

ÉQUILBRÉE



ACCESSIBLE



MULTIPOLAIRE



SOLIDAIRE



SCOT
agglomération lyonnaise



ÉCORESPONSABLE



CONSTRUIRE ENSEMBLE L'ÉCO-MÉTROPOLE

DOSSIER D'INFORMATION

SOMMAIRE

Le SCOT, un projet politique / page 3

Des défis au projet : les 3 temps de la démarche SCOT / page 4

- TEMPS 1 : Cinq grands défis
- TEMPS 2 : La vision politique (le PADD - Projet d'Aménagement et de Développement Durable)
- TEMPS 3 : Le projet (le DOG - Document d'orientations générales)

Un projet partagé et décliné dans les territoires / page 7

Côté méthode : le débat et la concertation au cœur de l'élaboration du SCOT / page 8

Des territoires partenaires / page 9



LE SCOT, UN PROJET POLITIQUE

Doter l'agglomération lyonnaise de nouvelles orientations d'aménagement pour le long terme dans un cadre cohérent, telle est l'ambition du Schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Par sa vocation de mise en cohérence des politiques publiques (Plan Local d'Urbanisme, programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, etc...), le SCOT s'intéresse à toutes les dimensions de la vie quotidienne : se loger, se déplacer, travailler, se distraire.

Il est aussi porteur **d'une nouvelle façon de faire l'agglomération**, intégrant la dimension métropolitaine et les coopérations avec les territoires partenaires voisins.

Juridiquement plus souple et surtout plus évolutif que le Schéma directeur, **le SCOT est un véritable projet politique à long terme pour l'agglomération.**

Un projet qui vise à trouver de subtils équilibres entre développement économique, respect de l'environnement, équité sociale et qui s'appuie sur les complémentarités entre les différents territoires.

Son ambition ? Dessiner un modèle d'éco-développement pour une agglomération lyonnaise attractive qui joue pleinement son rôle de moteur d'une métropole multipolaire.

LA PLANIFICATION, UNE LONGUE TRADITION LYONNAISE

Amorcée dans les années 1950, la démarche de planification urbaine dans l'agglomération lyonnaise se formalise en **1969** avec l'adoption du **Schéma de l'Oream** (Organisme régional d'études et d'aménagement de l'aire métropolitaine). Ce document, élaboré par l'État, permet de planifier la création de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

Le **Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1978** refuse une « extension inorganique » de l'agglomération et réaffirme la volonté d'un développement à l'Est.

Avec la décentralisation de 1982, les collectivités assurent désormais les compétences en matière d'urbanisme et de planification territoriale. Après la publication en 1988 du **rapport stratégique «Lyon 2010»**, le **Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise est approuvé en 1992**. Véritable projet d'agglomération, il est porteur d'un développement des fonctions métropolitaines au sein de la ville-centre. Il veut favoriser le rayonnement international de l'agglomération ainsi qu'un meilleur cadre de vie. On lui doit la mise en place du «V-vert», le développement des opérations de Confluent et de Porte des Alpes ou encore la réhabilitation de quartiers d'habitat social de Vénissieux et de Vaulx-en-Velin...

Le périmètre du SCOT

Adopté d'ici fin 2010, le SCOT de l'agglomération lyonnaise s'appliquera aux 57 communes du Grand Lyon ainsi qu'aux 17 communes voisines de l'Est lyonnais, du Val d'Ozon et de Givors/Grigny, soit 1,31 million d'habitants au total.



Le périmètre du SCOT concentre 3% de la population et 80% des emplois de l'aire urbaine pour seulement 20% du territoire. Fortement urbanisé, il reste cependant en capacité d'offrir des espaces naturels de qualité sur près de la moitié de sa superficie.

72 communes
1 312 000 habitants*
730 km²
665 000 emplois*
575 000 ménages*

* recensement au 01.01.2006

Le Sepal, pilote du SCOT

Créé en 1985, le Syndicat Mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal) a élaboré le Schéma directeur de 1992. En prévision de la mise en place du SCOT, le Sepal a été réactivé en 2002 et doté d'un nouveau périmètre (intégration de Givors, Grigny, Communay, Ternay ; retrait de Brignais, Chaponost et Vourles).

Il veille à l'application du Schéma directeur jusqu'à ce que le SCOT soit approuvé et se substitue au Schéma directeur. Il pilote l'élaboration du SCOT dont il est maître d'ouvrage (lancement d'études, mobilisation des acteurs, coordination avec les autres SCOT, concertation...).

Une fois le SCOT approuvé, le Sepal sera chargé de son suivi et de sa mise en œuvre. À échéance de 10 ans maximum, il devra effectuer une évaluation afin d'apprécier l'opportunité d'une éventuelle mise en révision.



DES DÉFIS AU PROJET, LES TROIS TEMPS DE LA DÉMARCHE SCOT

Entre l'identification des grands défis en 2005 et l'arrêt du SCOT en 2009, près de cinq ans se sont écoulés. Le temps de construire une vision politique au travers d'un Projet d'Aménagement et de développement durable (PADD) validé en 2007 et d'élaborer en 2008-2009 un Document d'orientations générales (DOG), dont les prescriptions deviendront opposables lors de l'approbation du SCOT.

TEMPS 1 Cinq grands défis

Lors du lancement du SCOT, les élus de l'agglomération ont mis en évidence cinq thématiques principales assorties de cinq questions clés. Des ateliers de travail se sont réunis sur chacun de ces thèmes. Leurs apports ont contribué à construire les grands objectifs du projet de SCOT.



ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE ET SOLIDARITÉ

Comment assurer la croissance démographique dans le cadre d'une plus grande solidarité ?

Dans un contexte où la croissance démographique de l'agglomération est restée faible entre 1982 et 1999 alors qu'elle explose dans les territoires périphériques, il s'agit pour le SCOT d'inverser la tendance et de faire en sorte que l'agglomération-centre, au cœur du territoire métropolitain, propose une offre de logements suffisante et adaptée aux besoins sociaux.



EMPLOI ET RAYONNEMENT

Comment accompagner les mutations économiques et maintenir les capacités de développement ?

À l'heure des délocalisations et de la tertiairisation des emplois, l'agglomération lyonnaise reste plus « industrielle » que la moyenne des aires urbaines françaises. Maintenir et régénérer cette base productive par l'innovation et la connaissance, affirmer son rôle de métropole tertiaire de la deuxième région productive de France, déployer sur le territoire les grands équipements métropolitains nécessaires à son rayonnement, tels sont les enjeux auxquels est confrontée l'agglomération.



MULTIPOLARITÉ, DÉPLACEMENTS ET ORGANISATION DU TERRITOIRE

Peut-on tendre vers un modèle urbain plus durable ?

L'extension soutenue des zones urbanisées et l'usage dominant de l'automobile dessinent une ville peu durable. Le SCOT se devait d'imaginer une autre forme d'organisation urbaine, plus multipolaire, à même de renforcer les pôles urbains bien dotés en équipements et en transports en commun et de « coller » le plus possible au vécu des habitants.



ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Quel avenir pour ces espaces face à la pression urbaine ?

Cette question concerne plus de 50 % du territoire de l'agglomération qui constituent à la fois des réservoirs de biodiversité, des supports d'activités récréatives, et pour les 2/3, des espaces de production agricole proches d'un grand bassin de consommation. Parce qu'ils constituent un patrimoine précieux, il s'agit pour le SCOT d'inverser le regard sur ces espaces et de les considérer moins comme des « vides » à protéger que comme des « pleins » porteurs de projets et de fonctions économiques et sociales essentielles.



ENVIRONNEMENT

Comment préserver et mobiliser les ressources pour une gestion économe et durable de l'espace ?

Les enjeux environnementaux de demain sont de taille : mutations climatiques, pénurie énergétique et problèmes de santé publique. Dans un contexte réglementaire très évolutif, il s'agit pour le SCOT d'anticiper les conséquences d'une rupture énergétique, de travailler à réduire les nuisances et de protéger les ressources non renouvelables. En résumé, rechercher un modèle de développement plus économe de ses ressources, de ses espaces et plus protecteur de la santé de ses habitants.



TEMPS 2 La vision politique : Le PADD (Projet d'aménagement et de développement durable)

S'appuyant sur une analyse approfondie et prospective du territoire et l'identification de ces cinq grands enjeux, les élus ont affirmé trois choix fondateurs pour le SCOT de l'agglomération lyonnaise, inscrits dans une échelle métropolitaine, au travers du PADD : promouvoir le développement économique et résidentiel de l'agglomération, faire de l'environnement un facteur de développement, rechercher un « vivre ensemble » nourri par plus de solidarité. Ils ont souhaité également que la croissance urbaine s'organise selon une architecture plus multipolaire assise sur un triple réseau : ferroviaire, vert et bleu.



LES GRANDS CHOIX

Le choix du développement tout d'abord, qui mise à la fois sur l'attractivité économique et résidentielle du territoire, deux enjeux indissociables l'un de l'autre.

- **L'attractivité économique** se construit à partir des pôles de compétitivité et d'excellence du territoire, de leurs ressources d'innovation, des grandes fonctions métropolitaines (université, culture...). Elle s'appuie également sur une bonne accessibilité du territoire et un portefeuille d'équipements métropolitains, au premier rang desquels la plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry dont les possibilités d'extension doivent être préservées. Renforcer l'attractivité suppose enfin d'offrir des capacités d'accueil économique bien dimensionnées.
- **L'attractivité résidentielle** passe par la construction de logements : le SCOT prévoit l'accueil de 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 et la production d'environ 7 500 logements neufs par an pour les 20 prochaines années. Le SCOT entend ainsi contribuer significativement à la croissance démographique de l'aire métropolitaine.

Le choix de l'environnement ensuite pour anticiper les ruptures qui se jouent autour des questions énergétiques et de santé publique : l'amélioration de la qualité de l'air, de l'eau, la réduction du bruit, le pari d'une ville plus propre et plus sobre au plan énergétique... autant de priorités identifiées par le PADD.

Le choix de la solidarité enfin, fondé sur un objectif de plus grande diversité sociale, rappelant l'importance du « vivre ensemble » et décliné dans un effort accru en faveur d'un parc de logement social plus abondant et géographiquement mieux réparti.

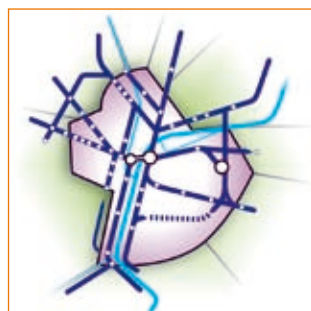
POUR UNE ORGANISATION MULTIPOLAIRE ORGANISÉE AUTOUR DE TROIS RÉSEAUX

Le SCOT propose de concentrer la croissance urbaine prioritairement dans une vingtaine de polarités urbaines bien desservies en transports collectifs et bien dotées en équipements. Cette organisation, qui cherche à limiter l'accroissement des déplacements et préserve les espaces naturels et agricoles, s'appuie sur trois réseaux :

Le réseau des transports collectifs, en particulier le réseau ferré, qui doit devenir une véritable étoile ferroviaire, complétée par un maillage du territoire en lignes de rocades.

Le réseau vert des espaces naturels, agricoles et forestiers, considéré comme une infrastructure à part entière, que le SCOT entend préserver et valoriser en s'appuyant notamment sur le potentiel économique agricole.

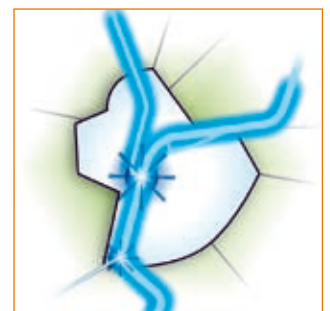
Le réseau bleu des fleuves qui joue un rôle majeur de structuration du territoire et dont les fonctions patrimoniales, récréatives, paysagères et économiques doivent être mises en valeur.



Le réseau des transports collectifs



Le réseau vert



Le réseau bleu



TEMPS 3 Le projet : le DOG (Document d'orientations Générales)

Le Document d'orientations Générales (DOG) traduit les choix politiques du PADD en principes d'aménagement et en orientations de nature prescriptive. Il est juridiquement opposable aux documents d'urbanisme locaux, aux opérations d'aménagement significatives, aux politiques d'habitat et de déplacements.



QUATRE GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Dans l'esprit du PADD et dans le respect de la Directive territoriale d'Aménagement de l'État, le DOG se réfère à l'échelle de l'aire métropolitaine, même si ses prescriptions ne s'appliquent qu'au seul périmètre du Sepal.

Il affirme fortement quatre principes :

La mise en place d'une organisation urbaine multipolaire fondée sur une douzaine de bassins de vie et une vingtaine de polarités urbaines qui constitueront les lieux préférentiels, mais non exclusifs, du développement résidentiel.

La protection et la valorisation d'une armature verte qui doit continuer à occuper la moitié du territoire.

La vocation multifonctionnelle du territoire urbain qui peut accueillir tout type d'aménagement (habitat, activités, équipements) à l'exception des grands sites économiques dédiés.

Un modèle de développement urbain plus « intensif », avec une priorité forte au renouvellement urbain et à la densification des secteurs les mieux équipés et les mieux desservis en transport en commun afin de favoriser une « ville des courtes distances » plus sobre au plan énergétique.

DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DÉCLINÉES DANS SIX DOMAINES :

Le rayonnement et le développement économique

Renforcement des grands équipements et de l'offre d'immobilier tertiaire, réservation de foncier à proximité des épicentres des pôles de compétitivité et des grands campus, organisation du développement commercial... le SCOT balaye de nombreux domaines. Il prévoit notamment une enveloppe foncière de 2000 hectares pour l'accueil d'activités économiques à l'intérieur de zones d'activités plus denses et mieux desservies par les transports en commun.

Une politique de l'habitat plus ambitieuse et plus solidaire

Le SCOT prévoit de construire plus de logements sous des formes plus compactes, de les localiser préférentiellement dans des secteurs de renouvellement urbain proches des transports en commun (polarités, sites de projet, corridors de transports, quartiers de gare), et d'accroître la part du logement social au-delà des seuils fixés par la loi SRU pour atteindre près de 30% de logements sociaux en 2030.

L'amélioration de l'environnement

Le DOG énonce les dispositions nécessaires pour préserver les ressources naturelles (eau, matériaux), réduire les émissions de gaz à effet de serre et obtenir une meilleure qualité de l'air, améliorer la qualité de vie, de santé et de sécurité des habitants via une meilleure gestion des risques et une réduction des nuisances.

La protection du réseau des espaces naturels, agricoles et paysagers

Le DOG prévoit la protection et la mise en réseau de l'armature verte, la préservation et la valorisation des territoires agricoles, la préservation de la biodiversité, le développement des aménagements de loisirs et découverte, l'amélioration du cadre bâti et la mise valeur des paysages.

La valorisation du réseau bleu d'agglomération

Les dispositions du DOG concernent à la fois la préservation et la restauration du caractère naturel des cours d'eau et de leurs rives, la mise en valeur des espaces en eau et le développement de l'usage de la voie navigable.

Une politique de déplacements appuyée sur l'offre de transports en commun

Le SCOT affiche en priorité le nécessaire maillage du territoire par les transports en commun. Il préconise également la constitution d'un réseau de voiries hiérarchisé, optimisé et à l'insertion urbaine renforcée ainsi qu'une gestion coordonnée des différents modes de transports.

DES CONDITIONS D'URBANISATION POUR TROIS TYPES D'ESPACES

Le DOG instaure des conditions particulières d'urbanisation sur trois types d'espaces :

- **les territoires de projet** porteurs des enjeux majeurs de transformation de l'agglomération (Centre Est, Vallée de la chimie...),
- **des sites d'urbanisation sous conditions** nécessitant une vigilance particulière dans leur ouverture à l'urbanisation (Lyon Saint-Exupéry, Hôpitaux Sud...),
- **des sites de coupures vertes délimitées** opposables au plan de zonage des futurs PLU. C'est l'ensemble de ces dispositions qui sera soumis en 2010 à consultation et débat public.



UN PROJET PARTAGÉ ET DÉCLINÉ DANS LES TERRITOIRES

Les réflexions menées dans le cadre des commissions territoriales du Sepal en 2005-2006 ont permis de préciser quelle part prend chaque territoire dans le projet d'agglomération porté par le SCOT :



L'Est,

qui assure un tiers de la croissance démographique prévue par le SCOT, doit être considéré comme le lieu emblématique de la ville durable du futur, avec des exigences fortes de qualité et de mixité, un accueil renforcé de fonctions métropolitaines supérieures et des dessertes en transport plus efficaces.



Le Nord

prend également sa part du développement résidentiel de l'agglomération en misant sur le renforcement de la desserte en transports collectifs. Il est par ailleurs porteur d'un projet fort d'aménagement des berges de Saône et de la valorisation de ce fleuve comme axe de transport fluvial.



Le Sud,

qui possède une part importante des grandes réserves économiques et des zones d'activités métropolitaines, est porteur d'un projet faisant de l'environnement un facteur de développement. Il fait le pari d'une vallée de la chimie appelée à se recomposer autour des technologies vertes. Il envisage de structurer sa croissance démographique autour de cinq polarités urbaines dont celle de Givors-Grigny où pourrait se construire à long terme le second confluent de l'agglomération.



L'Ouest

donne la priorité à l'amélioration de la desserte de transports en commun et mise sur les capacités de renouvellement du tissu urbanisé pour mieux préserver sa trame verte, gage de l'attractivité de ce territoire. Il entend également faire les efforts nécessaires pour diversifier son parc de logements en développant une offre de logements plus accessibles aux populations modestes.



Le Centre,

fort d'un foncier mutable encore important, reprend pleinement le rôle attractif qu'il avait perdu en matière de croissance démographique. Il doit le combiner avec l'accueil d'activités économiques dans un souci de mixité fonctionnelle. Il reste la vitrine de l'agglomération pour une majorité de fonctions métropolitaines (université, etc..) mais doit désormais articuler ses projets avec ceux de la première couronne, en particulier à l'Est, dans une perspective d'épaississement du bassin de vie Centre.



CÔTÉ MÉTHODE LE DÉBAT ET LA CONCERTATION AU CŒUR DU PROJET

Tout au long de l'élaboration du SCOT, le Sepal a mobilisé les élus et les techniciens des 72 communes, mais aussi les personnes publiques associées - État, Région, Département, Chambres consulaires, Autorités organisatrices de transport - et les acteurs clés du territoire (représentants du monde associatif, socio-professionnels, experts...). Un dialogue particulièrement soutenu s'est également engagé dès 2006 avec la société civile dans le cadre du Conseil de Développement de l'agglomération lyonnaise. Tous les habitants ont également pu faire connaître leurs observations ou contributions par le biais d'une concertation ouverte à tous.



Dialoguer et concerter avec les communes et les partenaires

Amorcée en 2005, sous forme de commissions territoriales, d'ateliers thématiques, ou encore de grands séminaires, destinés à identifier les grands enjeux d'aménagement pour demain et à construire le PADD, cette concertation s'est poursuivie au travers de rencontres avec les communes, les intercommunalités et le conseil de développement dans le cadre de l'élaboration du DOG (Document d'Orientations Générales), dernière pièce du SCOT.

Informier tout au long du projet

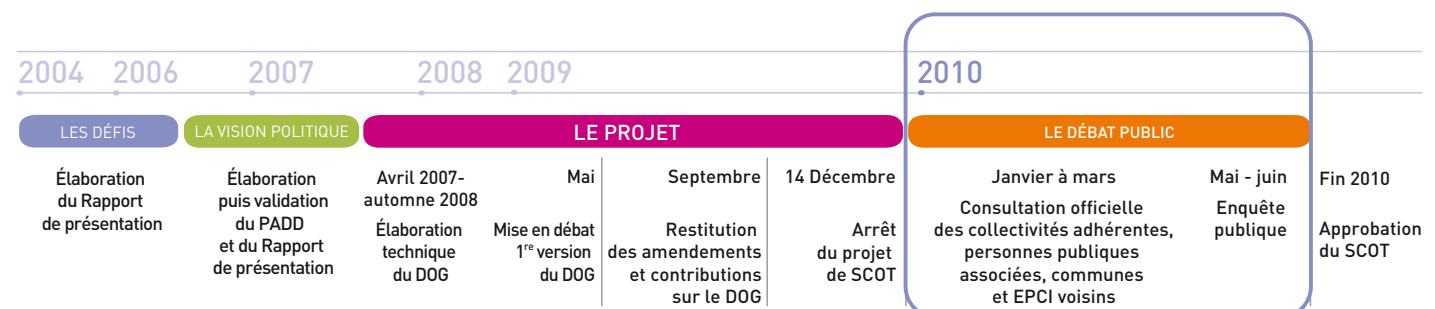
Le Sepal a proposé tout au long de l'avancement du projet, divers outils d'information permettant de répondre aux objectifs de dialogue et de construction partagée, avec la population notamment : lettres d'information, exposition itinérante, site internet, registres de concertation dans les lieux publics... Une concertation qui a pris fin avec l'arrêt du projet en décembre 2009.

Le débat se poursuit

Le dialogue avec les collectivités adhérentes au Sepal, les personnes publiques associées, les communes et les EPCI voisins se poursuit de janvier à mars 2010 sous la forme d'une consultation officielle sur projet de SCOT arrêté.

Conformément au code de l'urbanisme, une nouvelle phase de dialogue avec la population sera également ouverte avec l'enquête publique, à partir du deuxième semestre 2010.

Les résultats de cette consultation et de cette enquête publique feront l'objet d'une analyse par le Sepal et serviront, le cas échéant, à modifier le projet de SCOT préalablement à son approbation par le Comité syndical.





DES TERRITOIRES PARTENAIRES



Le site industrialo-portuaire de Givors/Loire-sur-Rhône



L'A46 dans la Dombes

Le périmètre du SCOT

Le SCOT de l'agglomération lyonnaise s'élabore sur un périmètre restreint qui ne correspond pas à l'aire urbaine de Lyon. Pour remédier à cette relative étroitesse du territoire institutionnel, des démarches « de SCOT à SCOT » se sont mises en place. Elles ont permis, sur des territoires de « frontières » bien spécifiques, d'ajuster les visions respectives des SCOT, de mutualiser des études et de rechercher une meilleure cohérence des projets d'aménagement et de développement.

Le redéploiement de la zone industrialo-portuaire de Givors/Loire-sur-Rhône (avec le SCOT des Rives du Rhône), l'identification d'une plateforme portuaire Nord (avec le SCOT Val de Saône), la mise à plat des zones d'activités à l'interface de l'A46 Nord, du Val de Saône et du plateau de la Dombes (avec les SCOT Val de Saône/Dombes et Dombes) illustrent cette volonté de coopération.

L'inter-Scot, un dispositif de coopération à l'échelle métropolitaine

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des pôles d'emploi font exister au quotidien l'espace métropolitain lyonnais fort de 3 millions d'habitants.

Avec l'appui de l'Agence d'urbanisme, les 11 SCOT de l'aire métropolitaine lyonnaise ont mis à profit la quasi-simultanéité de leur calendrier de travail pour réfléchir ensemble aux enjeux qu'ils partagent. Leur volonté de coopération les a conduits à rédiger un « chapitre commun métropolitain » qui fonde le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ce chapitre commun est aujourd'hui largement repris par les onze SCOT.

L'INTER-SCOT EN CHIFFRES

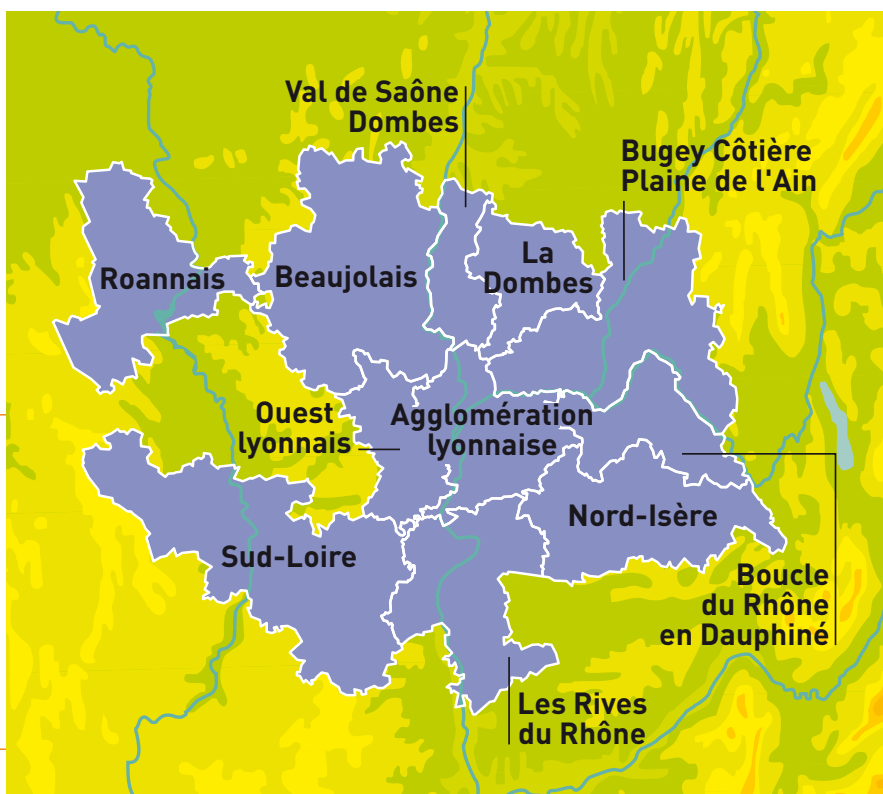
11 Scot

9 340 km²

795 communes

2 900 000 habitants

2^e région urbaine de France, soit 48 % de la population rhônalpine



Pour en savoir +

Le site Internet : www.scot-agglolyon.fr

En ligne, tous les documents officiels du SCOT
(Rapport de présentation, PADD et DOG)
ainsi que les délibérations concernant l'approbation et le suivi du SCOT

Immeuble Porte Sud - 4, rue des Cuirassiers - 69003 Lyon
contact@scot-agglolyon.fr • 04 26 99 34 02