



conseil de développement

PARTICIPER, DÉBATTRE ET PROPOSER

GRANDLYON

« Le SCOT, vecteur majeur d'une vision stratégique métropolitaine »

Contribution du Conseil de développement
du Grand Lyon sur le projet de document
d'orientations générales du Schéma de Cohérence
Territoriale de l'agglomération lyonnaise



Présentation, débat et adoption en séance plénière du
9 juillet 2009

Saisine du Vice-Président du SEPAL du 5 mars 2009



Contexte et méthodologie..... p. 3

- Contextep.3
- Méthodologie et étapes de travail.....p.4



Contribution p. 5

1. Le nécessaire rappel de la vision métropolitaine p.8
2. Renforcer et clarifier le discours sur la multipolarité..... p.12
3. Pour une agglomération performante et équitable à la fois .. p.15
 - 3.1. Le développement économiquep.15
 - 3.2 Les enjeux d'habitat et de mixitép.18
- 4.Culture, sport et tourisme : des thématiques qui doivent trouver pleinement leur placep.20
 - 4.1. La culturep.20
 - 4.2. Sport et loisirs sportifsp.22
 - 4.3. Le tourismep.23
5. Une métropole plus durable : propositions de compléments . p.25
 - 5.1. Les espaces naturels et agricolesp.25
 - 5.2. Densité, qualité urbaine et nature en villep.26
 - 5.3. Pour des infrastructures routières plus durables.....p.28
 - 5.4. Les transports en commun : quelques points à renforcer.....p.30
6. Suites du SCOT et mise en œuvre..... p.33



Annexes p.37

- Liste des participants du groupe de travail..... p.38
- Lettre de saisine p.40
- Rappel des contributions antérieures du Conseil de Développement sur le SCOT p.42
- Mémo SCOT p.43
- Contributions particulières d'associations ou de membres du Conseil de développement p.49

CONTEXTE

Depuis octobre 2006, le Conseil de développement est impliqué dans l'accompagnement de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise, notamment au travers de saisines du SEPAL. Le Conseil a notamment produit plusieurs contributions au document : sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), sur la prise en compte du sport et des loisirs sportifs, sur la prise en compte de la culture, ainsi qu'une note de travail sur le vieillissement.

En mars 2009, le SEPAL a saisi le Conseil de développement du Grand Lyon dans le cadre de la pré-consultation sur le projet de Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT, document rassemblant les prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD ayant un caractère opposable aux actes d'aménagement des collectivités locales.

Un groupe de travail SCOT a été remis en place, ouvert aux membres titulaires et associés du Conseil de développement, issus en particulier de la Commission Aménagement & Déplacements, du précédent Groupe de Travail SCOT et du Forum organisé avec les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement.

Il s'agit donc d'un travail au long court qui a été entamé en partenariat avec le SEPAL et qui se poursuivra par un travail sur les documents avals du SCOT : PLU, PLH...



■ **Le groupe de travail DOG SCOT a organisé son travail de la façon suivante :**

■ Pour débuter la démarche, une séance plénière de présentation s'est tenue le 19 mars 2009. Elle a été l'occasion de présenter les grandes orientations du DOG du SCOT par l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération lyonnaise et de formuler devant l'assemblée des membres la saisine du SEPAL sur ce chantier, par Raymond TERRACHER, Vice-président délégué du SEPAL.

■ Le groupe de travail constitué d'une cinquantaine de personnes volontaires s'est ensuite réuni à quatre reprises pour élaborer progressivement un avis commun sur le DOG du SCOT.

■ ■ Lors de la première réunion du groupe de travail (28/04/09), André CHASSIN, directeur du SEPAL, a présenté la carte de cohérence territoriale du DOG en illustrant les orientations générales du SCOT par des « coups de projecteur » sur certains territoires de l'agglomération.

■ ■ La seconde réunion du groupe de travail (12/05/09) a été l'occasion d'entamer la discussion entre membres à propos des différents points à aborder dans le cadre de la contribution du Conseil de développement sur le DOG.

■ ■ Parallèlement à cette démarche interne au Conseil de développement, plusieurs membres du groupe de travail ont participé à une réunion inter-conseils de développement (13 mai 2009) afin de recueillir l'avis des Conseils de développement de Saint-Etienne Métropole, du Nord-Isère et du Pays Viennois sur la dimension métropolitaine du DOG du SCOT du Grand Lyon.

■ ■ La troisième réunion (02/05/09), a été consacrée à l'exposé puis à un débat, par différents rapporteurs, de la synthèse des remarques de la réunion du groupe de travail précédente et de la réunion inter-Conseils de développement du 13 mai.

■ ■ Enfin, la dernière réunion (17/06/09) a été consacrée à une première approche des questions de densité - qualité urbaine dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT.

■ ■ Chacune de ces réunions, de part leurs exposés et les débats qui les ont suivis, ont permis d'élaborer pas à pas et d'enrichir progressivement la contribution du Conseil de développement ici finalisée.

■ ■ Le Conseil de développement tient à remercier l'équipe du SEPAL et de l'Agence d'urbanisme pour leur disponibilité et la qualité des échanges ayant nourri la réflexion du groupe de travail.



Contribution du Conseil de développement

Introduction

Déjà sollicité pour une contribution à l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de l'agglomération, le Conseil de développement rappelle l'importance de l'investissement qu'il a continué à consacrer au chantier SCOT, à travers les saisines successives du SEPAL sur le Document d'Orientations Générales (DOG).

L'intérêt qu'il a ainsi manifesté pour ce document de planification, qui joue, à ses yeux, un **rôle essentiel dans l'énoncé de la vision stratégique métropolitaine** et qui doit servir de référence pour les différentes politiques publiques territoriales, s'accompagne d'une réelle attente de prise en compte de ses propositions dans le DOG ou le PADD réajusté, ou pour celles qui le justifient dans le chantier de mise en œuvre du SCOT.

Il remercie les élus et l'équipe de maîtrise d'œuvre, SEPAL et Agence, pour les premiers retours sur nos propositions.

Au préalable, le Conseil de développement souhaite formuler les deux remarques suivantes :

- **Il rappelle tout d'abord la situation de crise** qui impacte aujourd'hui beaucoup de nos concitoyens. Cette réalité nous interroge tous sur le sens que peut avoir aujourd'hui une démarche de prospective, et peut-être devrions-nous intégrer sérieusement cette préoccupation dans la façon de conduire l'exercice. Mais elle invite sans doute aussi à construire de nouveaux repères au niveau territorial pour affronter le monde de demain et toutes ses incertitudes, notamment sous l'angle de la solidarité et de l'innovation.
- Le Conseil de développement a déjà produit une contribution sur le **PADD**, que nous ne reprenons pas ici, l'exercice ayant consisté à se concentrer essentiellement sur l'écriture du **DOG**. Les deux contributions complétées par les approches thématiques (culture, sport et vieillissement) forment cependant un ensemble cohérent et nous laissons au SEPAL et à l'Agence d'urbanisme le soin d'apprécier ce qui, dans nos propositions, relève d'amendements à apporter au PADD ou au DOG.

- - -

Sur un plan général, le Conseil de développement insiste à nouveau, dans cette contribution, sur la nécessité d'**affirmer une ambition qualitative et une vision prospective dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise**. Malgré la difficulté pour un document comme le DOG d'allier les deux dimensions stratégique et réglementaire, il est important d'afficher une ambition forte à la hauteur du défi de la dynamique métropolitaine attendue pour les trente prochaines années. **Une vision ambitieuse**, nous paraît nécessaire pour l'agglomération et la métropole au delà de l'encadrement des documents de planification sectoriels ou territoriaux et des futurs

CONTRIBUTION

projets. Elle donnera du sens à l'action urbaine et mettra en convergence les stratégies des différents acteurs, publics et privés, qui œuvrent à la transformation du territoire.

- - -

Pour ce qui concerne le DOG proprement dit, l'essentiel des suggestions du Conseil se traduisent par des propositions d'enrichissement du projet de document.

Il ressent tout d'abord le besoin **de mieux expliciter les perspectives affichées à l'échelle métropolitaine (celle de la région urbaine)**, dont devrait largement découler les orientations d'aménagement pour l'agglomération lyonnaise, qu'il s'agisse de la coopération métropolitaine entre acteurs économiques, universitaires, de transports... ; ou de la construction d'une conscience métropolitaine consolidant le sentiment d'appartenance au territoire de la part des citoyens métropolitains.

Le Conseil de développement confirme son soutien au projet de « multipolarité » pour l'agglomération et la métropole et propose que le DOG aille un peu plus loin dans la déclinaison du concept et sa clarification.

Le Conseil de développement tient également à souligner l'importance d'**allier compétitivité et solidarité** et émet quelques propositions complémentaires.

Il propose que des thématiques comme la **culture, le sport et le tourisme** prennent toute la place qui leur revient dans les orientations pour l'avenir du territoire, et s'appuie notamment pour ce faire sur ses contributions antérieures.

Le Conseil de développement partage la grande attention, portée dans le DOG, aux **problématiques du développement durable** et préconise quelques renforcements, tant sur l'organisation urbaine (« pour une ville plus dense, plus mixte et plus verte ») que sur les transports.

Il manifeste enfin tout son intérêt pour les **conditions de mise en œuvre** du SCOT, la mission de suivi du SEPAL et la nécessaire mobilisation des acteurs du territoire et de la société civile.

- - -

Enfin, le Conseil de développement suggère que pour donner une plus grande lisibilité au DOG, **l'expression cartographique soit davantage hiérarchisée**. On pourrait peut être mettre en avant une dizaine de cartes porteuses des messages les plus forts, en ayant le souci d'en rendre la lecture, ainsi que la légende, aussi accessibles que possible pour le grand public.

1. Le nécessaire rappel de la vision métropolitaine

Le Grand Lyon s'inscrit dans un large territoire métropolitain (échelle de la Région Urbaine de Lyon) qui rassemble les agglomérations de Saint-Etienne, Nord Isère, Vienne, Villefranche, etc.

L'introduction au chapitre commun de l'**INTERSCOT** illustre parfaitement cette réalité : *« C'est d'ores et déjà dans l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise que s'inscrivent les stratégies des entreprises et des ménages en termes de localisation, de parcours professionnels ou résidentiels, de pratiques de loisirs...Ces stratégies s'affranchissent des limites administratives mais sont empreintes par les identités territoriales. »*

Dans ce contexte, le Conseil de développement souligne l'importance d'**afficher beaucoup plus clairement dans le DOG que les orientations d'aménagement présentées découlent pour une large part d'une vision portée à l'échelle métropolitaine**. Cette vision, déjà énoncée ou esquissée dans le chapitre « INTERSCOT » mériterait d'être rappelée et étoffée dans le DOG¹.

➤ **Renforcer l'introduction du DOG sur la vision métropolitaine.**

Le haut de la p.10 du projet de DOG sur la vision métropolitaine paraît à ce titre trop court. Il serait souhaitable de rappeler (au moins sur une page) comment se déclinent les principales orientations de l'INTERSCOT, et de la DTA.

Le Conseil de développement propose également qu'une **carte précisant la vocation ou les grands enjeux des territoires à l'échelle métropolitaine** soit jointe à ces explications élargies, elle pourrait s'appuyer sur les travaux conduits pour l'INTERSCOT ou par l'association RUL.

¹ Il faut toutefois rappeler que le message sur le projet métropolitain est davantage présent dans le PADD et dans les documents de cadrage amont du SCOT. Mais la difficulté est que le DOG au stade actuel apparaît comme un document autonome dont le message est dissocié des documents qui le précèdent.

CONTRIBUTION

➤ **Rappeler en « chapeau » des thématiques stratégiques du DOG quelques orientations métropolitaines fondatrices.**

En particulier sur les thématiques stratégiques suivantes, qui prennent tout leur sens à l'échelle métropolitaine :

- la multipolarité,
- le développement économique, les pôles de compétitivité, la logistique,
- le rayonnement universitaire,
- les transports et déplacements,
- l'environnement (la métropole verte...),
- la culture
- ...

et qui appellent au moins pour certaines d'entre elles à l'avenir des coopérations renforcées.

Propositions :

Renforcer en introduction du DOG la « vision métropolitaine » à l'échelle de l'INTERSCOT et de la RUL, avec illustration cartographique, et rappeler également en chapeau de chacune des orientations stratégiques majeures, l'énoncé de la vision métropolitaine dont elles découlent.

➤ **Renforcer la réflexion collective sur les « territoires à enjeux métropolitains » et les interfaces entre SCOT.**

Le Conseil de développement estime nécessaire de mieux identifier les enjeux territoriaux métropolitains à l'échelle de la Région Urbaine de Lyon (RUL) et de ne pas oublier les « franges » du SCOT.

Parmi ces secteurs, on peut citer les « territoires à enjeux métropolitains » comme l'aéroport Saint-Exupéry (à cheval sur plusieurs SCOT) dont la situation « périphérique » dans les documents de planifications ne doit pas éclipser le caractère central de son développement pour la métropole lyonnaise. Ce secteur justifie l'élaboration ultérieure d'un schéma d'aménagement ou schéma de secteur. On citera aussi les interfaces (exemple le Mornantais) dont la situation « à la charnière de deux SCOT » mérite une attention particulière pour assurer une articulation harmonieuse des territoires.

Propositions :

- *Rappeler ces enjeux dans le DOG et préconiser pour l'après SCOT l'étude approfondie de ces territoires charnières pour assurer une plus grande cohérence territoriale métropolitaine.*
- *Faire figurer dans le SCOT une carte « non contractuelle » de ces territoires à enjeux de l'INTERSCOT appelant des approfondissements ultérieurs lors de la mise en œuvre du SCOT (notamment projets d'études communs à plusieurs SCOT ou agglomérations...).*

CONTRIBUTION

➤ **La nécessité de construire une conscience citoyenne métropolitaine et de promouvoir des projets à visibilité métropolitaine.**

La cohérence métropolitaine sera rendue possible par la construction d'une conscience citoyenne métropolitaine. Pour cela, les Conseils de développement de la RUL appellent de leurs vœux la **mise en place d'une réelle scène de débat de la société civile à l'échelle métropolitaine** qui multiplie les espaces de dialogue et permette de mobiliser plus largement la population (idée de « conférence métropolitaine »).

Par ailleurs, le Conseil de développement insiste sur l'importance de renforcer le **sentiment d'appartenance à ce territoire métropolitain** via une affirmation des terroirs, compris au sens large (espaces naturels et agricoles mais aussi terroirs industriels) qui entrent dans le périmètre du Grand Lyon et constituent en grande partie son identité. Il s'agit également, par cette démarche, de reconnaître les territoires voisins et leurs spécificités (notamment les vallées ...).

Enfin, pour matérialiser cela, le Conseil de Développement propose la réalisation d'un **travail collectif d'identification des spécificités, des emblèmes, de la métropole lyonnaise** comme cela a été fait pour le Grand Lyon.

Il propose également que soient initiés **des projets urbains, architecturaux et paysagers ayant une véritable visibilité métropolitaine** dans ce grand territoire, concernant par exemple :

- l'aménagement des fleuves, les coulées vertes, le grand paysage
- le lancement d'un grand projet de mise en valeur économique, urbaine et culturelle sur l'ensemble vallée de la chimie – vallée du Gier, entre Lyon et St Etienne.

Propositions :

Bien que ces considérations sur « la conscience citoyenne métropolitaine » ne relèvent pas directement du SCOT, le Conseil de développement propose qu'elles soient évoquées dans le texte qui sera consacré à la mise en œuvre du SCOT.

CONTRIBUTION

➤ ***Nécessité de positionner également la métropole lyonnaise à d'autres échelles d'aménagement du territoire.***

A l'**échelle régionale**, la métropole lyonnaise joue avec d'autres agglomérations un rôle moteur pour le développement de ce territoire. Elle est attendue dans ses fonctions de « **capitale régionale** » sans qu'on sache bien ce que cela recouvre. Elle a peut-être aussi une préoccupation de solidarité à afficher vis à vis de territoires de son « hinterland » qui sont moins dynamiques dans leur développement.

A l'**échelle nationale**, l'armature urbaine des agglomérations de Lyon, Saint-Etienne, Nord Isère, Vienne et Villefranche-sur-Saône constitue un territoire important dont le développement doit être pensé au regard des autres agglomérations françaises.

Le SCOT rappelle enfin qu'à l'**échelle internationale**, notamment européenne, la métropole lyonnaise poursuit une grande ambition. Dès lors, il serait souhaitable que le SCOT en dise davantage sur les conséquences de cette ambition sur l'organisation du territoire, et sur les fonctions ou équipements qu'il conviendrait d'y développer.

Cette dimension d'aménagement du territoire mériterait d'être abordée dans le SCOT.

2. Renforcer et clarifier le discours sur la multipolarité

Concept fondateur du SCOT, le projet de « multipolarisation » de l'agglomération, déclinaison de celle à mettre en œuvre à l'échelle plus large de la métropole, est une orientation défendue par le Conseil de développement, qui l'a soutenue dès sa contribution au PADD.

La multipolarité, articulée avec d'importantes dessertes de transports en commun et multimodales et une multifonctionnalité accrue doit permettre de créer la ville des courtes distances.

Pendant, la multipolarité suscite, pour de nombreux membres du Conseil de développement, des **interrogations quant à sa faisabilité. La profusion de pôles prévus peut constituer un frein à la mise en œuvre concrète de cette orientation.** Les orientations énoncées, souvent « générales » ne prennent guère en compte la spécificité de chaque pôle et l'importance des marches à gravir pour arriver au résultat souhaité. Les modalités ou les conditions de réalisation de ce projet sont peu abordées, alors que le concept de multipolarité induit une réorganisation profonde de la structure du territoire métropolitain.

➤ **Clarifier la notion de pôle.**

Pour favoriser la multipolarité, le Conseil de développement souligne l'importance d'une **définition plus précise** de la notion de pôle via une déclinaison plus complète des éléments qui le composent.

Il relève au passage la **confusion sémantique** qui existe autour de la notion de « pôle ». Ce terme est en effet utilisé pour décrire les pôles d'agglomérations multifonctionnels aussi bien que les zones d'activités monofonctionnelles (« pôle économique », « pôle commercial », « pôle universitaire »...) dont la localisation est parfois décalée avec celle des pôles de la « multipolarité », ce qui affaiblit la proposition globale.

Nous proposons que le concept de multipolarité se structure autour des trois éléments suivants :

- **Une conception des pôles comme territoires multifonctionnels** (ou de s'en rapprocher le plus possible) et d'éviter si possible une spécialisation géographique qui aurait pour conséquence une dissociation fonctionnelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ces pôles devraient ainsi combiner des fonctions de centralité (commerces, services, équipements sociaux, culturels, de formation, de santé...) avec un niveau de rayonnement en adéquation avec la zone d'influence du pôle, avec des fonctions d'habitat et d'emploi. Cela pourrait aider, en outre, à établir une hiérarchisation des différents pôles.

CONTRIBUTION

▪ **Une forte articulation entre l'organisation multipolaire et celle des transports en commun** (connexions de radiales et roclades, transports en commun en site propre (TCSP) ou autres), et plus généralement de la **chaîne multimodale de déplacements**, y compris les modes doux. Les pôles proposés par le SCOT devraient viser à être, du point de vue de la cohérence avec les déplacements, les **nœuds de connexion et d'accessibilité les plus performants de l'agglomération**.

Ce point nous paraît devoir être renforcé dans le DOG.

De même la carte figurant à la page 16 du projet de DOG (architecture territoriale multipolaire) du DOG devrait expliciter davantage ces orientations et l'articulation avec les déplacements (roclades de transports en commun, nœuds de connexion...).

▪ **Des préconisations plus fortes sur la contribution des politiques publiques à cette organisation multipolaire**. Cela concerne notamment la localisation des (grands) équipements futurs et plus généralement des fonctions urbaines futures, ou le renforcement de celles qui existent.

➤ **Hiérarchiser les différents pôles.**

Nous proposons que soit conduite une réflexion permettant d'**introduire une hiérarchie qui pourrait s'appuyer sur deux critères principaux** :

- d'une part, l'impact du pôle sur l'organisation du territoire, et son efficacité fonctionnelle.
- d'autre part, son degré de faisabilité.

Cette hiérarchisation pourrait justifier que soit sélectionnés, parmi ces 20 pôles, ceux qui ont le plus de capacité à traduire et mettre en œuvre le concept mis en avant par le SCOT.

➤ **Examiner en quoi d'autres orientations affichées par le SCOT peuvent favoriser ou contredire l'objectif de multipolarité.**

A partir d'une lecture attentive des différents chapitres et illustrations du DOG (cartes, représentations du schéma qui pointent des fonctions spécifiques dispersées ou reparties dans l'aire urbaine), qu'il s'agisse des fonctions tertiaires, des pôles universitaires ou commerciaux, des activités culturelles, ou des pôles de densification autour des gares etc...il conviendrait de se demander si les propositions « sectorielles » formulées conduisent à renforcer la multipolarité ou peuvent au contraire conforter l'éclatement d'un certain nombre de fonctions de centralité. Cela aiderait aussi à préciser comment, dans une métropole multipolaire peuvent se combiner des pôles généralistes de niveaux différents et des pôles basés sur des fonctions plus spécialisées.

Le Conseil de développement propose que le texte du DOG sur la multipolarité soit renforcé et clarifié. Il est toutefois conscient que cette problématique complexe appelle des études plus approfondies à la suite du SCOT.

CONTRIBUTION

Propositions :

- *Préciser et clarifier dans le DOG du SCOT la notion de pôle (définition du concept, liste des éléments constitutifs, voir ci-dessus...) Renforcer le message des cartes. Examiner la cohérence avec les autres chapitres.*
- *Proposer que soit étudiée une hiérarchie entre les pôles qui préciserait leurs différents niveaux*
- *Préconiser que la question de la multipolarité soit approfondie prioritairement dans les études aval du SCOT*

3. Pour une agglomération performante et équitable à la fois

Le double objectif de performance et d'équité que soutient le Conseil de développement pour le DOG du territoire du Grand Lyon concerne tout particulièrement le domaine économique et les questions d'habitat. Ces deux thèmes, essentiels pour le développement de l'agglomération, touchent aussi directement la vie des habitants du Grand Lyon et ont un impact important sur l'avenir de la métropole qui est aujourd'hui confrontée à une crise économique très sévère.

C'est pour ce motif que les membres du Conseil de développement souhaitent que ces deux thèmes soient précisés sur certains points et davantage abordés sous l'angle de la solidarité.

3.1. Le développement économique

- ***La compétitivité est un objectif qui doit être complété par des orientations sur l'emploi et la solidarité.***

Dans la version actuelle du DOG, les questions économiques sont abordées sous l'angle de l'attractivité, de l'excellence et de la compétitivité (p.21, 27) et moins sous l'angle des préoccupations d'emploi (celle ci paraît relever essentiellement du chapitre sur les équipements et les services à la population - p 39)... Il est dommage que le souci de l'emploi, de l'adéquation emploi-habitants (par bassins d'emploi?) ne soit pas davantage présent dans l'ensemble de l'économie. Le **soutien aux projets économiques créateurs d'emplois**, par exemple dans les activités logistiques avec toute la gamme de qualifications qu'elles offrent, pourrait ainsi davantage être mis en avant comme objectif.

Enfin, il serait bien de rappeler la nécessité de **prendre en compte la potentialité des différents bassins de main d'œuvre dans l'organisation territoriale des activités économiques**, ainsi que les questions d'accès à l'emploi par les réseaux de transports.

- ***Renforcer l'ambition sur certains nouveaux espaces à vocation économique.***

Le Conseil de développement adhère largement aux propositions du DOG du SCOT qui **favorisent la densité et la diversité des activités économiques sur le territoire**. Il souligne, pour cela, la nécessaire collaboration avec les investisseurs immobiliers afin de concevoir des formes urbaines plus denses (tendant vers plus de 50 emplois à l'hectare) en s'appuyant également sur des innovations pour résoudre le point noir de la sécurité des établissements. Cette densité qui peut se heurter aux contraintes d'activités (exemple de certaines activités logistiques), permet d'envisager une mutualisation entre les entreprises (logistique, transport collectif/PDIE, etc.).

CONTRIBUTION

Le Conseil de développement insiste également sur l'importance de **préciser l'ambition de certains espaces à vocation économique et universitaire**:

- Comme cela a été fait pour Vallée de la Chimie ou le Biopôle de Gerland, nous proposons que la vocation d'autres pôles soit qualifiée dans leur ambition économique et pas seulement par leur situation géographique. Il en est ainsi de la Porte des Alpes et du secteur de Corbas, où l'apport des activités présentes (Truck Land, Mi-Plaine Chassieu-St Priest-Genas, Parc du Chêne, Parc technologique) justifie pleinement l'inscription de ces sites parmi les pôles de compétitivité et d'excellence de l'agglomération (systèmes de transports urbains, énergies nouvelles, aéronautique, agroalimentaire, etc..).
- L'accueil d'activités tertiaires décisionnelles ayant besoin de la grande accessibilité conduit à s'interroger sur l'opportunité de réserver des espaces à proximité immédiate des aéroports internationaux et d'affaires dont les fonctions se complètent. Complémentairement à Lyon Part Dieu, Lyon Saint-Exupéry doit ainsi pouvoir accueillir des activités économiques tertiaires avec des fonctions en appui des zones d'activités de l'espace interdépartemental. La densification du secteur de la plateforme aéroportuaire de LYON BRON constitue une opportunité identifiée dans le SCOT propice à un vrai projet urbain et économique.
- Le rayonnement international de certains pôles d'enseignement supérieur, notamment celui d'Ecully (École Centrale et EM Lyon) nous paraît justifier qu'ils soient de même rang que celui affiché pour Gerland, la Doua, Bron, l'ENS. La même question peut être posée pour le pôle de Vaulx-en -Velin ... Les critères de la carte p 22 mériteraient d'être précisés.

➤ ***Insister davantage sur les grandes mutations probables de l'appareil commercial.***

Alors que l'on voit les grands groupes en charge des centres commerciaux s'interroger sur leur avenir, réduire parfois leur surface, et développer des stratégies complémentaires dans les centres de quartier, on peut se demander si, dans une vision à moyen terme de l'organisation multipolaire de l'agglomération, ces « centres commerciaux » ne peuvent pas être repensés au sein de l'agglomération afin qu'ils participent plus clairement à la stratégie générale (comme le fait ou devrait le faire par exemple le pôle du Carré de Soie). Cela supposerait que l'on examine leur capacité à devenir multifonctionnels en accueillant par exemple de l'habitat et d'autres activités (sous réserve de la prise en compte des nuisances), ce qui suppose densification, révision des politiques de stationnement et desserte plus claire et plus organisée par les transports en commun.

CONTRIBUTION

➤ **Renforcer les propositions de logistique urbaine.**

Les activités logistiques tiennent une place importante dans le SCOT, ce qui est justifié en raison des enjeux tant économiques qu'environnementaux. Mais le volet « logistique urbaine » est abordé avec une certaine tiédeur alors que l'on pourrait attendre que le SCOT s'autorise plus d'audace et regarde au-delà du PDU actuel.

Le Conseil de développement propose que le DOG invite dans ce domaine à **l'innovation et l'expérimentation**, y compris à travers des coopérations avec les territoires voisins. Il pourrait citer quelques exemples à titre d'illustration : expérimentation de véhicules propres en pré et post acheminement, tram fret, déploiement de démonstrateurs en lien avec le pôle Lyon Urban Truck and Bus) depuis le Port Édouard Herriot, la plateforme rail-route de Vénissieux, le pôle alimentaire de Corbas, la zone cargo de Lyon Saint-Exupéry, et la nouvelle plateforme logistique de transport combinée dont la localisation proche du bassin de consommation et de production permettra de réduire également l'impact sur l'environnement.

Propositions :

- Renforcer les objectifs en portant plus d'attention aux problématiques d'emploi et de bassin de main d'œuvre dans la spatialisation des activités économiques.
- Donner aux certains pôles économiques et universitaires une plus grande ambition tout en recherchant un développement le plus solidaire possible.
- Permettre un potentiel de développement d'activités tertiaires métropolitaines sur le périmètre de l'APPM de Lyon-Saint Exupéry à horizon 2030.
- Renforcer le message sur la densification des pôles économiques dans une optique d'efficacité et d'économie d'énergies (desserte de transport en commun, covoiturage...).
- Plaider la diversification, autant que possible, des activités économiques dans chacun des pôles pour éviter les spécialisations géographiques.

3.2 Les enjeux d'habitat et de mixité

- ***Insister davantage dans le DOG sur le besoin de logements très sociaux.***

Il est important de **préciser ce que le SCOT entend par « logement social »** : la définition retenue est en accord avec la loi SRU mais en contradiction avec le PLH du Grand Lyon qui ne considère pas les PLS comme des logements sociaux. Même s'il n'appartient pas au SCOT de proposer des répartitions chiffrées entre les différentes catégories PLAI, PLUS et PLS, le Conseil de développement souligne la grande diversité des besoins à satisfaire dans le segment logement social pour permettre de donner une vision plus claire de **l'ambition sociale** affichée par le DOG du SCOT.

En particulier, **le Conseil de développement insiste fortement pour que le DOG soit plus ambitieux en matière de logements très sociaux**, pour lesquels le retard accumulé par rapport aux besoins est le plus important, avec les conséquences de la crise économique, et les difficultés de mise en œuvre foncière, opérationnelle et financière.

- ***Mettre en place les conditions spatiales de la mixité : foncier, aménagement urbain, habitat, transports...***

Développer la mixité sociale ne concerne pas que les politiques de logement. La mobilisation des différentes politiques publiques du Grand Lyon et l'engagement de ses différents partenaires sont nécessaires afin d'atteindre l'objectif politique de mixité :

- **L'augmentation de l'offre de logements sociaux** (production), doit être mise en œuvre à travers des **programmes diversifiés**, localisés près des lignes de transports et des services urbains, répartis de façon équilibrée sur le territoire, avec le souci de développer la mixité sociale et intergénérationnelle à la fois ;
- Une **politique foncière** ambitieuse, anticipatrice et durable, à la hauteur des enjeux décrits précédemment, est une des premières conditions, avec la mise en œuvre volontariste d'une diversité d'outils à l'échelle de la métropole (voir chapitre 6) ;
- La poursuite active des **opérations de renouvellement urbain** conduite dans les quartiers relevant de la politique de la ville, afin de diversifier la composition sociale et de leur redonner de l'attractivité. Une telle politique, éventuellement étendue à d'autres quartiers qui seraient concernés par le développement des processus d'exclusion doit prendre en compte les attentes des habitants et intégrer les différentes modalités d'intervention en faveur du logement (réhabilitation, démolition-reconstruction en cohérence avec la politique d'habitat social menée à l'échelle de l'agglomération), des espaces publics, des équipements et du développement des activités économiques de proximité ;

CONTRIBUTION

- Une **politique d'attribution** assurant une gestion de la mixité **dans le parc social existant** ;
- Le renforcement de la **vocation sociale du parc privé** ;
- Développer la **desserte en transports en commun** des quartiers les plus enclavés de l'agglomération ;
- Penser la **localisation stratégique des équipements publics** (sociaux, culturels, emploi) : franges inter-quartiers permettant la rencontre de populations diversifiées ;

Plus généralement, il s'agit de favoriser le « vivre ensemble » par l'aménagement des espaces publics, des lieux de pratiques culturelles, sportives et de loisirs. Penser la localisation stratégique des équipements publics (sociaux, culturels, sportifs, emploi) de façon à faciliter la rencontre de populations diversifiées (franges inter-quartiers par exemples). Et même si cela ne relève pas du SCOT, rappeler que **faire vivre la mixité** implique la mise en œuvre d'un accompagnement humain conséquent et durable.

Une première synthèse du chantier engagé sur la mixité, par le Conseil de développement est consignée en annexe.

➤ ***Intergénérationnel, logement étudiant et mixité : le DOG doit aussi veiller à éviter la ségrégation générationnelle.***

Le Conseil de développement s'interroge quant à la répartition, sur le territoire, du volume annoncé de création de 1000 logements étudiants par an pendant 20 ans. Il se félicite d'une telle ambition mais tient à souligner **l'importance de la mixité intergénérationnelle** comme l'un des objectifs à assigner à une ville socialement équilibrée. Il souhaite que ces logements étudiants ne constituent pas des entités mono-générationnelles sans lien avec leur environnement. De même, il porte une réflexion similaire pour les résidences seniors ou les logements accessibles aux personnes à mobilité réduite et propose donc que **le DOG invite à la réalisation de projets expérimentaux** tels que :

- La construction de petits logements dans des immeubles classiques (privés ou publics) capables de répondre aux besoins tout en offrant une certaine mixité.
- La réalisation de résidences mixtes (étudiants/personnes âgées...).

Propositions :

- Porter une plus grande attention à la réhabilitation et la transformation du parc de logements existant.
- Insister davantage dans le DOG sur l'importance du logement « très social », et sur l'ambition à afficher en la matière.
- Souligner l'importance de la mixité à la fois sociale et intergénérationnelle, et préconiser, via le DOG, la réalisation de projets d'habitats expérimentaux favorisant la mixité sociale et générationnelle ;

4. Culture, sport et tourisme : des thématiques qui doivent trouver pleinement leur place

4.1. La culture

La culture ne fait pas partie de la liste des fonctions urbaines listées par le code de l'urbanisme, comme l'habitat, le développement économique, les loisirs....

Pour autant tous les observateurs s'accordent sur le constat de la montée en puissance, au cours des dernières décennies, de la dimension « culturelle » dans la construction de l'image des villes (villes-centres ou de périphérie), leur attractivité, dans l'affirmation de l'identité des territoires à travers l'événementiel ou la révélation de lieux urbains créatifs. La culture peut générer des transformations urbaines. Les activités culturelles et la création artistique peuvent jouer un rôle essentiel dans la cohésion sociale et le vivre ensemble, notamment dans des quartiers défavorisés comme à l'échelle de l'agglomération.

Un document de prospective territoriale comme le SCOT ne peut ignorer cette dimension. Et cela à plusieurs titres, notamment parce que le code de l'urbanisme lui donne la mission de « fixer les orientations générales de l'aménagement de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés », dont la culture est l'un des ingrédients.

C'est bien la raison pour laquelle **le SEPAL avait sollicité le Conseil de développement pour formuler des propositions sur la prise en compte de la culture**, (contribution du 30 janvier 2007). Ces propositions n'ont été que partiellement reprises dans le projet actuel de DOG (notamment page 23 comme composante du rayonnement de la métropole, et p 100 sur le patrimoine).

Les orientations du DOG en rapport avec la culture pourraient ainsi être sensiblement renforcées, en s'appuyant sur les propositions du Conseil de développement qui ont un rapport direct ou indirect avec les politiques d'urbanisme.

Sont déjà abordés par le SCOT :

- **L'économie des savoirs et la culture**, composantes du rayonnement de la métropole, évoquées p.23, qui pourraient être un peu plus développées (rôle de l'événementiel, lien avec le développement économique, l'emploi, l'ingénierie culturelle...).

- **Le patrimoine urbain, architectural, industriel, paysager**, éléments forts de la culture urbaine lyonnaise développés p.100 à 102 (le lecteur peut être surpris que ce passage qui parle surtout d'urbanité soit inclus dans le chapitre « espaces agricoles et naturels »).

CONTRIBUTION

D'autres domaines appellent à intégrer un volet culturel :

- **La contribution des fonctions culturelles à la centralité et la multipolarité** : les activités culturelles sont un des ingrédients importants (salles de spectacle, lieux d'exposition, de créativité artistique, cinémas théâtres etc...) de la mixité des fonctions urbaines, avec l'exigence d'une bonne desserte de transports en commun.

L'établissement d'une **cartographie des équipements culturels** serait très utile pour mettre en évidence l'enjeu du maillage territorial.

- Une **trame d'espaces publics ambitieuse laissant une plus grande place à la créativité artistique contemporaine** dans le but de développer l'urbanité, le vivre ensemble, l'appropriation citoyenne, aussi bien dans le centre qu'en périphérie, notamment dans les quartiers en difficulté.

- La volonté de **rendre plus visible la création et l'offre culturelle dans l'espace urbain** : développement de quartiers à forte image culturelle et artistique (cf Île de Nantes...), utilisation créative des friches industrielles, équipements plus ouverts sur l'extérieur, futur aménagement des berges de Saône...

- La **coopération et la mise en synergie des pôles culturels** à l'échelle de la métropole.

Propositions :

- Prévoir un chapitre consacré à la culture où seraient déclinées les principales orientations stratégiques.
- Prévoir une cartographie des équipements culturels.
- Injecter la dimension culturelle dans différents chapitres du DOG, en étant attentif à lui donner une visibilité suffisante.

4.2. Sport et loisirs sportifs

Le Conseil de développement rappelle qu'à la demande du SEPAL, une contribution sur le thème du sport a été élaborée et transmise en 2008. De ce texte, le projet de DOG a largement pris en compte la proposition de développer, dans les territoires urbains, un réseau de « **voies vertes et bleues** » proche du domicile de chacun et permettant une liaison avec les principaux parcs de loisirs et équipements sportifs de l'agglomération.

Il regrette cependant que les autres propositions n'aient pas eu d'écho dans le DOG. Outre le rôle des équipements, il insistait sur les **profondes mutations** qui affectent ce domaine du sport et des loisirs sportifs, avec un fort développement des pratiques amateurs, formelles ou informelles, dans l'espace public ou au contact avec la nature, ou dans des parcs de loisirs tout autant que dans les lieux spécialisés.

La trame des équipements sportifs joue un rôle structurant pour l'agglomération aussi bien en termes de grands équipements, d'équipements intermédiaires ou d'équipements de proximité. Une des propositions a été précisément d'établir une **carte des équipements de sports et loisirs sportifs**, illustrant, aux diverses échelles, leur caractère structurant et pouvant mettre en évidence un certain nombre de manques.

Un telle carte de localisation peut être également éclairante au regard du rôle que jouent souvent les activités sportives en matière de **cohésion sociale**.

Le développement éventuel de nouveaux équipements sportifs amène à s'interroger sur la contribution qu'ils peuvent apporter à l'organisation d'une agglomération **multipolaire**, concept fort du SCOT.

En ce qui concerne plus particulièrement les **équipements intermédiaires** (à rapporter à l'échelle des bassins de vie), les propositions du Conseil de développement étaient :

- d'établir un schéma de localisation permettant d'anticiper les réserves foncières nécessaires.
- d'envisager la réhabilitation de friches industrielles pour réaliser de nouveaux équipements de sports et de loisirs, comme cela peut être fait pour les activités culturelles.

Au niveau des **grands équipements d'agglomération**, nécessaires pour faire rayonner la métropole dans les sports qui sont les sports « phares et spectacles » de la métropole (cf. le football, le basket, le rugby, le patinage...), la préoccupation première est leur accessibilité. Cela peut conduire à les positionner au sein de pôles multifonctionnels pouvant rassembler plusieurs équipements métropolitains de manière à **mutualiser** les moyens en matière de desserte, de stationnement, et de mises en place de services notamment. Une des pistes est également de réfléchir à de grands équipements « multisports », adaptables et ayant la capacité d'accueillir différents types de compétition sportive.

CONTRIBUTION

Le Conseil note enfin la saturation à la belle saison de la plupart des **parcs de loisirs urbains** (Tête d'Or, berges du Rhône, Miribel-Jonage, Lacroix-Laval etc...) et préconise que soit étudiée la possibilité de créer de **nouveaux parcs** pour désengorger les espaces existants. Il faudra par ailleurs éviter de transformer ou de porter atteinte aux espaces protégés de l'agglomération dont le caractère naturel doit être absolument conservé (exemple : île de la table ronde,...).

Propositions :

- Réaliser une carte des équipements sportifs et de loisirs sportifs.
- Établir un Schéma de localisation permettant d'anticiper les réserves foncières et de repérer les lieux en requalification potentiellement réaménageables pour les activités sportives.
- Prévoir la création de nouveaux parcs urbains.

4.3. Le tourisme

L'activité touristique participe significativement à l'attractivité de l'agglomération, à son développement économique (emplois), à son ouverture culturelle, sociale et internationale (renforcer ce qui est dit page 21 du DOG). La comparaison avec d'autres métropoles européennes doit aussi permettre de situer le niveau d'ambition, avec des retards à combler par l'agglomération lyonnaise.

Tant en termes de volumes susceptibles d'être attirés que de diversité de clientèles susceptibles de fréquenter la métropole, il est incontestable que le tourisme aura des impacts spatiaux que le SCOT ne peut ignorer.

➤ **Quelques recommandations**

▪ **Diversifier davantage les principaux lieux d'accueil touristiques** et ouvrir d'autres potentialités, afin de désengorger les espaces centraux les plus fréquentés, pour ne pas avoir des concentrations qui génèrent des rejets (cela suppose que l'on préconise aussi une politique pour l'accueil des cars qui font une large part de notre succès en excursionnistes).

▪ Être attentif à l'accessibilité des **espaces prestigieux d'accueil des manifestations internationales** qui ne disposent pas toujours des dessertes tous modes que l'on trouve dans d'autres métropoles européennes de même rang et disposant de la même qualité d'équipements.

▪ Développer les « **circuits découverte** » du **patrimoine et du paysage**, avec notamment la multiplication et la mise en valeur des **belvédères**, exceptionnels révélateurs du territoire.

CONTRIBUTION

▪ Mettre en valeur, pour les visiteurs extérieurs, l'ensemble des **fleuves et des berges**, développement du tourisme fluvial par voie d'eau en créant davantage de **terminaux fluviaux** et en facilitant leur accès.

▪ Être attentif à de **nouvelles cibles** possibles tels les jeunes pour lesquels il faut imaginer d'autres lieux de ressources et d'attractions (cf. réflexion sur le sport), aux familles, ou aux « traversants » de l'agglomération qui méritent une réflexion sur leur « captage » possible par de nouveaux équipements.

▪ **Préciser l'ambition du Schéma hôtelier.** Le SCOT évoque l'élaboration d'un schéma hôtelier p 21. Il pourrait davantage préciser l'ambition de ce schéma qui doit accompagner l'évolution du parc actuel au-delà des 13.000 chambres homologuées attendues en 2011 en prenant soin naturellement de faire correspondre cette offre en termes de gamme (3 étoiles, 2 étoiles, etc.) à l'évolution de la demande.

On voit bien que l'on pourrait dans ces divers registres ne pas être au fil de l'eau car il y a un enjeu économique significatif tant pour l'agglomération que pour la métropole ; il importe au moins d'être conscient que beaucoup d'autres villes bougent, conscientes des enjeux de ce secteur aux dimensions aussi économiques que culturelles.

Propositions :

- Diversifier les lieux d'accueils pour les touristes.
- Étudier précisément les modalités de desserte des grands équipements culturels, de congrès, sportifs...
- Développer des circuits de découverte du patrimoine et du paysage.
- Être attentif aux nouveaux touristes (jeunes, excursionnistes...)
- Préciser l'ambition du schéma hôtelier.

5. Une métropole plus durable : propositions de compléments

Le Conseil de développement s'est prononcé, dans sa contribution sur le PADD, **pour « une ville plus dense, plus mixte et plus verte »**. Il tient à réitérer ce message à l'occasion de son avis sur le DOG. Le concept d'une ville plus dense, plus mixte et plus verte contribue au développement d'une ville plus durable et favorise les comportements citoyens allant en ce sens. Le Conseil, à la demande du SEPAL, a ouvert un chantier sur les problèmes de mise en œuvre du SCOT à propos de ces thématiques.

Nous proposons ici de renforcer cette **préoccupation de développement durable** sur les espaces naturels et agricoles, la densité urbaine et les infrastructures de transport.

5.1. Les espaces naturels et agricoles

- ***Prioriser l'installation de cultures maraîchères dans la première ceinture verte de l'agglomération.***

Sensible aux problématiques de développement durable dans le domaine des pratiques alimentaires des citadins, le Conseil de développement propose que la première ceinture agricole de l'agglomération lyonnaise soit très majoritairement consacrée aux cultures maraîchères permettant ainsi un approvisionnement local et durable pour les grands lyonnais. L'agriculture intensive pouvant, quant à elle, se situer plus loin de la ville. Une telle organisation du territoire limiterait en effet les déplacements liés aux livraisons et par là même l'émission de gaz à effet de serre.

- ***Mieux distinguer les terres "naturelles" des terres occupées par l'industrie agricole.***

Le chapitre "armature verte" évoque les espaces "naturels, agricoles et paysagers". Les cartes p.88 et p.90 mentionnent des "cœurs - couronnes - trames" puis des "liaisons vertes" qui constitueraient des territoires "sanctuarisés" aux cotés des espaces agricoles. Or certains de ces territoires sont aujourd'hui des territoires "industriels agricoles" (exemple les Grandes terres). Nous proposons que soit éclaircie la distinction entre les terres agricoles et les terres naturelles.

Propositions :

- Donner dans le texte une plus grande priorité à l'installation de cultures maraîchères proche de la ville.
- Mieux distinguer les « terres naturelles » des « terres agricoles ».

5.2. Densité, qualité urbaine et nature en ville

Le SCOT fait déjà des propositions fortes sur la densité ou l'intensité urbaine p.57 à p.62, soutenues par le Conseil de développement.

Les premières réflexions du Conseil de développement sur la densité (ou « l'intensité urbaine »), appuyées sur des enquêtes et observations, montre que **la densité ne peut être appropriée par les citoyens que si elle s'accompagne d'une exigence de qualité urbaine** qui se décline selon une **diversité d'ingrédients**, parmi lesquels :

- La **qualité de la desserte en transports en commun.**
- Une **proximité suffisante des commerces et services.**
- Le confort urbain, l'**alternance d'espaces animés et d'espaces de calme.**
- Le souci d'une **non uniformité architecturale.**
- La **présence à proximité de la nature, du végétal**, ville dense ne voulant pas forcément dire ville minérale.
- Des **formes urbaines diversifiées et imaginatives**, permettant, en fonction de la situation urbaine, de concilier ces préoccupations et d'assurer les « respirations » nécessaires (vues suffisamment dégagées, éviter le sentiment d'enfermement).

➤ ***Les pages du DOG sur la densité devraient être accompagnées d'un message sur la diversité des formes urbaines contemporaines, en capacité de répondre, à densité donnée, à ces exigences qualitatives, et sur la nécessité de davantage innover.***

Le texte pourrait faire référence à des travaux déjà menés sur ce sujet par l'agence d'urbanisme, les services du Grand Lyon, le Certu etc... Certaines d'entre elles cherchant à combiner les qualités de l'habitat collectif et de l'habitat individuel.

La densité peut être assurée avec des formes urbaines très variées. Dans certaines situations urbaines, il peut être préférable de favoriser l'alignement le long des voies et de garder le principe d'ilots ouverts, les continuités piétonnes et cyclables devant alors suivre les corridors de nature qui assurent la biodiversité urbaine.

Il ne faudrait pas oublier quelques grandes règles de compositions urbaines:

- rappeler par exemple le respect de l'orientation des bâtiments très important pour les labels HQE.
- respecter les cônes de vues sur les monuments et les sites principaux de l'agglomération.
- être attentif au respect des velums et des caractéristiques architecturales des quartiers environnants afin de mieux s'intégrer aux tissus urbains existants.

CONTRIBUTION

D'une façon générale le DOG devrait promouvoir la généralisation à l'ensemble du territoire des idées portées par les écoquartiers (nous préférons le terme « quartier durable ») à bilan énergétique faible et favoriser la végétalisation affirmée dans toutes les zones d'habitat et d'activités et enfin être porteur d'une politique réelle de qualité architecturale.

- ***Promouvoir la nature dans la ville, accompagnement indispensable à la densité, et inviter les habitants à se réapproprier les espaces verts urbains.***

Cette exigence de plus de nature en ville ne se décline pas seulement au niveau du grand paysage et par le développement des espaces verts de quartier, mais aussi à travers :

- des espaces urbains moins minéraux, avec une plus grande densité de trame végétale là où elle fait défaut ;
- un maillage d'itinéraires continus reliant entre eux les grands espaces verts, naturels, ou sportifs, et accessibles par mode doux à distance proche de son domicile (orientation affichée dans le SCOT au chapitre « environnement », mais qui est à relier à la problématique de densité) ;

Dans le souci d'une ville « plus dense, plus mixte et plus verte », le Conseil de développement propose qu'une réflexion approfondie soit menée sur le traitement et l'entretien des espaces verts dans la ville. Il souhaite que soient **encouragées les initiatives habitantes, et que les citoyens soient associés plus souvent à la gestion de leurs espaces verts de proximité**. Il propose que le DOG formule des recommandations et **ouvre un chantier sur « la nature en ville » à l'aval du SCOT**.

Propositions :

- Associer aux propos sur la densité un message sur la qualité urbaine et sur la diversité des réponses en termes de formes urbaines contemporaines et plus imaginatives.
- Renforcer le discours sur la nature en ville, accompagnement indispensable de la densité.
- Inciter à une gestion différente des espaces verts urbains et leur réappropriation par les habitants.

5.3. Pour des infrastructures routières plus durables

Du point de vue des transports, le Conseil de développement préconise qu'une attention plus systématique soit portée à leur compatibilité avec une conception plus durable de la métropole. Il a choisi d'aborder dans un premier temps la question des infrastructures puis dans un deuxième temps celle du développement des transports en commun.

- ***Le Conseil de développement s'interroge sur les contradictions éventuelles entre la volonté de diminution des Gaz à Effet de Serre (GES) et le développement de nouvelles infrastructures.***

Le DOG du SCOT porte une grande attention à tout ce qui a trait à l'environnement, avec notamment d'importantes préconisations dans le champ de l'habitat (densification, bâtiments HQE...), de la préservation des espaces naturels, de la diminution des émissions de gaz à effets de serre. La même attention ne semble pas être portée avec autant d'acuité sur les infrastructures routières. Le Conseil de développement est conscient du fait que le débat sur les infrastructures est limité puisque le SCOT se doit de reprendre les prescriptions de la DTA et que l'État est garant de son respect. Le Conseil de développement rappelle qu'il défend fortement l'existence de la DTA, et la légitimité de l'État de l'élaborer, en relation avec les collectivités, mais il note que les infrastructures qui y sont inscrites font toujours débat au sein de la société civile, sur leur impact environnemental, leur calendrier etc.

Le débat sur les infrastructures routières n'ayant été qu'amorcé au sein du Conseil de développement, on notera simplement que **les membres du Conseil de développement sont très partagés quant à leur opportunité.** Certains manifestent des oppositions, soulignant l'incohérence qui réside entre la volonté affichée d'une métropole plus durable et respectueuse de l'environnement et l'impact environnemental de telles infrastructures, et rappelant que selon des enquêtes récentes, on observe une inflexion à la baisse du trafic automobile. D'autres rappellent que certaines infrastructures existantes traversant la ville sont en parfaite contradiction avec ces préoccupations environnementales. Ils défendent des projets de rocade qui sont nécessaires, à leurs yeux, à l'accessibilité internationale mais aussi au retour de la qualité urbaine dans le cœur de l'agglomération, avec l'instauration d'une circulation urbaine « apaisée » (fin de l'autoroute intra urbaine traversant Perrache ?...). D'autres encore estiment ces deux points de vue pas forcément antinomiques, et rappellent que si nouvelle(s) rocade(s) il doit y avoir, l'équité territoriale commande qu'elle(s) passe(nt) à l'Ouest et non à l'Est.

CONTRIBUTION

Tout en constatant que ces débats ne sont pas définitivement tranchés, le Conseil de développement souhaite **que les projets d'infrastructures figurant dans ces schémas, même hors périmètre du SCOT, mais aussi les grandes infrastructures existantes qui sillonnent la ville, fassent l'objet d'une plus grande attention des pouvoirs publics en matière d'évaluation environnementale** dans la ligne du « Grenelle de l'environnement ». Il rappelle à ce sujet la force des **orientations du PDU** approuvé, qui expriment par exemple la volonté de réduire la capacité des pénétrantes dans l'agglomération, ce qui peut conduire à mettre en cause ou redimensionner certains projets.

Dans la perspective de **promouvoir des infrastructures plus durables**, les débats du Conseil de développement ont permis de converger sur les trois propositions suivantes :

- **Toute réalisation éventuelle de nouvelle rocade devrait s'accompagner de dispositions visant à réduire la capacité** de pénétration routière vers la zone centrale, d'une quantité au moins équivalente à celle du trafic reporté.
- **De même, toute nouvelle infrastructure routière devrait respecter les principes de la mobilité durable en intégrant la possibilité d'être empruntée par des lignes de transport en commun.** Cela concerne particulièrement le tronçon ouest du périphérique (**TOP**) au cas où sa réalisation serait définitivement décidée, qui devrait pouvoir être emprunté par des lignes de transport en commun express alimentant le futur pôle intermodal des hôpitaux Sud avec la réalisation du pôle d'échange multimodal de l'entrée Sud de l'agglomération avec le prolongement de la ligne B du métro.
- **L'aéroport Saint-Exupéry** doit effectivement être intégré comme l'une des infrastructures structurantes de l'agglomération. Ceci passe par le **renforcement de son rôle de plateforme multimodale et du trafic aérien international et intercontinental tout en poursuivant les efforts en faveur des reports modaux** via le développement des dessertes voyageurs et messagerie à grande vitesse (exemple du projet TGV fret Lyon CAREX).

Ce rôle prépondérant ne doit pas être en contradiction avec la volonté affichée de diminution des GES et de développement des modes doux longuement explicitée.

➤ ***La question du retraitement des boulevards urbains.***

Pour rester en cohérence avec les orientations du « Grenelle de l'environnement », les membres du Conseil de développement estiment que **le SCOT devrait prévoir un retraitement systématique de tous les boulevards urbains existants pour faire une place importante aux modes doux**, permettant d'apaiser la circulation et la réduction des nuisances sonores.

CONTRIBUTION

➤ **Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture.**

Le DOG insiste sur le fait de limiter l'emprise de la voiture. Il doit donc être cohérent avec cette volonté lorsqu'il propose des **schémas de principe de cheminement en milieu urbain (p99) où la place de la voiture est traitée, mais pas celle du vélo ni des transports en commun.**

Le Conseil de développement se positionne favorablement quant aux entrées de villes abordées en p.103 mais attire l'attention sur le fait que **certaines gares jouent un rôle d'entrée de ville**, et doivent, de ce fait, faire l'objet d'un traitement spécifique.

Si le DOG précise bien dans tous ses chapitres la priorité aux modes doux, il doit veiller à ce que toutes les propositions soient cohérentes avec ce principe, notamment dans les propositions d'organisation des cheminements au niveau des quartiers. Le Conseil de développement **préconise à ce sujet que soit réalisé un ambitieux schéma de modes doux pour l'agglomération conçu comme favorisant la multimodalité.**

Du point de vue des déplacements liés aux **activités économiques**, le Conseil de développement défend la même idée d'une multimodalité performante et plus durable, via des développements d'infrastructures routières et ferroviaires haut de gamme, un développement du système portuaire lyonnais, et des projets de transports combinés ou de report modal (comme de l'avion au ferroviaire à grande vitesse avec Lyon CAREX, déjà évoqué).

5.4. Les transports en commun : quelques points à renforcer

Le Conseil de développement rappelle sa position en faveur d'un réseau de transports en commun toujours plus développé et performant dans l'agglomération.

➤ **Renforcer le message : « passer de l'étoile à la toile » avec la création de lignes en rocade desservant les différentes polarités.**

Une orientation majeure du SCOT est que les actions sur l'urbanisme et l'organisation des pôles devront s'appuyer sur une nouvelle structuration du réseau de transports collectifs moins radiale que le réseau actuel. Le fait d'avoir des pôles plus denses permettra de développer les transports en commun avec de bonnes caractéristiques et des coûts moindres pour la collectivité que ceux générés par l'étalement urbain. Il faudra tenir compte, dans la création de lignes de rocades, que celles-ci ne peuvent être fiables que si elles s'appuient sur des pôles d'interconnexion leur permettant de répondre à plusieurs types de demande.

De nouvelles lignes de rocade sont bien inscrites dans certaines des cartes des pages 14, et 114 à 118, mais elles paraissent trop peu

CONTRIBUTION

visibles alors que c'est une orientation d'agglomération structurante à moyen long terme (pour le réseau TC et la multipolarité), et elles ne concernent que des axes lourds TCSP, alors qu'elle peut s'appliquer aussi à des lignes performantes de bus, trolleys... Nous proposons **que cette orientation soit renforcée sur les cartes principales.**

- ***Renforcer le maillage du réseau, les interconnexions, et sa gestion intégrée.***

Le réseau d'agglomération

REAL ainsi que les trams trains de l'Ouest lyonnais, bien que de maîtrise d'ouvrage Région, constituent l'armature de ce réseau d'agglomération qui est repris dans le DOG. Les gares doivent jouer un rôle important dans la stratégie des pôles d'équilibres.

A ce titre il est nécessaire de rappeler le rôle que devra jouer la gare de Saint-Exupéry. Ceci implique une réorganisation des liaisons TER pour assurer des liaisons avec les principales agglomérations de la Région.

L'interconnexion des réseaux Ouest et Est de l'agglomération

nécessitera la création d'une liaison entre les gares St Paul et Part Dieu, probablement en souterrain à terme pour permettre le passage des TER et des trams trains. Elle s'imposera à l'horizon du SCOT.

Le réseau de métro

L'amélioration du réseau de métro passe en priorité par **l'accroissement des capacités** (automatisation et passage à des rames de 4 voitures) et l'extension de la ligne B, en priorité au Sud à Oullins puis très vite au niveau des hôpitaux Sud et ensuite au Nord jusqu'à St Clair qui deviendrait le pôle multimodal d'entrée Nord de l'agglomération.

Le réseau de tramways

L'extension et la **création de nouvelles lignes devra permettre à ces infrastructures de constituer un véritable réseau** qu'il conviendra de faire fonctionner comme tel et non comme actuellement en lignes indépendantes. Les extensions ou nouvelles lignes verront à assurer au mieux la desserte des zones denses même si leur finalité est la desserte de pôles structurants (Eurexpo).

Une grande majorité des dessertes resteront assurées par des lignes de trolleybus et bus qui assurent la consistance du réseau mais ne sont pas à l'échelle des grandes options du SCOT et de ce fait ne figurent pas sur les schémas.

Caractère urgent du système tarifaire intégré qui va de pair avec une gouvernance territoriale adaptée et de nouvelles ressources financières.

Densité, mixité, stationnements, obsolescence des transports en commun sont de vrais enjeux du DOG. Favoriser la densité, choisir judicieusement l'implantation des grands projets peut permettre de mieux gérer la mobilité des habitants et donc leur besoin de véhicule.

CONTRIBUTION

Propositions :

- Concevoir les infrastructures prévues par la DTA dans le respect des orientations durables du SCOT.
- Toute nouvelle rocade éventuelle devrait s'accompagner d'une diminution des capacités de pénétration routière vers le centre de l'agglomération.
 - Prévoir, sur le TOP, une voie de circulation pour les transports en commun express.
 - Renforcer le rôle de plateforme multimodale de l'aéroport Saint-Exupéry en restant vigilant aux problématiques environnementales de limitation d'émission de gaz à effet de serre.
 - Prévoir un retraitement systématique des boulevards urbains existants en faisant une place importante aux modes doux.
 - Passer d'un réseau de transports en commun en étoile à un réseau en toile grâce à la mise en place de rocades et un meilleur maillage entre les lignes de transports en commun.
 - Créer une interconnexion Est-Ouest (souterraine) des réseaux de transports en commun.
 - Accroître les capacités du réseau actuel de métro.
 - Création de nouvelles lignes de tramway pour constituer un véritable réseau maillé.
 - Instauration d'un système tarifaire intégré.

6. Suites du SCOT et mise en œuvre

La mission de suivi que devra assurer le SEPAL pour la mise en œuvre du SCOT est pour le conseil de développement une mission essentielle.

Ci-après, de façon non exhaustive, quelques considérations sur le mise en œuvre qui pourraient y prendre place.

➤ **Une territorialisation très souhaitable des prescriptions du SCOT.**

L'énoncé des orientations spatiales du SCOT reste très général. L'absence de déclinaison territoriale entretient un certain flou et donne de ce fait le sentiment d'une certaine « abstraction ». Dès lors, il serait intéressant de **réintégrer (en annexe ?) la présentation de cinq secteurs géographiques, plus lisibles, avec leurs interfaces avec les SCOT mitoyens.**

Le Conseil de développement estime que s'il doit y avoir développement urbain, il importe de le **spatialiser un minimum**, en indiquant les éléments les plus structurants, au-delà de la localisation des zones vertes et des infrastructures...

Les bases de ces localisations seraient :

- Les bassins de vie existants et à consolider ;
- La mise en œuvre locale du concept de multipolarité ;
- Les proximités aux activités économiques et commerciales ;
- Les lieux d'équipement public.

Ces indications spatiales seraient très utiles :

- Pour faire le lien entre la vision « métropolitaine » du SCOT et les PLU locaux ;
- Pour réserver le foncier nécessaire ou créer des zones de type ZAD ;
- Pour approcher la localisation des futurs programmes d'habitat social selon les critères développés dans le SCOT et permettant aux populations défavorisées d'y accéder, à savoir proximité des équipements, services et stations de transport en commun.

Le SCOT pourrait aussi indiquer les **territoires où des schémas de secteur seront utiles.**

CONTRIBUTION

- **Des études à engager pour préciser un certain nombre des orientations affichées par le SCOT.**

Elles concernent notamment :

- **La mise en œuvre de la multipolarité.**
- L'établissement d'un certain nombre de **schémas sectoriels** déjà identifiés par le SCOT (portuaire, modes doux, commerces, hôtellerie, etc.)
- L'étude de **territoires aux charnières** des différents SCOT et plus généralement la poursuite des réflexions partenariales entre les agglomérations composantes de l'espace métropolitain.
- La poursuite et le renforcement de l'espace de concertation **INTERSCOT** et son articulation avec le programme d'étude de l'association **Région Urbaine de Lyon (RUL)**.

- **Un SCOT qui doit afficher plus d'ambition en matière de politique foncière.**

L'ambition du SCOT ne se mesure pas qu'à travers l'estimation des surfaces à rendre disponibles tant pour l'économique que pour le résidentiel et la mise en œuvre de l'urbanisme réglementaire (PLU). La politique foncière ne peut être seulement qualifiée de « mesure d'accompagnement » (p.61), elle doit être anticipatrice en matière d'offre et aider à mieux maîtriser la dérive des prix fonciers préjudiciable à l'efficacité de nombreuses politiques publiques, avec les conséquences sociales ou économiques que l'on connaît.

Le DOG doit faire de la stratégie et de l'action foncière une priorité.

Le Conseil de développement préconise donc que soit renforcé le message sur le foncier et que soit explicitement mis en avant les chiffres sur les besoins de consommation foncière du nouvel habitat avec les espaces prévus pour les infrastructures et les entreprises pour mieux souligner les priorités retenues par le SCOT.

Parmi les **enjeux prioritaires pour lesquels une politique foncière active et anticipatrice est une condition impérative**, il faut citer particulièrement :

- Le développement de la mixité sociale, et la localisation pertinente, près des lignes de TC et des services urbains des futurs projets de logement social.
- La multipolarité, ainsi que la densification, notamment autour des gares, contributions à la lutte contre l'étalement urbain.
- L'action économique, notamment pour les pôles de compétitivité et la requalification des parcs industriels.

CONTRIBUTION

- Les besoins du développement durable, notamment pour le développement des transports en commun et modes doux.

Le Conseil de développement rappelle qu'il plaide pour une diversité d'outils fonciers : établissement public foncier, coopération entre collectivités, partenariat public-privé, et cela à l'échelle de la métropole (voir propositions issues du forum avec les professionnels organisé par le conseil de développement, le SEPAL et l'agence en 2007).

➤ ***D'autres conditions incontournables à réunir pour réussir la mise en œuvre du SCOT, notamment en matière de gouvernance et de mobilisation des acteurs de la société civile.***

Des conditions sont notamment à énoncer en matière de gouvernance, de **mobilisation d'acteurs publics** autres que le SEPAL, (attentes à l'égard des maîtres d'ouvrage des PLU, PDU PLH, des initiateurs de projets urbains, et divers opérateurs...) et **d'acteurs privés**, qu'on peut appeler les « **repreneurs du SCOT** ».

Il s'agit à notre avis d'une dimension très importante de la future mission de suivi du SEPAL.

Le Conseil de développement préconise que le SEPAL mette en place un dispositif ambitieux de concertation pour assurer une mise en œuvre du SCOT partagée et suscitant le maximum d'adhésion de la société civile, à l'image de chantiers antérieurs comme « Lyon 2010 » et « Millénaire 3 », tout en tenant compte du contexte actuel et des conditions à réunir pour développer le débat public.

Il rappelle le grand intérêt qu'avaient suscité en 2007 et 2008 les forums organisés par le Conseil de développement avec le SEPAL, l'Agence d'urbanisme et l'IUL : forum jeunes, forum avec les conseils de développement de la métropole, forum avec les acteurs du territoire et professionnels de l'aménagement et de l'immobilier...qui appellent certainement des suites.

Le conseil de développement pour ce qui le concerne est prêt à accompagner certains chantiers de mise en œuvre du SCOT à la demande du SEPAL, notamment :

- Poursuite du travail sur l'appropriation citoyenne de la densité et de la mixité initié par le SEPAL
- Participation à certains des chantiers identifiés précédemment y compris à l'échelle métropolitaine.
- Accompagnement d'actions de mobilisation de la société civile à l'initiative du SEPAL (forums, débats publics...)

Annexes

► Pilotes

- Jean FREBAULT, Président du Conseil de développement
- Pierre-Yves TESSE, UCIL

► Composition du groupe de travail

- Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics
- Marie-Pierre ANDRE, UCIL - CIL du Point-du-jour
- Marc BALAY, SOGELYM STEINER
- Maurice BARDEL, CCO (Centre Culturel Œcuménique)
- Pascal BEAUVÉRIE, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon
- Evelyne BERRUEZO, Association Diversité Culturelle
- Christian BORDONE, Plateau Nord
- Yves BOTTON, Membre associé
- Fabien BRESSAN, Robin des Villes
- Michel BRULEY, Collège citoyen
- Jean-Charles BUGAND, Membre associé
- Marie-André BUISSON, Habitat & Humanisme
- Vincent BURGUY, Collège citoyen
- Sylviane CARTAZ, Comité de Bassin d'Emploi Lyon Sud
- Alain CHABROLLE, FRAPNA Rhône
(Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature)
- Didier CHARBONNEL, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon
- Maurice CHEVRETON, Comité local des MJC de la Ville de Lyon
- Maurice CHRETIEN, Centre Lyon 5
- Simone COULOS-VAILLANT, Collège citoyen
- Serge DERDERIAN, FNAIM (Fédération Nationale des Agents Immobiliers)
- Alain DORIEUX, HESPUL
- Bruno DUMETIER, Dumetier Design
- Jean-Paul DUMONTIER, Usine Sans Fin
- Denis EYRAUD, UCIL
- Etienne FILLLOT, Chambre d'Agriculture du Rhône
- Manfred FISCHER, Collège citoyen
- Catherine GRANDIN-MAURIN, CAUE
(Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement)
- Pierre GROSJEAN, DARLY
- Jean-Paul HERRES, Nouveaux consommateurs du Rhône
- Fabrice HOOLBECQ, Nexity
- Jean-Paul JACQUET, Portes du Sud
- Bernard JACQUIER, Université Ouverte Lyon 1
- Marc JALLAIS, Centre Lyon 3
- Simone COULOS-VAILLANT, Collège citoyen
- Claude JEANDEL, Collège citoyen
- Alain LAPIERRE, Le Mur de Lyon
- Dominique LOUIS, Collège citoyen

► **Composition du groupe de travail (suite)**

- Yann MARCHAND, SNAL
- Thierry MARENTHIER, Cons Q Saint-Priest
- Christian MAZUC, Collège citoyen
- Marie Noëlle MILLE, Pôle de compétence en Urbanisme
- Nicolas MILLET, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon
- Jacky MOUSSEY, Plateau Nord
- Régis NEYRET, Patrimoine Rhônalpin
- Jean Bernard NUIRY, MEDEF Rhône
- Patrik PAUPY, Centre Lyon 5
- Gueric PERE, ILEX PAYSAGES
- Jacques PEROTTO, CICF
- Rémy PETIOT, U2R2A2 (Union des Urbanistes de la Région Rhône-Alpes-Auvergne)
- Jacques PETIT, Collège citoyen
- Jean-Marc PORTE, Membre associé
- Georges POTHIN, EGEE (Entente des Générations pour l'Emploi et l'Entreprise)
- Michel RAFFIN, Conseil économique et social régional
- Frédérique RESCHE-RIGON, FRAPNA Rhône
(Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature)
- Brice ROBERT, FNAIM (Fédération Nationale des Agents Immobiliers)
- Thierry ROCHE, Atelier Thierry Roche et Associés
- Hélène ROCHE, Collège citoyen
- René RODRIGUE, AGMAL (Association pour la Gestion du Musée Africain de Lyon)
- Jean-Pierre ROTHEVAL, DARLY
(Collectif d'association se Déplacer Autrement sur la Région LYonnaise)
- Ayech ROUAHI, Porte des Alpes
- Jean-Noël SEBASTIEN, Membre associé
- Jacqueline STRUFFI, Membre associé
- Pierre-Yves TESSE, UCIL
- Franck THOUNY, Jeune Chambre Economique
- Michel VANDENBROUCKE, DARLY
(Collectif d'association se Déplacer Autrement sur la Région LYonnaise)
- Marie-Françoise VILLARD, Collège citoyen
- Paul VIVET, Membre associé
- Alain WEBER, Caisse des Dépôts et Consignations
- Michel WEILL, ANACT
(Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail)
- Jacques WELKER, Collège citoyen



Lyon, le 5 mars 2009

Monsieur Jean Frébault
Président du Conseil de Développement
Rue Garibaldi
69003 LYON

Votre interlocuteur : André Chassin - Directeur
LD : 04 26 99 34 03

Monsieur le Président,

Je tiens à vous remercier pour la qualité des contributions que vous nous avez transmises sur le sport et les loisirs, la place de la culture dans le développement de l'agglomération lyonnaise, et le vieillissement. Je tiens à vous assurer que nous nous attachons à les prendre en compte dans les documents du SCOT en cours de finalisation.

Nous souhaitons poursuivre le partenariat engagé à travers votre Conseil avec la Société Civile. A partir de là, je vous confirme que dans le cadre de la préconsultation sur le Document d'Orientations Générales que nous prévoyons d'organiser pendant les mois d'avril et de mai, nous souhaitons recueillir l'avis du Conseil de Développement sur notre projet de document en complément de l'avis que vous avez formulé sur le PADD en janvier 2007.

Dans le cadre de cette préconsultation, nous avons prévu une présentation des principales orientations du DOG devant le Conseil de Développement le 19 mars 2009. Au-delà, je prends note de votre demande de prévoir quelques séances d'éclairages pédagogiques sur l'atterrissage territorial des orientations générales du SCOT pour le groupe de travail concerné du Conseil de Développement.

J'attire votre attention sur le fait que l'absence de volet territorial dans le DOG ne permettra pas de vous présenter des orientations territoriales beaucoup plus détaillées que celles figurant dans la géographie du projet du PADD.

Je vous propose donc de convenir du contenu d'une première réunion sur ce sujet avec André Chassin et Olivier Roussel avant de définir un programme plus complet.

Au-delà de cette préconsultation, le Sepal confirme l'intérêt qu'il porte à la contribution du Conseil de Développement à la mise en œuvre du SCOT à travers notamment, l'organisation conjointe d'un deuxième forum avec les professionnels de l'urbanisme, à cibler sur un nombre limité de thématiques, qui étaient apparues comme majeures à l'occasion du premier forum. Il pourrait s'agir d'une part, des modalités de promotion des nouveaux concepts urbains de ville dense et de ville nature auprès de l'opinion, d'autre part des actions à engager en accompagnement des acteurs de la construction pour leur permettre d'être en mesure de mieux répondre aux besoins de production quantitatif et qualitatif de l'agglomération (nouveaux modes de mobilisation du foncier, nouvelles techniques constructives adaptées aux exigences environnementales et économiques de demain).

Enfin, l'intérêt que porte le Sepal à une appropriation du projet d'agglomération, par un large cercle d'acteurs, le conduit à être particulièrement intéressé par une démarche de pédagogie de l'agglomération (problématique, territoires, projets) pour la Société Civile et les membres du Conseil de Développement.

Cette démarche, à déconnecter de la saisine du Conseil de Développement sur le SCOT, ne me paraît pas pouvoir être engagée avant l'arrêt du SCOT. Elle aurait, à mon sens, vocation à s'inscrire dans la durée dans une perspective d'accompagnement de la mise en œuvre du SCOT. Elle pourrait prendre la forme de visites commentées du territoire à l'instar de celles organisées par le Sepal pour les Grands Témoins.

Espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations.



Raymond Terracher
Vice-président délégué

Rappel des contributions antérieures du Conseil de développement sur le SCOT

Le Conseil de développement travaille, depuis 2006 sur le SCOT. Il a déjà abordé les sujets suivants, pour chacun desquels il a produit une contribution :

- *Contribution sur le PADD*
- *Contribution sur la culture dans le SCOT*
- *Contribution sur le sport et les loisirs sportifs dans le SCOT*
- *Contribution sur le vieillissement*

Ces contributions viennent compléter son travail sur le DOG du SCOT et sont disponibles sur le site extranet du Conseil de développement à l'adresse suivante :

<http://www.grandlyon.com/conseildedeveloppement>



AGENCE D'URBANISME
pour le développement de l'agglomération lyonnaise

« Mémo Scot »

Pour le conseil de développement du Grand Lyon

Le Scot est un nouvel outil de l'aménagement et de la planification qui permet de dépasser les champs traditionnels de l'urbanisme et de traiter la question de la cohérence des politiques publiques dans une perspective de mise en œuvre effective.

Le Scot, instrument de la cohérence des politiques publiques

Plan des déplacements urbains (PDU), programmes locaux de l'habitat (PLH), chartes de territoire, ... la panoplie des outils de planification est complète mais encore beaucoup trop sectorisée.

Inscrit dans la lignée des schémas directeurs, le Schéma de cohérence territoriale, sans renier cette filiation, entend jouer une partition nouvelle : coordonner tout autant qu'aménager. Son intitulé, axé sur la cohérence, lui confère le rôle de "chef de file" des divers documents sectoriels : transports, commerce, santé, habitat, ou bien encore éducation. Il doit les coordonner au sein d'un projet d'aménagement et de développement durable, les suivre, les évaluer¹.

Ne pas "dire" le droit à la parcelle

Cette nouvelle mission de coordination des politiques publiques confère au Scot un rôle qui ne se réduit pas à celui d'un outil organisant la destination générale des sols et chapeautant les Plu. Il est, dans son ambition, plus large que le Schéma directeur. Il détermine les conditions permettant d'assurer l'équilibre entre renouvellement urbain et développement urbain maîtrisé, la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale, et une utilisation économe et équilibrée des espaces dans une perspective d'amélioration générale du cadre de vie des habitants.

Une procédure marquée par l'exigence de la concertation

Sur l'agglomération lyonnaise, la procédure Scot a été lancée lors de la délibération d'engagement de l'élaboration (comité syndical du Sepal du 1^{er} avril 2004). Elle se décompose en trois phases importantes : la phase de diagnostic (« **les défis** ») ; le temps de la « **vision politique** » (le PADD - 2007) ; enfin la phase de l'écriture du « **projet** » (le Document d'Orientations Générales - 2008 / 2009).

Ces trois phases sont closes par un **débat public** (validation du projet).

La phase de concertation commence en même temps que le démarrage de la procédure Scot et se termine avec l'arrêt du projet². **Le Sepal a fait de la concertation un point essentiel de la procédure d'élaboration du Scot** en sollicitant les avis des représentants de la société civile – avec l'association du Conseil de développement de la Communauté urbaine de Lyon –, des acteurs socio-économiques et des représentants de la profession agricole, notamment. Chaque citoyen a pu disposer d'une information et éventuellement apporter son point de vue par le biais du site internet et des cahiers mis en place dans les lieux de concertation.

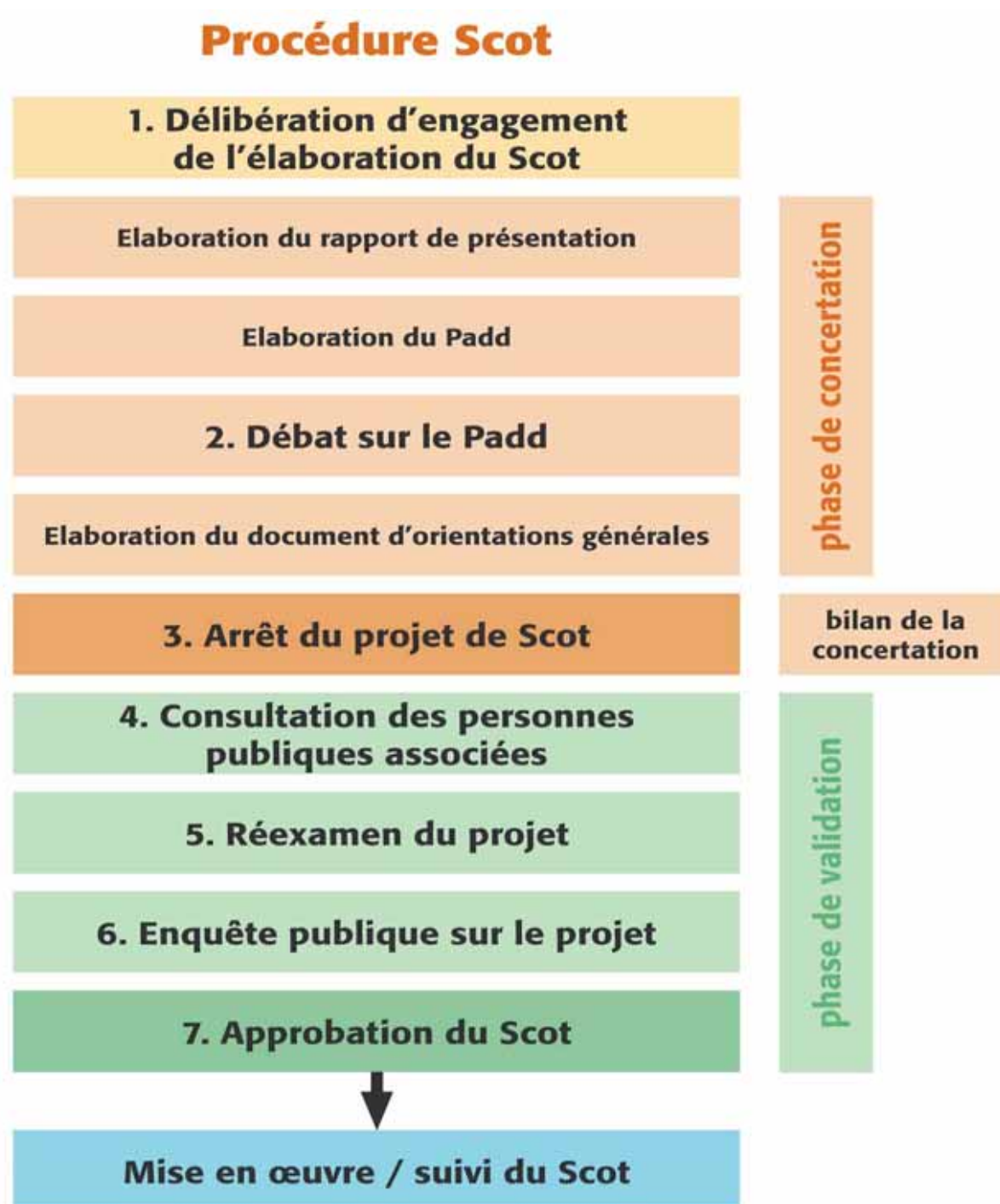
¹ Code de l'urbanisme – Article L 121-1

² Code de l'urbanisme – Article L 300-2

Un Scot, trois documents

Le Scot se compose de trois documents : le **Rapport de présentation**, le **Projet d'aménagement et de développement durable** (PADD), le **Document d'orientations générales** (DOG). Seul ce dernier est opposable aux actes d'aménagement des collectivités locales.

Le Rapport de présentation expose le diagnostic, présente l'analyse de l'état initial de l'environnement, expose les choix retenus pour établir le PADD et le DOG, évalue les incidences du projet sur l'environnement. Le PADD fixe quant à lui les objectifs des politiques d'urbanisme. Le DOG enfin rassemble les prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD. Il précise les orientations générales d'aménagement et les mesures propres à assurer la cohérence des politiques publiques.

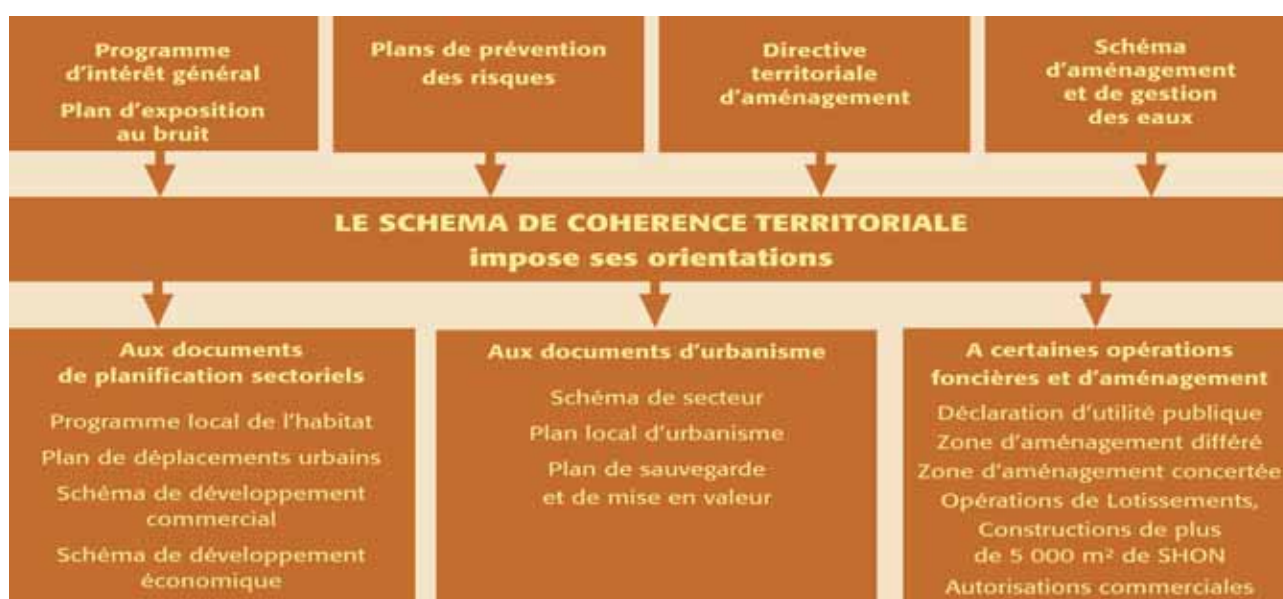


La prise en compte du développement durable

Les directives européennes et les lois sur l'eau, l'air, les déchets, les paysages et les risques changent la donne. Les contraintes environnementales pèsent aujourd'hui sur les actes de chaque citoyen et a fortiori sur toutes les politiques mises en œuvre par les collectivités publiques. L'enjeu n'est pas tant de vouloir empêcher les agglomérations de s'étendre – l'extension urbaine est un fait qu'il faut prendre en compte et non pas combattre – mais de mieux gérer les territoires des aires urbaines dans la perspective d'un développement durable.

Une position intermédiaire dans la hiérarchie des outils d'aménagement

Les orientations figurant dans le schéma de cohérence territoriale doivent tenir compte des normes juridiques supérieures ainsi que des principes définies par l'article L.121-1 du Code de l'urbanisme (équilibre, diversité des fonctions urbaines, mixité sociale, respect de l'environnement). Le Scot doit être compatible avec les règles et projets d'intérêt national (PIG, OIN, DTA, SAGE³) ; il oriente à son tour les documents locaux d'urbanisme et les principales opérations foncières et d'aménagement.



Le Scot est avant tout destiné à être mis en œuvre

La loi SRU confie aux syndicats mixtes en charge des Scot une mission essentielle de suivi des orientations définies. Elle prévoit des dispositifs d'évaluation et de correction de tir. Ainsi, le Sepal devra, au moins tous les dix ans, décider son maintien en vigueur ou sa mise en révision. Il pourra le réviser quand cela s'avèrera nécessaire. La loi Urbanisme et Habitat (juillet 2003) a créé une procédure légère de modification, qui permet de l'adapter sans remettre en cause le Projet d'aménagement et de développement durable⁴.

³ Programme d'Intérêt Général ; Opération d'Intérêt Nationale ; Directive Territoriale d'Aménagement ; Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

⁴ Code de l'urbanisme – Article L 122-13

Synthèse de la réflexion du Conseil de Développement (Commission de solidarité et Cohésion sociale) sur l'appropriation citoyenne des concepts de densité et de mixité

Le logement, comme l'espace et les équipements publics...etc, sont des **éléments nécessaires, mais non suffisants pour favoriser le « vivre ensemble » à travers la diversité et la mixité.**

Le Conseil de développement travaille, à la demande du SEPAL et dans le cadre de la commission solidarité et cohésion sociale, à la définition du concept de mixité sociale, son appropriation citoyenne et à ses déclinaisons concrètes possibles dans les projets opérationnels.

Des premières réflexions et auditions réalisées il ressort que la mixité sociale (et aussi intergénérationnelle), pas toujours désirée ou comprise mais pour autant combat nécessaire contre les tendances à la fabrication d'une ville ségréguée, **n'est pas qu'une affaire d'organisation de l'espace**, ou de conception de programmes de logements convenablement diversifiés et bien localisés.

Pour réussir la mixité, le Conseil de développement souligne en effet **l'importance de la prise en compte de la relation humaine au travers :**

- **de démarches d'accompagnement social** notamment pour les personnes en difficulté d'insertion s'installant dans de nouveaux logements.
- **de pédagogie et de dialogue amont**, notamment avec les populations riveraines des nouveaux projets qui manifestent parfois des réactions négatives en raison d'images et de « modes de représentation » caricaturant la réalité du logement social (cf. témoignages d'expériences réussies en la matière) mais aussi **favoriser le partenariat entre les différents acteurs intervenant sur un territoire** dans une logique de complémentarité pour éviter une segmentation des publics.
- **de la nécessité de « faire vivre la mixité »**, dans les communes, les quartiers, et les espaces de voisinage, aussi dans les quartiers de rénovation urbaine où arrivent de nouveaux habitants : rôle des structures d'animation, des acteurs sociaux publics ou associatifs etc.
- **Un soutien actif au développement du bénévolat et du parrainage intergénérationnel** (ex. : actions d'accompagnement scolaire ou à la parentalité) afin de développer la mise en lien entre la génération des « seniors » notamment et les associations et structures locales ayant besoin de bénévoles.

A noter que des quartiers existent dont on parle rarement mais où la mixité vit bien, d'autres où elle est fragilisée.

Ensuite, il est nécessaire de rappeler la nécessité de **combiner les politiques publiques pour favoriser la mixité sociale**:

- la mobilisation des PLU au service de cette ambition : les PLU, soit en fixant des objectifs quantitatifs, soit en identifiant des secteurs de mixité sociale, pourraient encadrer une démarche de développement de la mixité ;
- la mobilisation, complémentairement au parc public, du logement privé à des fins sociales, particulièrement au travers des opérations OPAH, PST ;
- La **diversification des produits au sein des opérations** plutôt que la réalisation d'opérations « mono-clientèle » comme les résidences étudiantes (cf. ci-dessus) ;
- La **coordination des politiques de transports, d'urbanisme et d'habitat, et les politiques foncières associées**.
- Une **politique foncière** ambitieuse et durable, à la hauteur des enjeux en matière d'augmentation de l'offre de logements sociaux diversifiés et répartis de façon équilibrée sur le territoire ;
- L'**augmentation de l'offre de logements sociaux** (production), notamment d'habitat adapté favorisant une mixité intergénérationnelle ;
- Le renforcement des **opérations de renouvellement urbain** afin de diversifier la composition sociale et de redonner de l'attractivité aux quartiers en difficulté ;
- Une **politique d'attribution** assurant une gestion de la mixité **dans le parc social existant** ; la politique d'attribution est plutôt dans le « faire vivre la mixité » ;
- Le renforcement de la **vocation sociale du parc privé** ;
- Développer la **desserte en transports en commun** des quartiers les plus enclavés de l'agglomération ;
- Penser la **localisation stratégique des équipements publics** (sociaux, culturels, emploi) : franges inter-quartiers permettant la rencontre de populations diversifiées.

➤ ***L'acceptation citoyenne de la densité, ou la nécessité de raisonner en termes de « qualité urbaine globale ».***

Le Conseil de développement a également lancé, à la demande du SEPAL, un travail sur le thème densité-qualité urbaine s'appuyant notamment sur la diffusion puis l'exploitation d'un questionnaire / appel à témoignage. Il espère ainsi mieux comprendre l'apparente contradiction qui réside entre la perception citoyenne de la densité souvent négative et le souhait affiché par de nombreux habitants de disposer de services de proximité performants dans une perspective de « ville des courtes distances ».

Au vue des premiers résultats de cette enquête (dont l'exploitation sera poursuivie à la rentrée 2009) les membres du Conseil estiment qu'il est **important de coupler les objectifs de densification avec des exigences accrues en termes de qualité urbaine** qui permettent de rendre cette densité plus acceptable par tous.



LYON-METRO TRANSPORTS PUBLICS

Association affiliée à la FNAUT

Tel 04.72.77.19.88 Fax 04.72.77.19.89

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

REFLEXIONS ET PROPOSITIONS SUR L'EVOLUTION DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN LYONNAIS

A l'horizon du SCOT

I – Rappel de quelques points défendus depuis longtemps par Lyon-Métro TP

Une relance rapide du trolleybus permettrait aux Transports Publics Lyonnais de répondre positivement au problème de la pollution urbaine due en grande partie aux transports routiers, et plus particulièrement à ceux utilisant le gas-oil, ce qui est le cas des autobus urbains. Elle permettrait également une utilisation plus rationnelle des équipements existants notamment d'alimentation en énergie (sous-stations). Le projet C1/C2 en cours d'exécution va dans ce sens mais de nombreux itinéraires pourraient bénéficier de ce mode de transport à moyen terme

Le développement du métro s'impose par quelques prolongements qui apporteraient une réelle amélioration de la qualité des déplacements dans notre agglomération. Deux prolongements rendraient de grands services à nos concitoyens et amélioreraient considérablement les déplacements vers et dans la partie la plus centrale de l'agglomération.

Peu abordé publiquement par notre association, le tramway intègre cette étude car il constitue aujourd'hui un élément fort du développement et de l'attractivité des transports publics. Il a un impact sur le réseau de surface et nous montrerons qu'il pourrait participer encore plus à l'expansion des transports urbains. Nous entendons démontrer ici qu'il est indispensable de passer d'une approche par ligne à une approche réseau pour optimiser l'investissement consenti.

La mise en place d'une véritable desserte périurbaine ferroviaire est aussi un domaine qui exige toute notre attention. Un dossier spécifique lui a été consacré. L'intermodalité a un grand avenir devant elle et tout reste à faire dans notre agglomération, que ce soit en matière de tarification, d'urbanisme, de voirie, etc.

Il en est de même de la connexion entre les gares St Paul et Part-Dieu en souterrain accueillant tram-trains et TER,. Elle a fait l'objet d'un dossier spécifique « La Passante ».



II- Propositions d'évolution du réseau lyonnais

Le réseau offre un bon niveau de service, cela a déjà été dit mais il semble utile d'insister sur ce point. Les évolutions qu'il paraît nécessaire de réaliser consistent à optimiser le réseau, à le rendre plus lisible et à réduire les ruptures de charge qu'une partie non négligeable mais rarement entendue de la clientèle vit très mal pour de multiples raisons. Un service public vraiment utile ne se limite pas à transporter des gens toujours plus pressés en les entassant dans le plus rapide des moyens de transport disponible. A qui servirait un métro qui relierait en 10 mn Gare de Vaise à Gare de Vénissieux, ce qui est possible en supprimant tous les arrêts intermédiaires ?

Le calibrage de l'offre de transport tel que nous l'envisageons dans ce qui va suivre répond à six objectifs :

- correspondre à la demande maximale rencontrée actuellement sur tout ou partie d'un itinéraire,
- prendre en compte le développement futur du secteur et anticiper,
- être un fil conducteur pour un développement cohérent de l'urbanisation,
- constituer une offre alternative pertinente et efficace génératrice de demande supplémentaire,
- ne pas obérer l'avenir par des choix technologiques « gadget »,
- optimiser et développer l'utilisation de modes électriques fiables et économiquement intéressants.

L'optimisation du réseau passera inévitablement par l'abandon de certains itinéraires historiques qui ne correspondent plus aux flux actuels ou dont la desserte a perdu tout ou partie de son intérêt du fait de l'évolution urbaine. Elle passera aussi par le rétablissement de contacts directs entre lignes de surface même si pour cela, il faut doubler un axe lourd. Cela va à l'encontre de ce qui se pratique depuis 25 ans à Lyon mais n'a rien d'incongrue : l'idée directrice est d'articuler le réseau non plus autour des axes lourds mais autour de



2.2°- Création d'un réseau de tramway

Aujourd'hui, quatre lignes sont opérationnelles (la quatrième ne le sera pleinement qu'en 2011). Malheureusement, chaque ligne est traitée de manière totalement indépendante et jusqu'à présent, il n'a jamais été question de réseau. L'exemple le plus flagrant pour illustrer cette situation est la liaison entre T1 et T3 à la Part-Dieu qui laisse perplexe, c'est le moins que l'on puisse dire.

Notre objectif est donc de proposer la création de lignes utilisant les infrastructures existantes pour raccorder entre elles des branches et établir des liaisons directes sans correspondances, (il suffit de circuler ou d'étudier les plans des villes de Grenoble et Strasbourg pour comprendre tout l'intérêt des troncs communs). Ces lignes sont en gras dans l'énumération ci-après. D'autres possibilités existent mais il s'agit surtout de prendre conscience de ce qu'il est possible de faire sans le moindre investissement, dans la mesure où les raccordements sont créés dès la construction de chaque ligne, évidemment, ce qui n'est malheureusement pas le cas à Lyon ! Dans tous les cas, la fluidité du trafic impose de ne plus avoir de terminus à Perrache et la Part-Dieu mais seulement des lignes passantes.

Voici donc ce que pourrait être le réseau de tramway lyonnais à brève échéance :

- T1 : Gerland - Confluent - Perrache - Guillotière - Part-Dieu - Charpennes - La Doua - IUT Feyssine
- T2 : Confluent - Perrache - Jean Macé - Bachut - Grange Blanche - Bron - Université Lumière - Porte des Alpes - St Priest - Bel Air
- T3 : Part-Dieu Vivier Merle - Villette - Villeurbanne Gare - La Soie - Décines - Meyzieu - ZI
- T4 : La Doua - Charpennes - Villette - Manufacture des Tabacs - Etats-Unis - Gare de Vénissieux - Minguettes - Hôpital Feyzin-Vénissieux
- T5 : Liberté - Guillotière - Perrache - Confluent - Gerland - Etats-Unis - Bachut - Grange Blanche - Bron - Université Lumière - Gare de Vénissieux

- T6 : Gare de Vénissieux - Université Lumière - Mermoz - Bachut - Manufacture des Tabacs – Part-Dieu Villette - Charpennes - La Doua - IUT Feysine
- T7 : Meyzieu – Part-Dieu - La Doua

2.3°- Constitution d'un réseau de lignes fortes irrigant l'agglomération

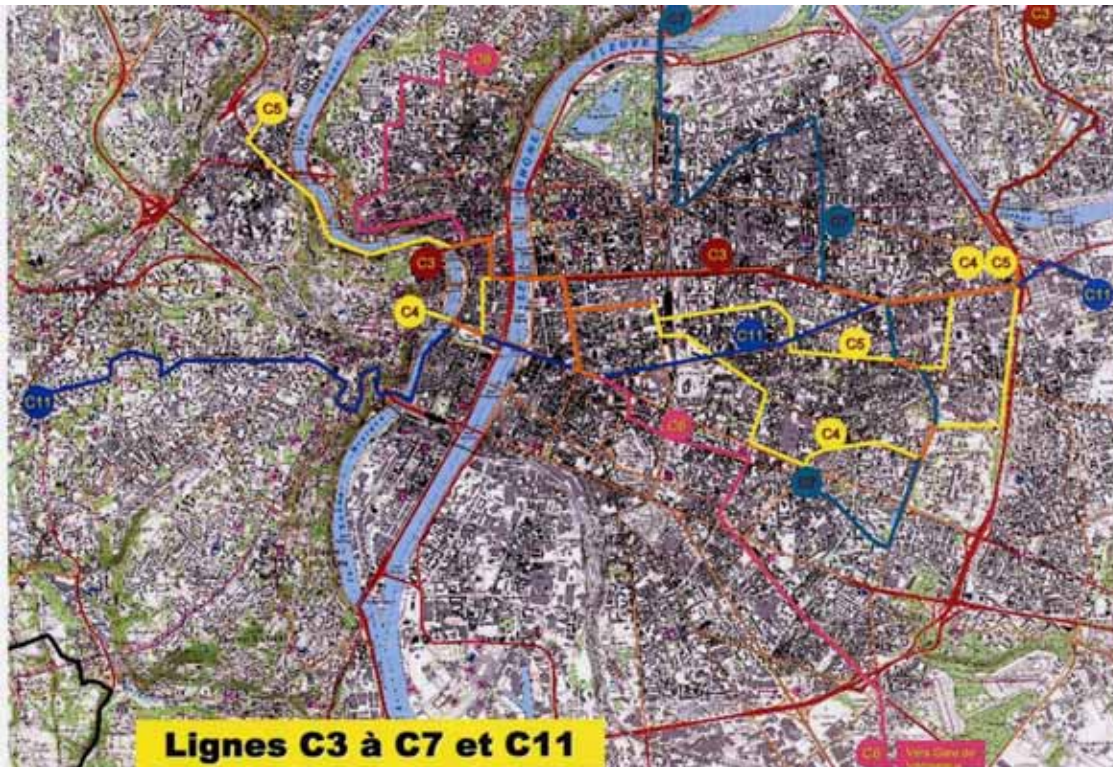
La constitution d'un véritable réseau de lignes dites fortes répond à un besoin de structurer l'offre et d'offrir un niveau de service élevé. La logique de la démarche consiste à réduire au maximum les ruptures de charge très pénalisantes sur le temps de déplacement global. Pour cela ont été suivis les principes suivants :

- pouvoir se rendre d'un point à un autre de l'agglomération avec au maximum deux ruptures de charge ;
- relier entre eux les pôles d'échanges situés en entrée de ville par une série de lignes diamétrales traversant le centre-ville ; elles reprennent pour l'essentiel des itinéraires identifiés comme chargés ou au fort potentiel de développement compte-tenu de la densité de l'habitat, du commerce et / ou de la présence d'équipements tels qu'établissements scolaires ou universitaires, hôpitaux, pôles d'activité, etc. ;
- répondre au besoin de liaisons de banlieue à banlieue en constituant une ceinture complète de la ville par des itinéraires de rocade traités en lignes fortes ; ils relient entre eux les pôles d'échange ;
- quelques radiales sur des itinéraires historiquement très chargés sont intégrées au dispositif bien qu'elles ne reprennent pas l'un des trois principes précédents.

Sans nécessiter forcément une mise en site propre intégral, ces lignes devront faire l'objet d'aménagements tels que la création de sites protégés, notamment pour accéder rapidement à des carrefours connus comme générateurs de pertes de temps importantes. Elles se caractérisent par une fréquence et une vitesse commerciale élevées, une grande amplitude de service et un matériel de grande capacité de type trolleybus. Pour optimiser les sites propres et permettre à ces lignes de bénéficier des axes existants, il est convenu ici qu'elles empruntent la plate-forme du tramway sur les parcours communs.

Dans la perspective d'une remise en cohérence de la numérotation des lignes, elles se voient attribuer les numéros C1 à C20, sachant que dans notre réflexion, 18 itinéraires seront proposés dont 3 seulement sont réalisés ou en cours. Nous en profitons donc ici pour insister sur la nécessité de réaliser ces lignes à un rythme beaucoup plus soutenu que pour C1 et C2.

- **C1** : terminer la ligne et la prolonger au sud, de Part-Dieu Vivier Merle à Manufacture des Tabacs / Garibaldi et au nord de Cuire à Gare de Vaise par Place Croix-Rousse - Les Esses - Serin ;
- **C2** : terminer la ligne en la limitant à Saint-Clair lorsque le métro B y viendra et l'envoyer à La Doua – Croix-Luizet - Les Buers - L. Bonnevey pour créer enfin une liaison directe entre le nord et l'est de l'agglomération.
- **C3** : créer une correspondance quai à quai à Saint-Paul avec les trains de l'Ouest Lyonnais et fiabiliser la desserte en aménageant un site propre à double sens sur le cours Lafayette et le cours Tolstoï. Ceci est indépendant de la « passante » qu'il conviendra de réaliser en souterrain pour assurer l'interconnexion Est-Ouest des réseaux.
- **C4** : ex-ligne 28 Vieux Lyon - Bellecour - Part-Dieu - Grange Blanche - Hôpitaux Est - Bonnevey. Cette ligne forte est l'évolution logique d'une diamétrale majeure qui assure la desserte fine des principaux centres d'attraction de la ville (Presqu'île, Préfecture, Part-Dieu, Hôpitaux).



- **C5** : ex-ligne 99 Gare de Vaise - Pont Mouton - Terreaux - Cordeliers - Part-Dieu - Ferrandière - Maisons Neuves - Montchat - Bonnevey. La constitution de cette ligne forte suit la même logique que C4. Gare de Vaise constitue un pôle d'échange entre les lignes venant de l'ouest et celles irrigant le centre-ville (métro D et C5).
- **C6** : fusion des lignes 18 et 23 Cuire - Clos Jouve - Terreaux - Cordeliers - Saxe Gambetta - Frères Lumière - Bachut - Monplaisir la Plaine - Parilly - Gare de Vénissieux. Elle est amorcée à Cuire pour répondre d'une part au principe d'amorcer les lignes fortes dans un pôle d'échanges et d'autre part, permettre une liaison entre les quartiers ouest de la Croix-Rousse et le Plateau Nord inexistante aujourd'hui.
- **C7** : ex ligne 38 amorcée au pôle d'échange de Saint-Clair puis dessert le Tonkin (à la place de C2) - Charpennes - Croix Luizet - Gratte Ciel - Grandclément - Montchat - Hôpitaux - Laënec - Grange Blanche. La constitution de cette ligne forte se heurte à l'inexistence à Villeurbanne d'axes
- **C8** : reconstitution de la rocade Est qui existait depuis 1975 par fusion des lignes 52 et 82 Cette ligne est amorcée au même terminus que C3 à La Grappinière puis Mas du Taureau - Grand Vire - La Thibaude - La Soie (correspondance avec le métro et 2 lignes de tramway) - Terrailon - Bron Centre - Mermoz - Parilly. Ce nouveau terminus entre dans la logique de rabattement sur les pôles multimodaux.



- **C9** : fusion des lignes 41 et 47 Cuire - Parc Tête d'Or - Garibaldi - Part-Dieu - Jean Macé - Gerland (Bd Yves Farge) - La Mulatière - Gare d'Oullins.
- **C10** : ex ligne 10 Bellecour - Confluent - Oullins - St Genis Centre - Basses Barolles - Champlong - Hopital Lyon Sud :
- **C11** : Alaï Gare - Ménival - Point du Jour - St Just - Quais de Saône - Bellecour - Saxe Gambetta - Maisons Neuves – Grand Clément - L.Bonnevay. Reconstitution d'une liaison de surface directe Rive Droite / Plateau Ouest - Rive Gauche.
- **C12** : fusion des lignes 4 et 12 Saint Clair - Cité Internationale - Foch - Saxe Gambetta - Jean Macé - Route de Vienne - Saint Fons - Vénissieux Bourg - Hôpital Feyzin-Vénissieux.
- **C13** : Gare d'Oullins - Hôpitaux Sud - Pierre Bénite – St Fons Gare - St Fons Centre - La Borelle - Parilly. Création d'une ligne de rocade au sud de l'agglomération. Selon les principes énoncés plus haut, elle relie deux pôles d'échanges multimodaux.
- **C14** : Gare d'Oullins - Beaunant - Francheville-le-Bas - Alaï - Demi-Lune - Gare de Vaise. Création d'une ligne de rocade à l'ouest de l'agglomération. Selon les principes énoncés plus haut, elle relie deux pôles d'échanges multimodaux.
- **C15** : ex ligne 30 Perrache - St Just - St Irénée - La Plaine - Francheville Le Bas - Gare - Le Haut - Findez.
- **C16** : ex ligne 29 Perrache - Debrousse - Ste Foy Centre - Hôpital - Plan du Loup - La Gravière - Francheville Gare.
- **C17** : Gorge de Loup - Ménival - La Plaine - Ste Foy Chatelain - Ste Foy Centre - Le Roule - Gare d'Oullins. - **C18** : .ex ligne 74 sur sa section la plus urbaine Gorge de Loup - Ménival - Alaï – Craponne.
- **C19** : Part-Dieu - Brotteaux - Duquesne - Serin - Gare de Vaise - Duchère - Le Pérolier - Grandes Ecoles - Ecully Centre - Demi-Lune - Gorge de Loup. Création d'une desserte de qualité du pôle universitaire le plus excentré de l'agglomération depuis la Part-Dieu (gare de transit principale de l'agglomération) et en rabattement sur le métro D et l'offre TER Val de Saône (à Gare de Vaise) et Ouest Lyonnais (à Gorge de Loup).

Quant à la création des couloirs et sites propres, plusieurs sections devront être programmées rapidement pour garantir une efficacité maximale à ce réseau dès sa constitution. La mise en site propre ne s'impose pas sur l'intégralité de chaque itinéraire. Des aménagements ponctuels aux points difficiles permettront d'obtenir une bonne attractivité des lignes sans pour autant engager des investissements importants.



3-4 Les pôles d'échange

La constitution d'un réseau cohérent qui retient comme principe celui de l'étoile et non plus celui du râteau amène à positionner les pôles d'échanges. Nous insistons fortement sur la nécessité de ne pas les multiplier, ceux-ci existent déjà pour la plupart. Les lignes fortes métros et tram irriguent les secteurs denses de l'agglomération et il est normal que les pôles d'échanges soient concentrés sur leurs itinéraires. En voici la liste :

- gare de Perrache
- gare de Vaise
- gare de Vénissieux
- gare de Saint-Fons
- gare d'Oullins
- gare de Saint-Clair
- gare d'Alaï
- gare de Gorge de Loup
- Laurent Bonnevey
- Cuire (ou gare de Sathonay)
- Grange Blanche
- La Soie
- Hôpitaux Sud



Sauf cas particuliers justifiés par l'éloignement ou la nature même de la desserte effectuée, les lignes de bus qui irriguent les secteurs moins denses et celles qui se dispersent vers les banlieues plus lointaines sont systématiquement amorcées dans un pôle d'échanges et non pas à leur premier contact avec une ligne forte.

LYON-METRO TRANSPORTS PUBLICS 32, rue Sainte Hélène 69002 LYON

Jean-Paul JACQUET
Conseil de Développement
Portes du Sud du Grand Lyon

Solaize le 13 juin 2009

Contribution aux travaux du Groupe de travail DOG SCOT

Concernant la trame de contribution en cours version du 2 juin 2009, je souhaite soumettre les réflexions suivantes sur les infrastructures.

Je partage l'attention que porte le SCOT à l'environnement et notamment à la réduction des gaz à effet de serre et je ne leur trouve pas de contradiction avec les grandes infrastructures de transport qu'il préconise.

Concernant l'aéroport de Lyon Saint Exupéry, il est clair que tout le transport aérien ne sera pas substituable par un autre mode, et que l'avion à hydrogène n'est pas pour demain. Mais lui aussi évoluera pour rejeter moins de gaz à effet de serre et en attendant la taxe carbone compensera ses effets négatifs.

Ce serait à mon sens une erreur que le SCOT ferme la porte à l'évolution et l'adaptation de Saint Exupéry qui outre sa vocation « passagers » a également une vocation « cargo » internationale pour l'ensemble de la région.

Concernant les infrastructures routières, si l'on se projette dans vingt ans, on peut penser que outre les modes doux actuels et les transports en commun, il y aura encore des voitures mais électriques.

Faudra-t-il les faire rentrer dans les modes doux est une question qui méritera débat.

Ce qui est certain c'est que même si l'agglomération dispose alors d'un réseau de transports en communs maillé et élargi, le besoin subsistera d'une infrastructure permettant de les rejoindre depuis l'extérieur ou au contraire de les contourner.

D'autre part, si l'on s'est trompé, rien n'empêchera de réduire la place laissée aux véhicules électriques sur ces infrastructures pour y faire circuler des transports en commun ou des modes doux classiques, mais nous aurons fait œuvre utile en assurant la transition, et en créant leurs emprises.

S'enfermer dans la perspective du 100% doux ou commun est illusoire car les zones de campagne environnantes auront besoin de moyens de déplacements individuels qui seront alors certainement électriques comme les tracteurs d'ailleurs.

Contribution au GT Scot de Jacques Petit du collège citoyen- juin 2009

Bases d'un scénario prospectif pour le suivi du DOG - Porte NORD OUEST

QUELLE MULTIPOLARITE POUR L' AIRE URBAINE DE LYON ?

Aujourd'hui le Gd Lyon ne recouvre qu'une partie de son **aire urbaine**. Dans les espaces manquants s'inscrit le nécessaire développement de nouvelles polarités urbaines dont certaines se situent en interface avec d'autres Scot. On peut y envisager une concertation de type institutionnel sur des bases de volontariat **(1)**

Au delà en liaison avec les agglomérations de St Etienne, Nord Isèrese constitue le **périmètre stratégique** au niveau européen d'une « métropole rhodanienne ». On peut y prévoir une coopération de type partenarial sur une base contractuelle. On se souvient de l' « Appel à coopération métropolitaine » de 2003/4

A l'échelle de l'aire urbaine de Lyon le rédacteur rejoint les collègues du C de D qui sont favorables à une proposition de polarités prioritaires. (chap. 1.2 : « Faisabilité de la multipolarité » du document de travail du 2 juin.)

Cette question ne se pose qu'en dehors de « l'hyper centre » **qui a en effet déjà la diversité** des caractéristiques d'un pôle (les 7/8 territoires sont indiqués dans le doc. de travail) Seuls sont concernés les **pôles intermédiaires** (cf. agrafes) ou secondaires.

Le DOG confirme (en accord avec le souhait du C de D) le modèle de la multipolarité pour le développement de l'agglomération. Pour proposer une méthode de positionnement des pôles entre eux on peut **relever dans le DOG des paramètres pouvant être retenus comme critères**. Il sera ensuite possible de tirer une grille de lecture applicable aux 20 (voir 9 si regroupées) polarités suggérées et de réunir des **bases de scénarios prospectifs** pour les territoires que nous souhaiterions comparer (cf. *Faut-il hiérarchiser ?*)

Pour illustrer cette approche examinons le territoire sur lequel vit le rédacteur. Dans la liste des **polarités urbaines** (DOG p.14) il s'agit de la **Porte Nord Ouest**. Ce bassin de vie réunit les 7 communes de Techlid (qui vise Lissieu), Marcy, St Genis les O. et Craponne. Cette interface serait sans doute un peu plus large si on faisait abstraction des limites du Gd Lyon.

A l'intérieur du bassin de vie Ecully et Tassin comptent chacune 20.000 hab. soit ensemble # 60% du total de Techlid . Le nombre des actifs résidants est le même et le ratio à la population comparable.

LES 3 RESEAUX

Relation urbanisme/transport :

Le nœud des 2 villes (40.000 hab.), de 6 gares REAL (une gare commune) qui les traversent et d'une future sortie du TOP enterré peut être envisagé comme la « **polarité intermédiaire** » du **bassin** de vie Porte Nord Ouest évalué globalement à environ 100.000 hab.

Trame verte :

Le parc de Croix Laval et les petits vallons forment en osmose avec le territoire du bassin un lieu de convergence et de mixité.

Réseau bleu :

Les différents « ruisseaux » et l'Yzeron forment une trame naturelle qui est déterminante quant à la structuration de ce territoire.

(1) Il y aura un lien évident avec le GT « Réforme des Collectivités Territoriales » dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du DOG (ingénierie partenariale)

AUTRES PARAMETRES REPERES :

La **journée** de chevauchée du cavalier fut à la Révolution une base pour délimiter les déterminantes limites départementales d'administration. Aujourd'hui à l'intérieur des nouveaux territoires pertinents que sont devenus les périmètres des métropoles des distances/ temps en transport en commun entraîne un nouveau paradigme. De l'ordre de **30 minutes** elles dessinent souvent des bassins de vie, de formation et d'emploi vécus quotidiennement.(2)

*** Gares REAL et TC d'Agglomération :**

La Porte Nord Ouest totalise **14 gares REAL** à potentiel très différents. Aux 4 de Tassin dont une commune avec **Ecully** et une autre avec **Francheville** vers *Brignais*, s'ajoutent 5 gares tant vers *Lozanne* que vers *l'Arbresle* où un important parking est prévu.

Le potentiel d'accueil autour des gares de **Tassin** est évalué à 2500 logements.

A Gorge de loup REAL rejoint le réseau du métro.

A partir de *Vaise* une liaison est en cours **en voie séparée**:

- de *Gorge de loup* vers **Tassin, Craponne** et *Vaugneray*. (agrafe puis « trombone » !)
- une deuxième est envisagée entre La gare de *Vaise* et **Ecully** (agrafe)

*** 2 sites d'agrafes avec Vaise :**

Le DOG identifie 5 sites comme lieux privilégiés de renforcement entre le Centre et les bassins de vie alentours.

Les 2 agrafes du Nord Ouest depuis *Vaise* tant avec Tassin qu'avec Ecully confortent le potentiel de « **polarité intermédiaire** » de ce **nœud urbain**.

Elles se concrétisent par les 2 liaisons de TCA indiquées plus haut destinées à rompre la coupure générée par l'infrastructure routière autour de l'A6. **Vaugneray sera atteint en 2011**. A la même époque la modernisation du réseau REAL de l'Ouest sera achevée et offrira un cadencement très amélioré.

De la même manière à la Porte Sud Ouest une agrafe est envisagée entre Oullins et Gerland.

*** Sites stratégiques et équipement :**

La polarité urbaine potentielle et les interconnexions du REAL qualifient la Porte de l'Ouest pour une répartition coordonnée des **équipements structurants** avec l'ensemble de l'agglomération. Dans ce cas il convient de revoir les limites des « conférences des maires Existant :

- Le « Pole Economique de l'Ouest » (DOG p.20) prévoit une offre immobilière de niveau international (et des pôles commerciaux d'agglomération à **Ecully, Dardilly, Limonest**)

- **Ecully et Tassin** figurent en tant que secteurs prioritaires d'interventions foncières au même titre que *Vaise* (Dog p.60)

Association TECHLID

- Espace R&D et de Formation à **Ecully et à Marcy**. Dont EML,ECL,Véto (quelle pérennité ?)

- 2 lycées proches des gares REAL à **Tassin** (2000 élèves)

- BioPole à **Marcy** (2000 emplois) et Techlid pour les biotech.

En cours :

- Etude stratégique pour le devenir des terrains du Conseil Régional à **Charbonnières**.

- Centre ville remodelé à **Tassin** autour d'un important Mail commerces et services proche gares REAL. Cas type de l'offre commerciale des bassins de vie (Dog p. 40)

La plus forte hausse de logements :15% en 1999/2006 + 75.000 m2 de bureaux.

- TCA en site propre pour **Vaugneray**.-

- A partir de **Marcy** passage de proche en proche d'un Pôle de Compétitivité au dynamisme d'entraînement d'un cluster. Entretien de liaisons fortes avec la partie Gerland.

(2) *Les liaisons entre les Métropoles a également un fort aspect stratégique . Le trajet TGV Lyon/Valence en 35 minutes est un véritable apport de dynamisme « coopératif » Avec Grenoble et la métropole Franco-gênévoise l'absence de la TGV est une perte de synergie considérable qu'il serait interessant de mesurer..*

Possible :

- **Réseaux des 3 gares du centre** permettant de mieux relier le REAL Ouest avec celui de l'Est.
- **Grand Parc de l'Ouest.**

*** Image :**

Sans études connues sur le sujet on peut avancer que presque chaque commune du bassin à une image spécifique. **Charbonnières** résidentielle, **Ecully** centre commercial et campus universitaire, **Marcy** Industries et services de santé, **Dardilly** village et pôle d'activités, **Limonest/ Champagne** campus Techlid et commerces spécialisés, **Tassin** pôle commercial de bassin de vie et carrefour. **Cette diversité est un atout pour créer une polarité multifonctionnelle bénéficiant d'un seuil d'efficacité suffisant (100.000 hab.)**

L'ensemble constitue une entité paysagère conservée et sans hiatus significatif par rapport aux **communes d'Accolade**. Entre les tracés du TOP et du COL il y a une homogénéité de recherche pour le cadre de vie.

*** Inter-Scot :**

Dans le même ordre d'idée que le concept des agrafes vis à vis de l'hyper centre, on peut identifier entre **Porte Nord ouest** (et Porte sud ouest) et le **Scot de l'Ouest** un espace **d'interface** qui se situe au sein même de l'aire urbaine de Lyon. Cette activité d'interface se traduit par le beaucoup plus fort apport de migrations résidentielles et plus grand nombre de déplacement pendulaires avec le Sepal que ceux de tous les autres 10 InterScot.

Les axes vers **l'Arbresle-Vaugneray** à l'Ouest et **Brignais-Mornant** au Sud Ouest dessinent un territoire restant virtuel pour la communauté urbaine. Ce territoire prépare un Scot avec le CDRA **(3)** « Accolade » très complémentaire de celui du Sepal mais manque peut-être d'une prospective stratégique à assez long terme vis à vis de la Région lyonnaise dans son ensemble.

Dans le cadre du CDRA « Accolade » qui réunit **4 Communautés de communes**, le Conseil Régional devient un interlocuteur majeur. La création des CDDRA peut éventuellement apporter une évolution plus prospective car elle rapproche les 4 Communautés.

*** Aval du Scot :**

Est-il envisageable de prévoir un suivi plus territorialisé que le DOG. ?

Dans ce cas des ateliers prospectifs géographiques pourraient être organisés pour déboucher ensuite peu à peu sur **différents scénarios citoyens de territoires** de nature pédagogique. Parmi ces groupes des membres des collèges citoyen et territoires pourraient se répartir en fonction des volontaires.

Peut-on envisager pour réunir les ressources nécessaires que l'agence d'urbanisme soit notre tuteur ?

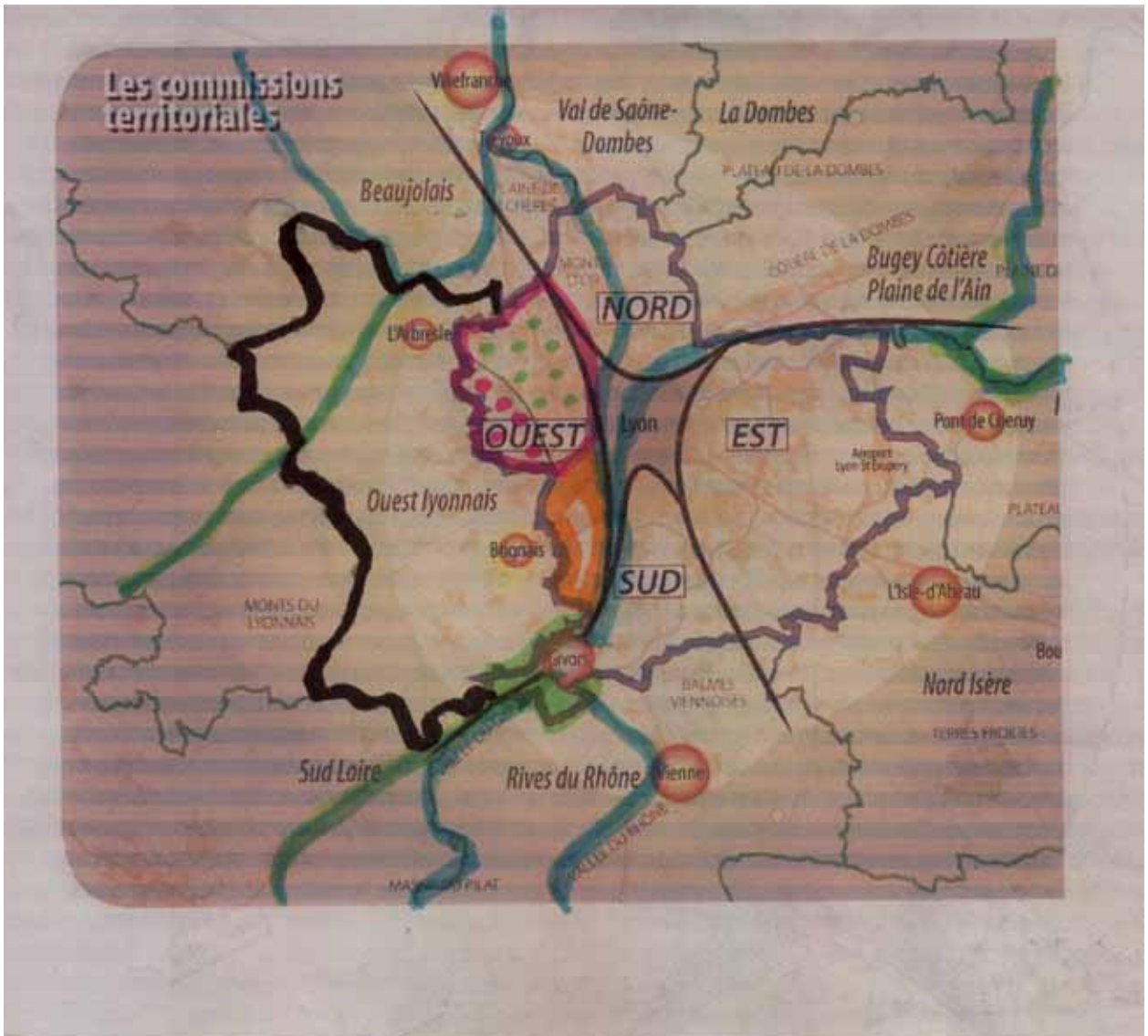
(3) Contrat développement Rhône Alpes. 57 périmètres couvrent toute la Région. En juillet 2008 le Conseil Régional les a transformé en Contrats de Développement Durable qui incluent les agglos dont le Gd Lyon.

Jacques Petit , Tassin juin 2009

PJ. Carte A identifiant la Porte Nord Ouest et ses composantes.

Carte B du Sepal , du Scot Ouest et des axes Interscot avec les limites d'influences des « bassins économiques de la région lyonnaise.

Carte C positionnant les secteurs Sepal avec le Scot Ouest lyonnais



Le SCOT ouest lyonnais, les 5 secteurs SEPAL et l'inter-SCOT



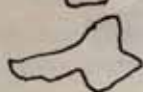
• Secteurs du SEPAL



• porte Nord Ouest
• Techlid
• Hors Techlid

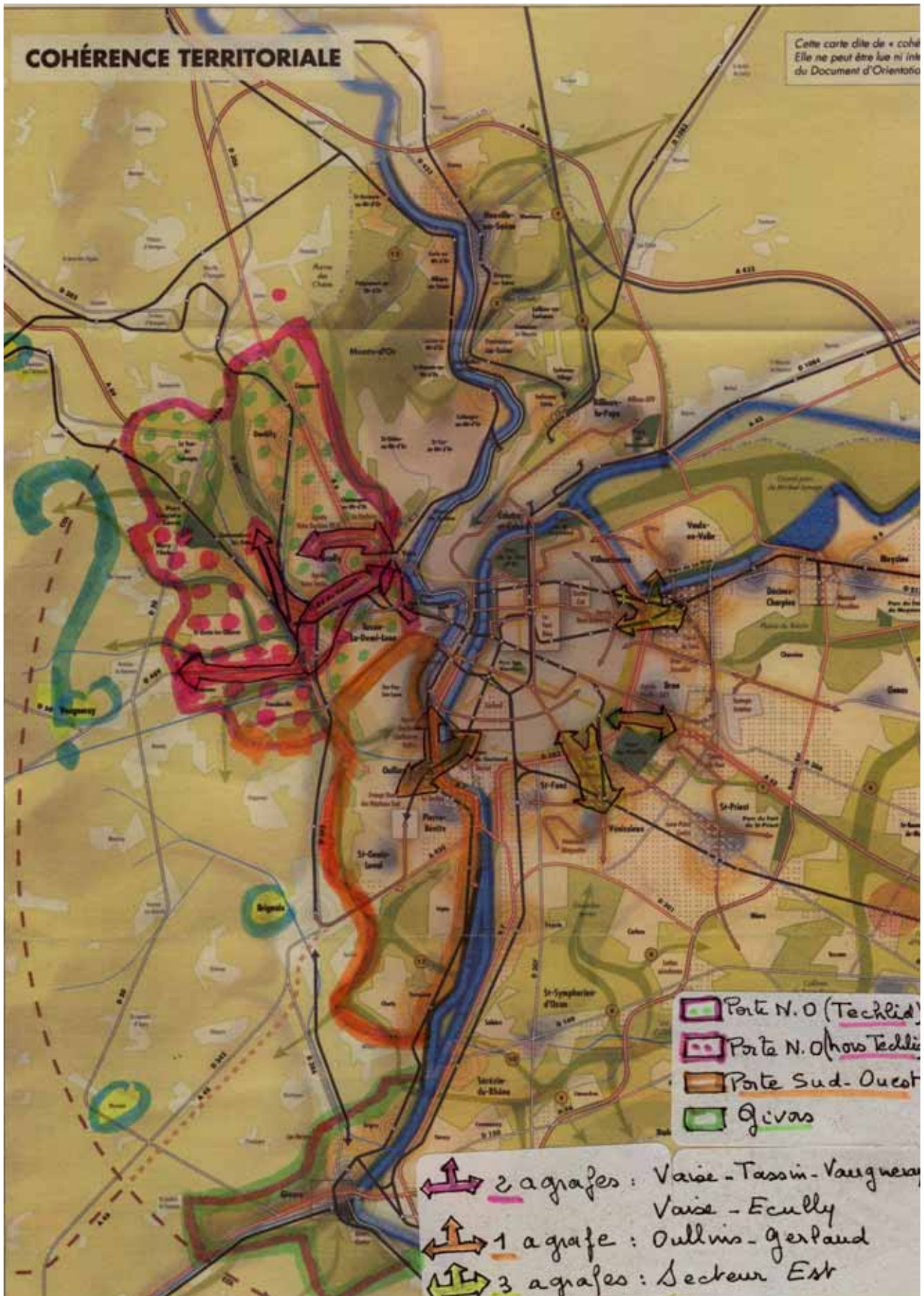


• Porte sud Ouest



• Givors







conseil de développement
PARTICIPER, DÉBATTRE ET PROPOSER
GRANDLYON



Contact :

Secrétariat Général du Conseil de développement

Courriel : conseildedevveloppement@grandlyon.org

Tél. : 04 78 63 41 82

Extranet du Conseil de Développement du Grand Lyon
www.grandlyon.com/conseildedevveloppement