la plateforme, soit précisée pour lever toute ambiguïté (p. 57c) : « ***l'accueil d'autres activités de rang métropolitain en cohérence avec la stratégie de développement économique partagée et avec les sites économiques programmés sur les territoires voisins*** » (cf. page 129 du Dog)

- Site de niveau 1 (zone des 4 Chênes - Portes du Dauphiné) : le SEPAL se félicite de la cohérence accrue de la nouvelle rédaction de la DTA avec la rédaction du Scot par rapport à l'ancienne rédaction concernant la nature des activités ayant vocation à être accueillies sur ce site, qui était totalement obsolète.

Cependant, compte tenu des impacts prévisibles de l'urbanisation de ce site et de la mise en service de la plateforme de Grenay sur le réseau viaire départemental et notamment la RD518 déjà saturée, le SEPAL souhaiterait que la rédaction de la DTA modifiée introduise, de manière plus explicite, comme condition d'ouverture à l'urbanisation de ce site :

**« la réalisation d'un nouvel échangeur sur l'A43 et la réouverture de la gare de Toussieu-Chandieu »** comme le prévoit d'ores et déjà le Scot de l'agglomération lyonnaise.

- Site de niveau 2 (Pusignan - Villette d'Anton - Janneyrias) : le SEPAL considère avec intérêt le fait que la DTA reconnaisse à l'ensemble des espaces à vocation économique situés sur ces trois communes, le statut de site stratégique ce qui signifie :

- encadrement du développement à travers des limites d'urbanisation opposables aux Scot et à travers la condition nouvelle de définition préalable entre les trois communes d'un plan de composition d'ensemble portant sur la totalité du site (au-delà des 40 ha nouveaux) et permettant d'optimiser sa future desserte TC ;
- développement soumis au respect de la stratégie économique partagée.

- Site de niveau 2 (secteur Sud de Saint-Exupéry) : le SEPAL se félicite que l'écriture concernant l'ouverture à l'urbanisation de 80 ha pour l'accueil d'activités qui devraient être précisées dans la rédaction (p. 57d) comme « ***logistiques, en lien avec les futurs équipements intermodaux*** », prélevés sur un site destiné principalement à l'accueil d'infrastructures ferroviaires et d'équipements d'intermodalité, ait été renforcée pour ne pas compromettre la réalisation de ces équipements stratégiques et fragiliser le dossier et les débats à venir sur le projet Lyon-Turin.

Pour autant, il nous semble que l'écriture mériterait d'être précisée :

**« Garantie que l'aménagement de cette zone se réalise en dehors des emprises des grands projets d'infrastructure ferroviaire et des équipements d'intermodalité définies à partir d'expertises menées avec les maîtres d'ouvrage de ces projets ».**

Enfin, compte tenu de l'importance des projets portant sur les deux sites de niveau 2 pour l'Agglomération et l'Aire métropolitaine, le SEPAL considère qu'il serait souhaitable que, à l'instar de ce qui est prévu pour les sites de niveau 3, leur ouverture à l'urbanisation soit soumise à un accord préalable du Syndicat du Scot et de l'État.

▪ RESSOURCES NATURELLES ET ENVIRONNEMENTALES :

Le SEPAL n'a pas d'observation à formuler sur l'écriture proposée concernant la ressource en eau qui vise à actualiser la DTA (2006) par rapport aux documents de gestion des eaux approuvés ultérieurement (SAGE de l'Est lyonnais en 2009, SAGE de la Bourbre en 2008, SDAGE Rhône Méditerranée en 2009).

Le SEPAL se félicite de l'écriture qui rappelle, dans le cadre d'une organisation multipolaire du territoire métropolitain, la nécessité :

- d'assurer le maintien de séparations nettes entre l'agglomération lyonnaise, l'agglomération Nord iséroise et l'agglomération de Pont de Chéruy ;
- de préserver la couronne verte d'agglomération et les grandes pénétrantes agricoles et naturelles à l'Est de l'agglomération dans la continuité des branches du V-vert.

▪ COURONNE VERTE D'AGGLOMÉRATION À DOMINANTE AGRICOLE :

Le SEPAL prend acte que la Plaine de l'Est et la Plaine d'Heyrieux sont reconnues dans la nouvelle rédaction *« comme des espaces agricoles d'envergure métropolitaine au sein desquelles les nouvelles infrastructures de transport et les équipements liés, devront s'insérer en prenant en compte la viabilité économique et fonctionnelle des entités agricoles homogènes ».*

Les deux entités identifiées par la DTA comme *« zones de valorisation agricoles renforcées »* sont cohérentes avec les dispositions figurant d'ores et déjà dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.