

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DECISIONS
DU BUREAU

Bureau du **8 juillet 2008**

Décision n° **B-2008-0164**

commune (s) :

objet : Avis sur le projet de schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Beaujolais

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Rapporteur : Madame David

Président : Monsieur Gérard Collomb

Date de convocation du Bureau : 30 juin 2008

Compte-rendu affiché le : 9 juillet 2008

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Elmalan, MM. Buna, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Abadie, Mmes Besson, David M., MM. Barge, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Crédoz, Claisse, Bernard R, Bouju, Mme Peytavin, MM. Blein, Vesco, Mme Frih, MM. Assi, Julien-Laferrière.

Absents excusés : Mme Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Mme Pédrini (pouvoir à M. Darne J.), MM. Arrue, Passi (pouvoir à M. Claisse), Mmes Dognin-Sauze, Gelas, M. Rivalta.

Bureau du 8 juillet 2008**Décision n° B-2008-0164**

objet : **Avis sur le projet de schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Beaujolais**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Le Bureau,

Vu le projet de décision du 26 juin 2008, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le conseil de Communauté, par sa délibération n° 2008-0006 en date du 25 avril 2008, a délégué au Bureau une partie de ses attributions. Le dossier présenté ci-après entre dans le cadre de cette délégation, selon l'article 1.14.

Par courrier en date du 11 avril 2008, monsieur le président du syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Beaujolais a saisi monsieur le président de la Communauté urbaine, pour avis sur le projet de SCOT du Beaujolais, arrêté par délibération de son conseil syndical le 29 février 2008. Cette saisine pour avis, préalablement à l'enquête publique, est conforme aux dispositions de l'article L 122-8 du code de l'urbanisme.

Le dossier transmis pour avis comprend :

- le rapport de présentation,
- le projet d'aménagement et de développement durable (PADD),
- le document d'orientations générales (DOG).

Parmi les neuf SCOT voisins de celui de l'agglomération lyonnaise, le SCOT du Beaujolais serait le sixième approuvé après ceux du Bugey côtière plaine de l'Ain en 2002, de la Dombes et de Val de Saône Dombes en 2006, des Boucles du Rhône en Dauphiné en 2007 et de l'Ouest Lyonnais en 2008. Pour ce dernier, il convient de rappeler que le Bureau de la Communauté urbaine avait émis, en décembre 2007, un avis très réservé.

Après une présentation des principales caractéristiques du territoire concerné, le projet du SCOT Beaujolais sera présenté et analysé d'un point de vue communautaire.

1° - Présentation des caractéristiques du territoire du SCOT du Beaujolais

Le territoire du SCOT du Beaujolais regroupe 12 intercommunalités, soit 137 communes, qui couvrent toute la partie du département du Rhône située au nord de la vallée de l'Azergues.

Ce territoire couvre 1 550 kilomètres carrés et compte environ 200 000 habitants ainsi que 75 000 emplois.

Il est structuré autour des pôles urbains de l'agglomération de Villefranche sur Saône et des communes de Tarare, Amplepuis, Anse, et Belleville sur Saône notamment.

Le territoire du Beaujolais est très rural, les espaces naturels et agricoles occupent 90 % de l'espace.

L'urbanisation s'est développée en particulier sur les franges ouest, sud et "est" du territoire et connaît depuis quelques années un fort développement résidentiel en provenance notamment de l'agglomération lyonnaise.

2° - Présentation du projet du SCOT du Beaujolais et remarques correspondantes

Il convient de souligner que ce projet s'inscrit en cohérence avec les orientations voulues comme fondatrices de la maison commune métropolitaine par les dix SCOT de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le PADD, dont les orientations sont déclinées dans le DOG, identifie quatre enjeux majeurs pour réussir le développement du territoire :

- mettre au cœur du Beaujolais ses richesses naturelles et patrimoniales,
- développer durablement le Beaujolais par une organisation territoriale repensée,
- accueillir des entreprises et le travail en Beaujolais,
- affirmer une gouvernance du territoire pour gérer les projets et l'avenir du Beaujolais.

Seuls les trois premiers enjeux font l'objet d'une présentation et d'une analyse, le quatrième, de portée générale, n'appelant pas de remarques particulières.

a) - Mettre au cœur du projet Beaujolais ses richesses naturelles et patrimoniales

Présentation

Le projet réaffirme fortement les enjeux de préservation et de valorisation de la trame verte du territoire, en cohérence avec les orientations de la directive territoriale d'aménagement (DTA), qui identifie le Beaujolais comme un des grands cœurs verts de la métropole lyonnaise, au même titre que les Monts du Lyonnais ou la Dombes.

Pour répondre à ces enjeux, le schéma de cohérence développe les orientations suivantes :

- protection des espaces naturels remarquables, des espaces d'intérêt écologique en veillant à la bonne application de la réglementation en vigueur, ainsi que la préservation de la nature dite banale,
- préservation des paysages, en veillant à maintenir un espace ouvert, notamment par l'inscription de coulées vertes majeures et de coupures d'urbanisation le long des axes routiers,
- accompagnement des mutations agricoles,
- restructuration et promotion du patrimoine forestier,
- préservation de la ressource en eau,
- gestion des risques en limitant les nuisances,
- maîtrise des besoins en énergie.

Analyse

La Communauté urbaine partage et soutient pleinement cette volonté de préservation et de valorisation du patrimoine naturel et agricole du Beaujolais, qui constitue un élément identitaire de la métropole lyonnaise et qui contribue au développement de son attractivité.

b) - Une organisation territoriale repensée

Présentation

Le projet préconise un développement du territoire Beaujolais structuré par les transports collectifs (TC) et le réseau ferré en particulier et organisé principalement autour des communes bien desservies par ce réseau.

Ces communes sont appelées à concentrer l'essentiel du potentiel de construction de logements neufs, 26 000 sur les 40 000 logements prévus sur l'ensemble du territoire, et à accueillir prioritairement les activités économiques.

Pour organiser ce développement, le SCOT établit une hiérarchie des polarités urbaines en distinguant cinq niveaux :

- **niveau 1** : grands pôles structurants historiques du territoire comprenant les agglomérations de Villefranche sur Saône et Tarare,
- **niveau 2** : pôles d'accueil structurants disposant d'une bonne desserte TC actuelle et future (agglomérations de Amplepuis, Anse, Belleville et Thizy),
- **niveau 3** : pôles de proximité situés dans l'aire d'influence des pôles de niveau 1 et 2 et pouvant disposer de rabattement en TC,

- **niveau 4** : villages de proximité pouvant bénéficier d'un rabattement TC,
- **niveau 5** : les autres villages.

La localisation des équipements structurants comme les établissements d'enseignement, de santé ou les activités commerciales, est définie selon cette typologie.

Au regard de celle-ci, les pôles de niveau 1, 2 et 3 (environ 50 communes sur un total de 137) peuvent accueillir l'ensemble des équipements structurants précités, à l'exception des lycées et filières post bac qui relèvent seulement des polarités de niveau 1 et 2.

L'intensité du développement résidentiel est particulièrement recherchée dans les polarités de niveau 1 et 2 en préconisant d'abord les opérations de renouvellement urbain et en privilégiant des formes d'habitat plus compacts dans un souci d'économie d'espace.

Pour mettre en œuvre ce projet de territoire, le SCOT promeut un développement du réseau de transport collectif cohérent avec le développement du réseau ferré et projette dans ce sens une extension du périmètre des transports urbains dont celui de l'agglomération lyonnaise.

Concernant le réseau routier, le SCOT préconise le développement de liaisons pour assurer un meilleur maillage au sein du territoire. Cela concerne l'aménagement des routes départementales (RD 338, 306, 337, 19 et 43) et la réalisation des contournements "est" et ouest de Villefranche sur Saône et la déviation de certains bourgs.

Pour favoriser les échanges avec le département de l'Ain, le SCOT préconise de relancer avec les autorités compétentes un schéma directeur pour de nouveaux franchissements de la Saône.

Le SCOT du Beaujolais préconise un raccordement de l'autoroute A89 avec l'A6 et l'A46 le plus direct possible et demande la nécessaire prise en compte de l'insertion du projet de contournement de l'ouest lyonnais (COL) dans le territoire défini par le périmètre d'étude.

L'A89 doit participer par ailleurs au désenclavement des territoires montagneux du Beaujolais.

Analyse

Le parti d'aménagement retenu par le SCOT Beaujolais, axé sur l'articulation entre une croissance urbaine mesurée et le développement des transports collectifs, est cohérent avec les orientations du SCOT de l'agglomération lyonnaise.

Cependant, les capacités d'accueil offertes sur les communes de taille modeste et plutôt à l'écart des transports collectifs présentent le risque d'une relative dilution de l'habitat et des équipements sur le territoire du Beaujolais affaiblissant ainsi l'architecture multipolaire proposée.

Ainsi, les communes de la plaine des Chères auraient théoriquement vocation à accueillir des équipements structurants, dont des enseignes commerciales de plus de 300 mètres carrés, alors que ce territoire est présenté clairement dans le chapitre sur les richesses naturelles et patrimoniales du Beaujolais, comme un espace naturel et agricole de transition qu'il convient de préserver.

Il serait donc souhaitable de redéfinir certaines orientations en regard de la typologie des communes, pour garantir un développement structuré du territoire.

Il convient également de souligner qu'en ce qui concerne la part du logement social dans les futures programmations d'habitat, le taux d'effort annoncé, tant en rattrapage qu'en accompagnement de la construction neuve, est difficilement mesurable et appréciable en l'absence d'indicateurs sur la situation existante.

Concernant le développement des transports collectifs, la Communauté urbaine attire l'attention du territoire Beaujolais sur la nécessaire coordination de l'ensemble des acteurs concernés pour définir les voies et moyens d'une meilleure coordination des transports urbains.

c) - Accueillir les entreprises et le travail en Beaujolais

Présentation

Le projet du SCOT propose un développement économique structuré autour de quelques grands pôles d'activités rayonnant à l'échelle du territoire et de plusieurs zones d'activités à l'échelle des intercommunalités pour offrir et développer des emplois à proximité des lieux de résidence.

Le projet préconise le renforcement des activités tertiaires (services aux entreprises et aux personnes) autour des gares des polarités de niveau 1 à 3.

Les pôles majeurs identifiés sont les suivants :

- à court terme :

. Lybertec, zone dont le potentiel est estimé à 150 hectares sur les communes de Belleville, Charentay et Saint Georges de Reneins,

. l'île Porte sur les communes d'Arnas et de Villefranche sur Saône, pôle comprenant une zone tertiaire (bureaux, hôtellerie), une zone d'activité traditionnelle, une zone commerciale et une zone de loisirs sur un total de 330 hectares ;

- à moyen, long terme :

. la zone de Bordelan sur la commune d'Anse, en bord de Saône pour le développement d'un pôle d'activité lié à la zone portuaire et à la base de loisirs,

. un port fluvial orienté conteneurs, sur la commune de Quincieux, équipement venant compléter, au nord, le port Edouard Herriot.

Sur un plan plus qualitatif, ce développement économique s'appuie sur des objectifs de densification des futurs pôles d'emplois et de requalification des zones d'activités existantes.

Il s'accompagne également d'une volonté de renforcer la qualification et la formation professionnelle de la population et de favoriser les liens avec la métropole lyonnaise dans les activités de recherche-développement.

En matière d'équipement commercial, le projet précise que les commerces de plus de 300 mètres carrés peuvent s'implanter dans les pôles de niveau 1 à 4.

Analyse

Les orientations en matière de développement économique portées par le SCOT témoignent de la volonté du territoire Beaujolais de participer activement à la construction d'une métropole lyonnaise multipolaire, en jouant clairement la carte de la coopération et de la complémentarité entre les différentes agglomérations.

La Communauté urbaine soutient sans réserve cette orientation.

La Communauté urbaine partage notamment les objectifs de valorisation économique et touristique des bords de Saône à travers les projets concrets comme la plateforme portuaire à hauteur de Quincieux, ou le pôle d'activités autour de la zone de loisirs de Bordelan à Anse.

La nature, la localisation précise et les accès routiers du projet de plateforme portuaire restent à définir en lien avec les partenaires du schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon (RUL) et des territoires concernés, dont la Communauté urbaine.

Concernant le pôle d'activités de Bordelan, il serait souhaitable de clarifier et préciser la part relative de chacune des fonctions projetées et de ne pas sous-estimer la dimension loisirs nautiques qui répond à un fort besoin des populations de la métropole lyonnaise.

A ce titre, le potentiel de l'ensemble des rives de la Saône depuis Lyon jusqu'à Mâcon, comme support d'une politique touristique et culturelle ambitieuse, aurait mérité d'être énoncé.

Enfin, concernant le développement et l'organisation de l'équipement commercial, il est regrettable que le DOG ne définisse pas plus précisément les localisations préférentielles selon les types de commerce et la taille des établissements.

La seule classification à travers le seuil administratif des 300 mètres carrés, remis actuellement en cause, apparaît insuffisante pour orienter et structurer les investissements commerciaux dans le sens de l'organisation du territoire repensée par le SCOT Beaujolais ;

Vu ledit dossier ;

DECIDE

1° - Prend acte des orientations du SCOT Beaujolais convergentes avec le chapitre commun métropolitain défini dans le cadre de l'interscot et favorables à l'organisation multipolaire du territoire à partir du réseau ferré.

2° - Emet à ce titre un avis favorable sur le projet du SCOT Beaujolais, mais sollicite cependant une évolution du projet pour assurer :

a) - un développement plus polarisé et une localisation préférentielle des équipements structurants, notamment en matière commerciale, dans les communes les mieux desservies en transport collectif,

b) - une nécessaire mise en cohérence des projets portuaires entre les deux rives de la Saône, dans le secteur Quincieux-Genay et un examen de l'accessibilité routière à ces plates-formes.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,

Reçu au contrôle de légalité le : 10 juillet 2008.