



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL**

Conseil du **8 juillet 2019**

Délibération n° 2019-3694

commission principale : urbanisme, habitat, logement et politique de la ville

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : **Projet de schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes - Avis de la Métropole de Lyon**

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines

**Rapporteur** : Monsieur le Vice-Président Le Faou

**Président** : Monsieur David Kimelfeld

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 165

Date de convocation du Conseil : mardi 18 juin 2019

Secrétaire élu : Madame Elsa Michonneau

Affiché le : mercredi 10 juillet 2019

Présents : MM. Kimelfeld, Grivel, Mme Bouzerda, MM. Bret, Brumm, Da Passano, Mme Picot, MM. Le Faou, Crimier, Philip, Galliano, Mme Dognin-Sauze, MM. Colin, Charles, Mmes Geoffroy, Laurent, Gandolfi, M. Barral, Mme Frier, M. Claisse, Mme Vessiller, MM. George, Képénékian, Mmes Frier, Cardona, MM. Vincent, Rousseau, Desbos, Mme Glatard, MM. Longueval, Pouzol, Barge, Eymard, Mme Rabatel, MM. Bernard, Pillon, Mmes Panassier, Baume, MM. Calvel, Sellès, Suchet, Veron, Hémon, Mme Belaziz, MM. Jacquet, Chabrier, Mmes Peillon, Jannot, M. Vesco, Mme Ait-Maten, MM. Artigny, Augoyard, Mme Balas, M. Barret, Mmes Beautemps, Berra, MM. Berthilier, Blache, Blachier, Boudot, Boumertit, Bousson, Bravo, Broliquier, Mme Brugnera, M. Buffet, Mme Burillon, MM. Cachard, Charmot, Mme Cochet, MM. Cochet, Cohen, Compan, Mme Corsale, M. Coulon, Mmes Crespy, Croizier, M. Curtelin, Mme David, M. David, Mmes de Lavernée, de Malliard, MM. Denis, Dercamp, Devinaz, Diamantidis, Mmes El Faloussi, Fautra, MM. Forissier, Gachet, Mmes Gailliot, Gardon-Chemain, MM. Gascon, Geourjon, Germain, Girard, Mme Giraud, MM. Gomez, Gouverneyre, Guiland, Mme Guillemot, MM. Guimet, Hamelin, Havard, Mme Hobert, MM. Huguet, Lavache, Mme Le Franc, M. Lebuhotel, Mmes Lecerf, Leclerc, MM. Llung, Martin, Mmes Maurice, Michonneau, Millet, MM. Millet, Moretton, Moroge, Mme Nachury, M. Odo, Mme Perrin-Gilbert, M. Petit, Mmes Peytavin, Piantoni, Picard, Pietka, Pouzergue, MM. Quiniou, Rabehi, Rantonnet, Mme Reveyrand, M. Roustan, Mme Runel, MM. Sannino, Sécheresse, Mmes Servien, Tifra, M. Vaganay, Mme Varenne, MM. Vergiat, Vial, Vincendet, Mme Vullien.

Absents excusés : MM. Abadie (pouvoir à M. Grivel), Kabalo (pouvoir à Mme Belaziz), Mmes Poulain (pouvoir à M. Veron), Basdereff (pouvoir à Mme Crespy), Burriland (pouvoir à Mme Peytavin), MM. Butin (pouvoir à Mme David), Casola (pouvoir à M. Boudot), Fromain (pouvoir à M. Hamelin), Genin (pouvoir à Mme Pietka), Mme Ghemri (pouvoir à M. Bravo), M. Gillet (pouvoir à Mme Croizier), Mme Iehl (pouvoir à Mme Perrin-Gilbert), MM. Jeandin (pouvoir à M. Vincent), Passi, Piegay (pouvoir à M. Germain), Rudigoz (pouvoir à M. Desbos), Mme Sarselli (pouvoir à M. Cohen), MM. Sturla (pouvoir à Mme Varenne), Uhlrich (pouvoir à M. Geourjon).

Absents non excusés : MM. Aggoun, Collomb.

**Conseil du 8 juillet 2019****Délibération n° 2019-3694**

commission principale : urbanisme, habitat, logement et politique de la ville

objet : **Projet de schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes - Avis de la Métropole de Lyon**

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 13 juin 2019, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Le présent rapport a pour objet de soumettre pour approbation l'avis de la Métropole, au projet de SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA).

Par courrier reçu le 7 mai 2019, le Président de la Région AURA, a saisi le Président de la Métropole, en tant que personne publique associée, pour avis sur le projet de SRADDET, arrêté par l'assemblée régionale lors de sa séance plénière du 29 mars 2019.

**I - Les éléments de contexte**

En application de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), le SRADDET constitue un document de planification structurant pour le développement et l'aménagement du territoire régional. Sur le territoire de la grande région lyonnaise, le SRADDET devra prendre en compte les orientations de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée en 2006 et modifiée en 2015, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et du plan de gestion du risque inondation Rhône-Méditerranée comme l'a souligné le Préfet de Région dans son rapport à connaissance en date du 24 novembre 2016.

Le SRADDET est adopté après enquête publique, par le Conseil régional et arrêté par le Préfet de Région. Il ne pourra cependant entraîner aucune charge financière nouvelle pour les autres collectivités, sauf dans le cadre de conventions de mise en œuvre librement conclues.

La valeur ajoutée de ce schéma réside avant tout dans son caractère transversal et intégrateur des schémas régionaux sectoriels existants et dans sa contribution à une meilleure coordination des politiques régionales concourant à l'aménagement du territoire.

La loi prévoit la substitution obligatoire du SRADDET aux schémas suivants :

- le schéma régional climat air énergie (SRCAE),
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE),
- le schéma régional de l'intermodalité,
- le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT),
- le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Le schéma doit fixer des objectifs à moyen et long termes dans les domaines suivants :

- équilibre et égalité des territoires,
- implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional,
- désenclavement des territoires ruraux,
- habitat,
- gestion économe de l'espace,
- intermodalité et développement des transports,
- maîtrise et valorisation de l'énergie,
- lutte contre le changement climatique,

- pollution de l'air,
- protection et restauration de la biodiversité,
- prévention et gestion des déchets.

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT), le plan des déplacements urbains (PDU) et le plan climat air énergie territorial (PCAET) doivent nécessairement prendre en compte les objectifs et être compatibles avec les règles générales du SRADDET.

La Région a officiellement engagé la procédure d'élaboration du SRADDET par sa délibération du 9 février 2017.

La Métropole, comme un grand nombre d'acteurs du territoire, a transmis une contribution volontaire dans le cadre de l'élaboration de ce nouveau document de planification de l'espace régional par sa délibération du Conseil n° 2018-2768 du 27 avril 2018.

Les pièces contributives du projet de SRADDET arrêté et soumis pour avis sont les suivantes :

- le rapport d'objectifs,
- le fascicule des règles,
- une carte illustrative et des annexes comprenant un état des lieux du territoire régional,
- un atlas de la biodiversité,
- l'évaluation environnementale du projet,
- le PRPGD et ses règles.

Concernant plus particulièrement le PRPGD, celui-ci a fait l'objet d'une élaboration spécifique en parallèle et est intégré au SRADDET. Il a été soumis pour avis à la Métropole en tant qu'autorité organisatrice en matière de collecte et de traitement des déchets. La Métropole a exprimé son avis sur ce PRPGD dans sa délibération du Conseil n° 2019-3399 du 18 mars 2019.

## **II - Analyse et remarques sur le projet de SRADDET**

Au regard de la densité des pièces constitutives du dossier et de la structure même du rapport d'objectifs, l'analyse qui suit, dans un souci de clarté de l'exposé, distingue les remarques de portée générale et celles relatives aux enjeux plus thématiques.

### **1° - Analyse et remarques de portée générale**

Fort du constat des atouts, des potentialités et de la très grande richesse naturelle et économique du territoire régional, qui se traduit par un positionnement de premier plan reconnu au sein des régions françaises et en Europe, la Région AURA affirme l'ambition d'un développement équilibré qui profite à l'ensemble des territoires et qui corrige un certain nombre d'inégalités.

"La Région se veut garante de l'équilibre des territoires et de l'atténuation des disparités entre l'est et l'ouest, en s'appuyant sur un réseau de métropoles, de grandes et petites villes rayonnant sur l'ensemble du territoire".

Pour relancer cette ambition de l'équilibre et de la cohérence au sein de l'espace régional, le projet de SRADDET identifie les enjeux suivants :

- la qualité des infrastructures comme support de développement économique et l'accès à la mobilité individuelle et collective pour tous,
- une offre de services et d'équipements diversifiée pour tous dans chacun des territoires,
- une gestion économe du foncier et notamment du foncier agricole par une moindre consommation et la construction de la ville sur la ville,
- la préservation, la valorisation et l'amélioration des continuités écologiques, de la biodiversité des paysages et des terres agricoles,
- une gestion durable, maîtrisée et intégrée des ressources naturelles que sont l'eau, l'air, les terres et les matières minérales pour assurer leur qualité et leur durabilité,
- l'atténuation et l'adaptation au changement climatique,
- la lutte contre la pollution de l'air,
- la concrétisation de la transition énergétique et la transition du territoire vers l'économie circulaire,
- le renforcement des liens entre la région et les territoires voisins et transfrontaliers et le rayonnement international et européen.

L'ensemble de ces enjeux sont traduits et déclinés en objectifs stratégiques et font l'objet pour certains d'entre eux d'une règle spécifique. Comme affirmé dès le lancement de son élaboration, la Région AURA a fait le choix d'un SRADDET peu prescriptif.

Les objectifs opérationnels et les règles définies renvoient essentiellement leur mise en œuvre, selon le principe de subsidiarité, aux autorités et collectivités en charge des documents de planification territoriaux et thématiques de rang inférieur, comme les SCOT et les PDU ou les PCAET.

Au titre de ses compétences, la Région AURA affirme, de manière constante, son rôle de chef de file en matière d'aménagement du territoire, de climat/énergie/qualité de l'air/déchets et biodiversité ainsi qu'en matière de mobilités.

Le projet de SRADDET affiche l'objectif stratégique de faire de la Région un acteur des processus de la transition des territoires, en accompagnant les démarches d'innovation, de mise en œuvre des PCAET, de soutien et de promotion de l'économie et de l'urbanisme circulaire, ainsi qu'un acteur facilitant l'action des autres collectivités, à travers divers financements ou projets innovants.

Cette ambition de coordonner, fédérer et accompagner les acteurs du territoire pour répondre à l'ensemble des défis environnementaux et d'une manière générale aux enjeux de la mobilité est légitime et la Métropole se félicite de ce positionnement de l'acteur régional.

La Métropole considère cependant que pour la mise en œuvre des objectifs du SRADDET, les modalités de la gouvernance, du pilotage et de du partenariat entre la Région et les collectivités et autres acteurs du territoire méritent d'être précisées pour chacune de ces politiques publiques.

Elle souhaite que cet engagement puisse aussi se traduire par un soutien explicite en investissement ainsi qu'en fonctionnement - moyens d'ingénierie, d'accompagnement et d'exploitation le cas échéant - des projets et des dispositifs portés par les acteurs locaux à la hauteur des enjeux et des défis pour l'innovation et la transition.

## **2° - Analyse et remarques sur les grands objectifs stratégiques**

### ***a) - Inscrire le développement dans des dynamiques interrégionales***

Pour répondre à cet enjeu légitime, au regard de la dynamique socio démographique et économique de la Région AURA et de sa position géostratégique dans une économie mondialisée, le projet de SRADDET souligne à la fois :

- l'importance des programmes de coopérations interrégionales et transfrontaliers, notamment avec le Grand Genève,
- les grands projets de liaisons supra régionales renforçant les liaisons est-ouest et nord-sud,
- l'exploitation du potentiel des fleuves dans une logique interrégionale, notamment en valorisant le corridor Rhône-Saône et en renforçant la performance des ports pour les échanges intercontinentaux et l'ouverture maritime de la région,

En réponse à ces objectifs, le projet de SRADDET soutient :

### **Les grands projets d'infrastructures suivants, à réaliser à horizon 2030**

#### Sur le plan ferroviaire :

- la réalisation des accès français depuis l'est de Lyon au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin, à l'horizon de son ouverture en 2030, pour éviter la saturation des lignes existantes, les conflits d'usage entre les services régionaux, grande vitesse et pour répondre aux objectifs de report modal à la hauteur des enjeux de protection des villes alpines,
- la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) ; ces 2 projets s'inscrivant dans le contexte d'amélioration des corridors européens de fret nord et sud et vers l'Italie, contribuent à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) et revêtent un caractère stratégique pour le développement de la Plaine Saint Exupéry,
- la réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon (LGV POCL),
- le renforcement significatif de la performance des temps de parcours ferroviaires entre Grenoble et Paris, via Lyon Part-Dieu ou Lyon Saint Exupéry, avec un objectif à terme, de positionner Grenoble à 2h30 de Paris,

- l'accompagnement de la réalisation des travaux de modernisation du NFL à court et moyen terme,
- l'accroissement de la capacité du NFL à long terme pour répondre à l'augmentation des besoins de longues distances, pour renforcer les transports du quotidien et tendre vers une offre de desserte au quart d'heure dans la Métropole lyonnaise, pour améliorer la performance des relations avec les autres métropoles de la région et pour contribuer au développement du fret.

Il est précisé dans le projet arrêté que sans remettre en cause la gare de Lyon Part-Dieu dans son rôle de hub majeur d'accès à la grande vitesse, le potentiel de la gare de Lyon-Saint Exupéry doit être pleinement intégré dans la réflexion à long terme dans un document d'aménagement équilibré des territoires de développement de la plaine Saint Exupéry.

La Métropole se félicite que l'enjeu de la désaturation du NFL soit positionné comme d'intérêt supra régional et que la Région soutienne les nécessaires investissements capacitaires pour satisfaire les différents niveaux de service que supporte cette infrastructure et rendre possible la réalisation des projets ferroviaires Lyon-Turin et POCL.

La Métropole regrette cependant que la rédaction du projet de SRADDET sur cet enjeu du NFL ne soit pas constante. La Métropole s'inquiète en effet de la formulation page 105 du rapport d'objectifs proposant l'évolution du statut de la gare Lyon-Saint Exupéry en tant que hub régional TGV/TER, à l'horizon du NFL long terme.

Cette rédaction précise : "Dans une vision de long terme, post 2030, et sans remettre en cause le rôle de la gare Lyon Part Dieu comme hub majeur d'accès à la grande vitesse, renforcer le rôle de la gare de Lyon-Saint Exupéry en tant que vraie gare régionale d'accès à la grande vitesse avec des correspondances TER et une connexion renforcée avec les autres gares de la métropole lyonnaise".

La Métropole considère que cette rédaction est de nature à orienter le projet de désaturation du NFL, actuellement en débat, vers une solution alternative aux investissements capacitaires projetés et nécessaires en ce qu'ils feront défaut, à long terme, à l'ensemble des dessertes régionales et nationales. C'est la raison pour laquelle elle défend avec constance, dans l'intérêt des usagers, la nécessité première d'accéder directement à la gare centrale Lyon Part-Dieu pour les dessertes grandes lignes (TGV) régionales et péri urbaines (TER).

La Métropole ne remet cependant en aucune façon en cause le développement de la gare de Lyon Saint Exupéry mais estime que celui-ci doit se faire en complémentarité du hub régional de Lyon Part-Dieu et au service du développement des territoires du grand est lyonnais autour de la plaine Saint Exupéry.

#### Sur le plan routier :

Le projet de SRADDET affirme la nécessité de doter les 2 Métropoles de Saint Etienne et Lyon d'une liaison fiable et performante afin d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité de l'agglomération stéphanoise. Le projet de liaison autoroutière A45 déclaré d'utilité publique en 2008 est à ce titre jugé indispensable pour relier par une liaison sécurisée les 2 Métropoles de Lyon et Saint Etienne et est essentiel pour désenclaver la Loire et la Haute-Loire et renforcer les liaisons est-ouest de la nouvelle région.

La Métropole souscrit à cette ambition de conforter le maillage supra régional avec la réalisation de projets d'infrastructures de transport. Néanmoins, elle rappelle que si elle défend l'enjeu d'améliorer significativement les liaisons entre les 2 Métropoles de Saint Etienne et Lyon, elle conteste le projet de l'A45 en l'état, au motif que son tracé débouche sur l'A450, axe métropolitain déjà saturé.

Concernant les enjeux de liaisons supra régionales nord-sud, la Métropole regrette que les objectifs d'écartement du trafic de transit routier du cœur de l'agglomération lyonnaise, avec les projets de réalisation d'un itinéraire de contournement et de bouclage du périphérique ne soient pas pris en considération.

L'écartement du trafic de transit des cœurs d'agglomération, qui plus est traversé de flux nationaux et européens massifs comme dans le cas de la Métropole, est un enjeu d'intérêt régional. Cet enjeu répond à des objectifs de santé publique, de qualité de vie et d'attractivité des grandes agglomérations urbaines.

Par ailleurs, la Métropole considère que le projet de SRADDET, document cadre de l'aménagement du territoire régional, aurait pu utilement souligner l'enjeu de désaturation du couloir Rhône-Saône, notamment dans sa partie rhodanienne avec l'autoroute A7. Cet axe supporte des trafics de transit de niveau national et européen qui ne sont plus soutenables, avec des périodes de congestion totale de plus en plus régulières, notamment, en moyenne vallée du Rhône mais aussi au droit des grandes agglomérations. Il est souhaitable que la Région AURA avec les régions voisines porte cet enjeu et sollicite l'Etat pour collectivement développer le report modal des trafics poids lourds vers le fer et la voie d'eau et envisager des itinéraires alternatifs et attractifs.

### **La complémentarité des grands équipements portuaires et d'intermodalité fret et des grands équipements aéroportuaires**

Le projet de SRADDET souligne l'enjeu partagé par un grand nombre d'acteurs de la nécessité de favoriser pour le fret, les modes alternatifs à la route et les solutions intermodales valorisant les atouts de la route pour la desserte fine et ceux du fer et de la voie d'eau pour les parcours principaux.

Le projet de SRADDET fixe comme objectif, aux acteurs du territoire, d'inciter à la complémentarité des grands équipements et d'intermodalité fret en assurant à la fois la mise en cohérence des grands équipements d'intermodalité et à la consolidation, la performance et l'accroissement des capacités des outils existants, notamment, Port de Lyon Édouard Herriot, Vénissieux-Saint Priest, Gerzat, Loire sur Rhône et Aiton.

À moyen et plus long terme, le projet de SRADDET fixe comme objectif d'accompagner le développement de sites complémentaires, notamment, Salaise-Sablons et Ambérieu en Bugey ainsi que d'exploiter le potentiel du site au sud de l'aéroport Lyon Saint Exupéry, identifié par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, pour la réalisation d'un chantier de transport combiné multi techniques au droit des grands projets ferroviaires, CFAL et Lyon-Turin.

La Métropole soutient pleinement l'objectif visant à rechercher la meilleure complémentarité des outils et des équipements d'intermodalité fret à l'échelle régionale. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour développer le report modal de la route vers le fer et la voie d'eau et organiser d'une manière rationnelle les grands flux logistiques, au droit des grandes agglomérations et notamment de l'agglomération lyonnaise, carrefour stratégique.

C'est également un enjeu stratégique pour repositionner la Région AURA et l'agglomération lyonnaise au cœur des grands corridors fret européens. Une telle ambition nécessite des engagements forts de l'État et l'élaboration d'un schéma concerté à l'échelle régionale et supra régionale associant l'ensemble des acteurs concernés.

La Métropole exprime cependant les réserves suivantes sur les objectifs affichés pour le Port de Lyon Édouard Herriot.

Il serait souhaitable que le projet de SRADDET, au moment même où la révision du schéma directeur du port est en cours d'élaboration par les services de l'État, affiche un objectif d'optimisation de ses capacités et de spécialisation de ses usages et non d'accroissement au regard de ses limites physiques et de sa localisation en cœur d'agglomération.

Le schéma illustrant l'évolution du système intermodal fret en Auvergne-Rhône-Alpes (page 137 du rapport d'objectifs) affiche, notamment, à long terme une fonctionnalité "autoroute ferroviaire" pour le port de Lyon Édouard Herriot.

Une telle fonctionnalité est incompatible avec la politique métropolitaine en matière de flux logistique et de flux de transit poids lourds et devrait préférentiellement être accueillie sur d'autres plateformes intermodales de l'aire métropolitaine existantes ou en projet comme le site de la plaine Saint Exupéry. Un tel projet serait, en outre, consommateur de foncier et pourrait limiter le développement d'autres fonctions portuaires plus pertinentes car directement en prise avec les activités économiques de l'agglomération.

Le positionnement et les fonctionnalités à moyen et long terme du port de Lyon Édouard Herriot doivent ainsi s'inscrire davantage en cohérence avec les orientations affichées par le schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence élaboré par Voies navigables de France en 2015. L'enjeu est de porter une vision stratégique à l'échelle du corridor Rhône-Saône et de son ouverture maritime, tel que travaillé par le conseil de coordination interportuaire et logistique sous l'égide du délégué interministériel.

Concernant les plateformes aéroportuaires, la Métropole soutient les objectifs visant à assurer la complémentarité des différents aéroports de la Région en prenant en compte leurs spécificités et vocations propres. La Métropole se félicite de la reconnaissance de l'enjeu de conforter le rayonnement à l'international et l'attractivité de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

## **L'exploitation du potentiel des fleuves dans une logique interrégionale**

La Métropole soutient pleinement l'objectif du projet de SRADDET d'exploiter le potentiel des fleuves dans ses différentes fonctions, qu'elles soient pour le transport et la logistique, écologique, touristique ou encore ludique. Ces attendus sont fortement portés par la Métropole au travers de ses politiques publiques et de ses différents projets. Elle attire cependant l'attention de la Région sur l'intérêt d'inscrire également parmi les itinéraires cyclables le long de la voie d'eau, le projet de véloroute interrégionale "l'Échappée Bleue", itinéraire de 800 km entre le Luxembourg et Lyon, le long de l'axe Saône-Moselle. Par ailleurs, la Métropole, au sein du Pôle métropolitain, soutient également un projet de voie verte nommé "Voie des Confluences" qui constitue une boucle locale d'envergure régionale et un itinéraire de rabattement sur les grands axes de véloroute.

### ***b) - Interconnecter les territoires et organiser le développement de l'espace régional selon les principes de la multipolarité***

Pour répondre à cet objectif, le projet de SRADDET défend :

#### **Une organisation territoriale plus solidaire et un cadre de vie de qualité pour tous**

Le projet de SRADDET promeut une organisation multipolaire qui renforce les complémentarités des territoires et qui favorise les fonctionnements de proximité à l'échelle locale pour un développement équilibré, cohérent et solidaire de l'espace régional. Ce modèle d'aménagement du territoire soutenu par le SRADDET vise à maîtriser l'étalement urbain et sa diffusion, à préserver les espaces naturels et agricoles en limitant les extensions urbaines au profit du renouvellement et enfin à mieux maîtriser et gérer de manière économe la ressource foncière.

Il comporte également des objectifs plus ciblés en faveur de la revitalisation des centres bourgs, des centres villes et des quartiers en difficulté, d'une offre d'habitat plus diversifiée et plus accessible (physiquement et financièrement) aux différents âges de la vie, d'un développement commercial priorisé dans les centres villes en limitant le développement des surfaces commerciales dans les périphéries et en favorisant la densification des surfaces commerciales existantes.

Pour les territoires situés plus à l'écart des tissus urbains denses, le projet de SRADDET affiche des objectifs en vue de garantir pour tous l'accès aux services essentiels : services numériques avec une couverture suffisante, services de proximité, offre éducative, de formation et culturelle, offre de santé de premier recours.

Le projet de SRADDET identifie les principaux leviers d'actions suivants pour tendre vers cet objectif :

- s'appuyer sur l'armature hiérarchisée des pôles définis dans les SCOT et s'accorder entre la Région et les autres collectivités territoriales sur les modalités de répartition et de financement des équipements structurants sur le territoire,
- lutter contre l'éloignement des fonctions urbaines,
- rechercher la mixité fonctionnelle dans les projets urbains et développer une plus grande multifonctionnalité des espaces péri urbains,
- intensifier les espaces les mieux équipés et les mieux desservis en transports en commun et articuler urbanisme et transports dans tous les documents de planification urbaine.

La Métropole soutient ce modèle de développement et d'aménagement multipolaire, porté par le SCOT de l'agglomération lyonnaise, l'InterSCOT à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lyon Saint-Etienne et traduit dans le plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) de la Métropole, approuvé par sa délibération n° 2019-3507 du 13 mai 2019.

Elle regrette cependant que l'ensemble des attendus du projet de SRADDET, pour un développement territorial plus équilibré, ne prenne suffisamment en compte la place et le rôle des grandes agglomérations et des Métropoles dans leur capacité à structurer des systèmes territoriaux larges et interdépendants et ne souligne l'enjeu de poursuivre l'accompagnement de ces territoires urbains, dont la densification acceptable est une des clés essentielles de l'aménagement durable du territoire régional.

On peut effectivement observer que des enjeux majeurs et plus spécifiques aux territoires urbains denses comme celui de la Métropole ne sont pas pris suffisamment en considération dans ce document de planification. Il s'agit plus particulièrement des enjeux suivants :

- la production de logements étudiants accessibles,
- la nécessité de distinguer dans la règle n° 3 du fascicule, les territoires urbains où l'objectif de production de logements neufs constitue aussi une priorité au regard d'un marché qui reste très tendu,

- les investissements coordonnés des collectivités dont la Région dans les quartiers en difficulté au titre de la politique de la ville, pour assurer la cohésion sociale et réduire les fractures territoriales,
- le nécessaire écartement des trafics de transit, des zones densément peuplées et circulées pour répondre aux enjeux de santé publique, de qualité de vie en ville,
- le potentiel touristique de la Métropole et de son cœur historique classé à l'Unesco,
- les grands projets urbains et économiques de la Métropole, comme par exemple la "Vallée de la Chimie" territoire industriel, métropolitain et d'innovation, manifestation d'intérêt régional.

Sur ce dernier point, la Métropole considère qu'en l'absence de critère définissant la notion "d'intérêt régional" la liste des projets déterminée par la règle n° 9 du fascicule ne devrait pas être fermée. Cette règle doit ouvrir la possibilité pour la Région et les acteurs du territoire, en concertation, de définir d'autres projets actuels et futurs structurants pour le développement régional.

Concernant le territoire de la plaine Saint Exupéry, bien identifié dans le SRADDET en tant que projet "d'intérêt régional", la Métropole tient à rappeler que le comité stratégique, instance partenariale décisionnaire, réunit l'État, la Région, le Pole Métropolitain et les Départements du Rhône et de l'Isère. Ce comité stratégique n'est pas copiloté par l'État et la Région, comme indiqué dans l'encadré "explication et justification de la règle n° 9" page 23.

La Métropole considère que le développement doit pouvoir s'opérer partout dans le territoire en tirant le meilleur parti des potentiels et des spécificités de chacun d'entre eux, en valorisant les interdépendances et en favorisant les complémentarités.

### **Un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes**

Pour garantir et assurer la continuité des liaisons entre les principales aires métropolitaines, pôles urbains et centralités de bassin de vie du territoire régional, le SRADDET fixe aux acteurs du territoire d'identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage stratégique, cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes.

Cet objectif est illustré par un schéma de liaisons d'intérêt régional tous modes à partir des axes routiers et/ou ferroviaires dits structurants.

Ces liaisons devront être connectées aux grands équipements de transport, aux bassins économiques et touristiques, notamment en contribuant au développement des circulations sur les véloroutes, voies vertes d'intérêt régional.

En fonction des potentiels locaux, il conviendra de veiller à ce que les infrastructures routières concernées puissent être le support de services de transports collectifs performants et de nouveaux services de mobilité (voies réservées, aires de covoiturage).

Conformément aux attendus du SRADDET, la Région identifie le réseau routier d'intérêt régional. Ce réseau s'appuie sur les routes nationales, départementales et métropolitaines existantes tel que défini dans la règle n° 14 (page 3 et suivantes du fascicule) et doit répondre aux objectifs précités.

La Métropole partage cette ambition de garantir un bon maillage du territoire régional. Elle estime cependant que l'identification de ces liaisons tous modes ainsi que la mise en œuvre des objectifs qu'elles portent, devront nécessairement faire l'objet d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (gestionnaires des infrastructures et autorités organisatrices) et d'une actualisation suivant l'évolution du réseau routier.

### **Une réponse aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et les services en fonction des spécificités des personnes et des territoires**

Pour tendre vers cet objectif, le projet de SRADDET identifie les principales actions suivantes à conduire avec les autorités organisatrices de transport et de la mobilité :

- garantir l'accessibilité régionale et nationale en développant une offre structurée de transports collectifs d'intérêt régional ferroviaire et routière visant l'ensemble des pôles urbains de la région,
- dans les territoires urbains et périurbains, s'appuyer sur le réseau ferroviaire et l'articuler avec les autres modes pour répondre au besoin de capacité en vue d'offrir une desserte de ligne TER,

- renforcer l'attraction de l'offre dans le bassin métropolitain dont celui de l'aire métropolitaine lyonnaise avec un objectif de desserte minimum à la demi-heure, voire au quart d'heure sur les axes les plus chargés. Ce développement d'offres nécessitera une implication des autorités organisatrices et des collectivités concernées au sein des bassins métropolitains afin de participer aux investissements et au fonctionnement dans le cadre d'une gouvernance adaptée,
- compléter en tant que de besoin les dessertes ferroviaires par des offres de transports collectifs en site propre de type "bus à haut niveau de service",
- développer des solutions de transports collectifs innovantes : transports par câble, navettes autonomes, navettes fluviales, trajet à la demande, etc.,
- proposer des tarifications adaptées aux différents publics de sorte que la mobilité ne soit pas un frein à l'accès à l'emploi, aux pôles de santé ou à la vie sociale pour les personnes les plus vulnérables économiques.

Il est précisé que la Région pourra animer et fédérer les autorités organisatrices de la mobilité et les autres acteurs et fournisseurs de services de mobilité qui composent le territoire régional, en favorisant la mise en place d'actions adaptées à chaque échelle de mobilité via des instances dédiées.

La Métropole soutient ces objectifs de développement de l'offre de mobilité en transport collectif et l'amélioration de son niveau de service.

Néanmoins, la Métropole regrette l'absence d'orientations sur une nécessaire hiérarchisation des modes selon la portée des déplacements. Pour les déplacements de portée régionale et infrarégionale (aire métropolitaine), la priorité doit être donnée au TER ferré, (mode massifié, performant et décarboné) avec un accès direct aux centralités et en connexion avec le réseau de transport collectif urbain. C'est pourquoi la Métropole soutient les investissements capacitaires nécessaires à la désaturation du NFL pour garantir cette desserte ferroviaire en cœur d'agglomération.

A contrario, l'offre de service par les cars régionaux a vocation à se connecter préférentiellement aux portes d'entrée des réseaux structurants de transport collectif d'agglomération pour ne pas aggraver la congestion et les nuisances dans les zones densément peuplées des centralités où le partage de l'espace public doit privilégier les modes doux et les transports collectifs décarbonés. En conséquence, la règle n° 15 du fascicule mérite d'être adaptée et précisée sur ce point.

Par ailleurs, la Métropole conteste l'orientation visant à appeler des financements des collectivités concernées, en fonctionnement et en investissement, pour développer l'offre TER ferrée dans les territoires urbains et périurbains. Ces financements relèvent de la responsabilité et de la compétence de la Région, la Métropole organisant et abondant financièrement pour sa part l'ensemble des systèmes de mobilité urbains sur son territoire, conformément à ses responsabilités (directement ou via le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise -SYTRAL-).

La Métropole partage les objectifs relatifs à la qualité de service (information multimodale, rabattement et diffusion vers et depuis les pôles d'échanges, réalisation de parkings relais avec des tarifications adaptées pour chacun des modes, tarification combinée sur un support commun de titre de transport, etc.), à la promotion des transports publics, à la sécurité des déplacements pour tous les modes, ou encore à la sûreté pour les voyageurs. Les modalités d'accompagnement de la Région pour la création et l'extension des parkings relais mériteraient d'être précisées. En outre, la règle n° 20 du fascicule devrait ajouter la nécessaire incitation systématique à la pratique du covoiturage voire au rabattement en vélo, ainsi qu'envisager des tarifications différenciées du stationnement selon le mode de rabattement utilisé.

Concernant la nécessaire gouvernance des enjeux et des politiques de la mobilité, la Métropole se félicite de la volonté affichée d'une approche concertée et d'une coordination entre les différents acteurs concernés à l'échelle des bassins de mobilité. Les modalités de cette gouvernance et la définition des périmètres de ces bassins mériteront d'être précisées, dès lors que le contexte institutionnel sera clarifié.

### **c) - Les enjeux et défis climat, air, énergie**

Les objectifs affichés dans le projet de SRADDET sur ce volet s'inscrivent dans la continuité des travaux ayant permis l'élaboration des schémas régionaux climat air énergie de la Région AURA.

La transition énergétique vers une région décarbonée à énergie positive est l'enjeu auquel la Région souhaite apporter des réponses.

Pour ce faire, la Région AURA vise à l'horizon 2030 :

- une augmentation de 54 % de production d'énergies renouvelables (ENR) en accompagnant les projets et en s'appuyant sur les potentialités de chaque territoire pour atteindre 36 % d'ENR dans la consommation énergétique régionale.

Cet objectif est complémentaire à celui qui est fixé par la Métropole dans son schéma directeur des énergies (SDE) approuvé par sa délibération n° 2019-3489 du 13 mai 2019 (+ 100 % de production d'ENR d'ici 2030).

Parmi les objectifs de production affichés par filière, la Métropole considère que celui affiché sur la méthanisation apparaît trop ambitieux car insuffisamment réaliste dans la mesure où il postule l'exploitation de la totalité du potentiel recensé.

La Métropole prendra cependant une part active à l'effort sur cette filière au travers, notamment, des projets de méthanisation sur les stations d'épuration de Pierre Bénite et de Saint Fons.

La filière hydroélectrique aurait en revanche nécessité un objectif un peu plus ambitieux que la quasi stabilité. La mise en place de la première ferme hydrolienne sur le Rhône à Caluire et Cuire, que la Métropole a accompagné, est à ce titre un exemple certainement reproductible.

Les potentiels et les objectifs de production d'ENR et de récupération permettant de contribuer à l'atteinte du mix énergétique régional, comme énoncé dans la règle n° 29, devront être identifiés dans les SCOT et les PCAET.

Cette règle qui donne la priorité aux filières "massives" (bois, énergie, méthanisation, photovoltaïque) ne doit pas occulter pour autant les filières à fort potentiel comme le solaire thermique et la chaleur fatale ;

- la diminution des consommations énergétiques de 23 % par habitant, en agissant sur tous les secteurs (bâtiment, industrie, mobilité et agriculture).

Pour atteindre cet objectif, la Région AURA entend soutenir les démarches à énergie positive pour ancrer, au niveau local, les dynamiques de transition énergétique, et inciter, promouvoir le développement des technologies plus sobres, des énergies moins émissives et le report modal en matière de mobilité.

Les règles n° 23, 25 et 26 prévoient que les SCOT et PCAET devront inciter, à travers leurs outils réglementaires, la construction de bâtiments neufs mais aussi la réalisation d'opérations d'aménagements avec des niveaux ambitieux de performance énergétique et la réalisation de travaux de rénovation énergétique à des niveaux type bâtiment basse consommation (BBC) rénovation dans les bâtiments.

La Région mentionne son soutien au dispositif plateforme territoriale de rénovation énergétique (PTRE), comme Ecoréno'v sur le territoire de la Métropole.

Le SDE de la Métropole définit un objectif de 200 000 logements rénovés d'ici 2030. Sa mise en œuvre nécessitera un soutien important en matière d'investissement et de fonctionnement.

Le désengagement envisagé de la Région auprès de l'Agence locale de l'énergie et du climat (ALEC), qui accompagne ces travaux de rénovation est contradictoire avec l'objectif affirmé au soutien des PTRE. La Métropole demande à la Région de maintenir durablement ce soutien à l'ALEC, afin de tenir l'ambition de cet objectif ;

- la réduction des émissions de polluants les plus significatifs et des gaz à effet de serre (GES).

Le projet de SRADDET fixe des valeurs de diminution des émissions des principaux polluants dans l'air à horizon 2030 au regard des émissions constatées en 2015.

Ces objectifs de réduction permettent d'apporter une contribution régionale à la hauteur des objectifs nationaux inscrits dans le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

Pour atteindre ces objectifs, le projet de SRADDET fixe aux acteurs du territoire, à travers les documents de planification et d'urbanisme et les PCAET, de prioriser la réduction des émissions pour répondre de façon proportionnée aux niveaux d'altération de la qualité de l'air et d'exposition de la population constatée dans leur état des lieux de la pollution atmosphérique (règle n° 32).

Dans le cadre de sa stratégie pour la qualité de l'air, la Région a identifié 9 zones prioritaires d'intervention sur lesquelles elle a décidé de concentrer des moyens en contractualisant avec les territoires.

Les zones concernées couvrent notamment les territoires des grandes agglomérations urbaines, dont la Métropole de Lyon ainsi que la Vallée de l'Arve ou le Grand Genève.

La règle n° 33 stipule également que les documents de planification d'urbanisme et les PCAET devront prévoir des dispositions visant à prioriser l'implantation des bâtiments accueillant des populations sensibles hors des zones les plus polluées. L'implantation d'immeubles d'activités devra être privilégiée plutôt que des logements dans les zones très exposées. À défaut, des mesures contribuant à réduire la pollution atmosphérique environnante devront être mise en œuvre (par exemple circulation réservée aux véhicules peu polluants, révision des plans de circulation, création de zones de trafic apaisée, etc.).

La Métropole partage cet objectif. Elle est fortement engagée pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et réduire l'exposition, au travers, notamment, des politiques publiques et projets suivants :

- le plan Oxygène, avec la mise en place d'une zone de faible émission (ZFE), le remplacement des foyers bois non performants ou le R challenge,
- le développement des transports collectifs urbains et des modes actifs,
- le développement du parc de véhicules propres,
- l'écartement du trafic de transit.

Concernant les GES, l'objectif régional est d'atteindre une baisse de 30 % des GES, d'origine énergétique et non énergétique à l'horizon 2030 par rapport aux émissions constatées en 2015 (objectif de 32 % pour la Métropole dans son projet de PCAET), en s'attaquant en priorité aux secteurs les plus émetteurs, à savoir dans l'ordre, le transport, le bâtiment (résidentiel, tertiaire), l'agriculture et l'industrie.

Le projet de SRADDET identifie les principales actions suivantes (règle n° 31) :

- accompagner la réhabilitation énergétique de logements privés et publics et améliorer leur qualité environnementale,
- modifier progressivement le mix énergétique des véhicules de transport (organo-carburant, hydrogène, etc.),
- préserver, développer les points de captation du carbone, notamment, par la préservation et l'entretien des prairies et des espaces forestiers.

Il préconise également en termes de mesure d'accompagnement de permettre aux territoires de suivre l'évolution des GES avec des outils adaptés comme l'Observatoire régional climat air énergie (ORCE).

Globalement, les objectifs et les règles affichés sur ce volet climat-air-énergie sont en phase et cohérents avec les orientations définies par la Métropole dans son SDE et dans son projet de PCAET en cours d'élaboration.

Concernant le développement de la mobilité hydrogène, la Métropole considère que la rédaction de la règle n° 34 est peu compréhensible car elle semble imposer l'hydrogène au détriment des autres énergies décarbonées. Si l'objectif est de garantir un équilibre économique autour d'une station hydrogène à l'intérieur d'un zonage spécifique, il conviendrait par exemple de la rédiger de la manière suivante : "...respecter une zone de chalandise dans laquelle il ne sera pas possible d'installer une nouvelle station à énergie hydrogène". Cet amendement permettrait de garantir la possibilité que se développent d'autres énergies décarbonées tout en sécurisant l'installation de stations hydrogène sur le territoire.

La mise en œuvre des objectifs relatifs aux défis de la transition énergétique et de la qualité de l'air nécessite enfin un soutien fort de la Région auprès des collectivités et acteurs du territoire, pour financer les investissements et les besoins d'ingénierie en fonctionnement.

#### **d) - Les enjeux et défis environnementaux**

Le projet de SRADDET fixe des objectifs volontaristes pour intégrer le plus en amont possible, dans les documents de planification et d'urbanisme, ainsi que dans les projets d'aménagement et d'infrastructures, les enjeux d'une gestion économe de la ressource foncière, de la préservation des terres agricoles, de la préservation de la ressource en eau et de la qualité des cours d'eau.

La Métropole partage ces objectifs qui sont cohérents avec les orientations poursuivies dans le cadre de ses politiques publiques. Elle se félicite également du plan d'actions régional en faveur de l'économie circulaire et de la déclinaison de ses enjeux de manière transversale dans le cadre des politiques d'aménagement, selon le principe de l'urbanisme circulaire, et des fonctions logistiques.

Le projet de SRADDET fixe également des objectifs cohérents en accord avec la réglementation européenne et nationale et les documents cadres régionaux, SRCE et SRCEA, en matière de protection et de restauration de la biodiversité et de climat-air-énergie.

En matière de protection et de restauration de la biodiversité :

Le projet de SRADDET fixe l'objectif de préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.

Les SRCE d'Auvergne et de Rhône-Alpes ont défini une trame verte et bleue qui doit permettre de préserver les grandes continuités écologiques pour le déplacement et la survie des espèces.

Les orientations et les objectifs des SRCE de la Région AURA, définis en 2014, largement partagés par les acteurs locaux dont la Métropole, sont reconduits.

Sur la base de cette trame verte et bleue définie à l'échelle du territoire régional, le projet de SRADDET fixe les règles suivantes pour les SCOT :

- identifier les continuités écologiques locales à l'échelle de leur territoire, garantir leur préservation par l'application d'outils réglementaires et éviter toute urbanisation dans les sites Natura 2000 (règle n° 35),
- identifier, à l'échelle de leur territoire, les réservoirs de biodiversité et assurer leur préservation de toute atteinte pouvant remettre en cause leur fonctionnalité écologique,
- identifier à leur échelle les corridors écologiques du territoire sur la base de la trame verte et bleue du SRADDET et préconiser leur préservation ou leur restauration selon leur fonctionnalité. Les SCOT doivent également identifier les corridors les plus menacés et prendre les mesures pour les préserver en fixant notamment des limites précises à l'urbanisation (règle n° 37),
- identifier sur leur territoire le secteur à vocation agricole et supports de biodiversité et garantir du bon fonctionnement territorial et mobiliser les zonages spécifiques pour les protéger et assurer une gestion durable de ces espaces (règle n° 39),
- assurer la préservation de la biodiversité dite ordinaire en limitant la consommation des espaces de nature, en préservant les espaces naturels et agricoles, en favorisant la nature en ville.

La Métropole partage pleinement ces orientations. L'ensemble de ces règles relatives à l'identification, la protection et à la valorisation des continuités, corridors écologiques, réservoir et support de biodiversité sont pleinement prises en compte dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise modifié en 2016.

Elle considère cependant que la règle n° 41 relative à l'enjeu de la transparence et de la perméabilité écologique des réseaux de transport aurait méritée d'être étendue à tous les projets d'aménagement ;

Vu ledit dossier ;

Oùï l'avis de sa commission urbanisme, habitat, logement et politique de la ville ;

#### DELIBERE

**1° - Prend** acte des objectifs et des règles définis dans le projet de SRADDET de la Région AURA avec les réserves exprimées dans la présente délibération, que la Métropole souhaite voir prises en compte dans la rédaction du document finalisé.

**2° - Souligne** notamment sa satisfaction de la prise en compte des éléments suivants dans le projet arrêté :

- la promotion du modèle multipolaire pour un aménagement durable des territoires,
- les objectifs en matière de lutte contre le changement climatique, d'amélioration de la qualité de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité ainsi que les défis relatifs à la transition énergétique,
- les enjeux de l'économie circulaire et de la préservation des ressources.

**3° - Réaffirme** le regret de la Métropole, que la place et le rôle des grands systèmes organisés autour des métropoles et des grandes agglomérations, ainsi que les enjeux plus spécifiques à ces dernières ne soient pas pleinement reconnus dans ce document de planification, pour contribuer à la dynamique, à l'attractivité de la Région AURA et à l'équilibre de ses territoires.

**4° - Considère**, notamment, que les points suivants ne sont pas acceptables en l'état :

- l'évolution du statut de la gare Lyon Saint Exupéry en tant que "vraie gare régionale d'accès à la grande vitesse avec des correspondances TER et des connexions renforcées avec les autres gares de la Métropole lyonnaise",
- la garantie de l'accès aux centres des agglomérations pour les cars régionaux ne peut être édictée comme principe général, la priorité devant être donnée au TER ferré, mode massifié, performant et décarboné,
- la participation des collectivités, dont la Métropole, au financement des TER urbains,
- le projet d'implantation d'une autoroute ferroviaire dans le port de Lyon Édouard Herriot.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

**Reçu au contrôle de légalité le : 10 juillet 2019.**

- .
- .
- .
- .