

# ACTEURS

CONSTRUIRE ENSEMBLE L'AVENIR DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

## DU SCOT

**Dossier** PAGE 3

## Cap sur un développement économique durable



## SOMMAIRE

**L'ÉVÈNEMENT** PAGE 2

UNE NOUVELLE ÉQUIPE  
POUR LE SEPAL

**AUTOUR DU SCOT...** PAGE 6

ESPACES NATURELS ET AGRICOLES :  
UNE COOPÉRATION EXEMPLAIRE  
AVEC LES ASSOCIATIONS

**REGARDS** PAGE 6

CONFLUENCE,  
NOUVEAU QUARTIER  
D'EXCEPTION

**QUESTION DE MÉTHODE** PAGES 7-8

MIEUX COMPRENDRE LE SCOT  
LE DOG, DERNIÈRE ÉTAPE

## ÉDITO

### Demain se dessine aujourd'hui



Notre ambition de faire de l'agglomération lyonnaise un modèle de ville attractive, compétitive et solidaire justifie que nous anticipions son développement. C'est pour cette raison que les élus de l'agglomération se sont engagés dans l'élaboration d'un SCOT afin de doter notre territoire de nouvelles orientations d'aménagement pour le long terme. Avant d'être un cadre réglementaire, le SCOT se fonde sur un projet politique de territoire à même d'encadrer et de coordonner les politiques sectorielles (PLH, SDUC, PDU...).

Ce projet, quel est-il? Résolument ancré dans l'échelle de fonctionnement métropolitaine, il fait le choix d'un développement solidaire et économe des ressources du territoire. Pour cela, il propose un développement multipolaire privilégiant le réseau ferré, le réseau vert des espaces naturels et agricoles et le réseau bleu des fleuves.

Sur la base d'un diagnostic établi en 2005 décrivant l'agglomération que nous vivons, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), validé à l'unanimité en avril 2007, dessine l'agglomération que nous voulons. Attendu pour la fin de l'année, le Document d'orientations générales (DOG) établira les règles communes de mise en œuvre de notre projet de territoire.

Ces règles devront être suffisamment concises et claires pour être comprises. Elles devront rechercher le meilleur compromis entre le souhaitable pour l'agglomération et le possible pour les collectivités. Elles devront aussi être suffisamment partagées avec les acteurs de l'agglomération et les territoires partenaires voisins pour être reprises dans les politiques et les projets dont ils sont porteurs.

Deux années nous séparent de la date d'approbation définitive du SCOT : un an pour aboutir à une validation partagée, un an pour procéder aux consultations institutionnelles et réglementaires.

Je nourris l'espoir que la confiance mutuelle, faite de respect et de compréhension, qui s'est construite lors de l'élaboration du PADD, continue de prévaloir pour fonder notre accord sur le SCOT.

**Gérard Collomb**  
Président du Sepal  
Président du Grand Lyon  
Sénateur-maire de Lyon

## L'ÉVÈNEMENT

### Une nouvelle équipe pour le Sepal

**Suite aux élections municipales de mars dernier, le conseil syndical du Sepal a connu un renouvellement important. Le 19 mai dernier, Gérard Collomb a été réélu Président et un nouveau bureau a été désigné.**

Avec près de 50% de renouvellement, le nouveau conseil syndical regroupe 26 élus titulaires et 13 suppléants, représentant les collectivités adhérentes au Sepal : Grand Lyon, Communauté de communes de l'Est Lyonnais (CCEL), Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO) et 4 communes isolées (Chaponnay, Marennes, Saint-Pierre-de-Chandieu et Toussieu). Gérard Collomb et Raymond Terracher ont été reconduits à leur poste

respectif de Président et de Vice-président délégué, et le bureau a été élargi à 12 membres, contre 9 lors du précédent mandat. Cette nouvelle équipe aura en charge de poursuivre le travail engagé, avec un objectif clair, l'approbation du SCOT d'ici 2010. Ensuite, le mandat du Sepal consistera à veiller à l'application du document et au suivi des orientations adoptées, dans les futurs projets et politiques du territoire.



#### LES MEMBRES DU BUREAU

- Gérard COLLOMB, Président**  
Président du Grand Lyon, Sénateur-maire de Lyon
- Raymond TERRACHER, 1<sup>er</sup> vice-président délégué**  
Conseiller communautaire du Grand Lyon, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Villeurbanne, Conseiller général
- Michèle VULLIEN, 2<sup>e</sup> vice-présidente**  
Vice-présidente du Grand Lyon, Maire de Dardilly
- Jean-Pierre JOURDAIN, 3<sup>e</sup> vice-président**  
Président de la CCEL, Maire de Saint-Bonnet-de-Mure
- Martial PASSI, 4<sup>e</sup> vice-président**  
Vice-président du Grand Lyon, Maire de Givors
- José RODRIGUEZ, 5<sup>e</sup> vice-président**  
Vice-président de la CCPO, Maire de Simandres
- Christian BARTHÉLÉMY, 6<sup>e</sup> vice-président**  
Conseiller communautaire du Grand Lyon, Conseiller municipal du 5<sup>e</sup> arrondissement de Lyon
- Michel FORISSIER, 7<sup>e</sup> vice-président**  
Conseiller communautaire du Grand Lyon, Maire de Meyzieu
- Paul VIDAL, membre du bureau et conseiller délégué**  
Maire de Toussieu
- Martine DAVID, membre du bureau**  
Vice-présidente du Grand Lyon, Maire de Saint-Priest
- Gilbert MARBOEUF, membre du bureau**  
Vice-président de la CCEL, Maire de Pusignan
- Nicolas VARIGNY, membre du bureau**  
Conseiller municipal délégué de Chaponnay

En savoir +  
Téléchargez la fiche repères « Sepal, territoire partenaire »

[www.scot-agglolyon.fr](http://www.scot-agglolyon.fr)



## → Cap sur un développement économique durable

La prise en compte de l'environnement est un élément clé du projet de territoire porté par le SCOT. En matière économique également, c'est la condition à tout développement. Pour hisser l'agglomération lyonnaise au rang des métropoles qui comptent en Europe, le développement économique devra donc être durable. Cette approche ne doit pas être vécue comme une contrainte mais comme un facteur d'innovation et de création d'emplois.

Afin de relever ce défi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit de grandes orientations.

***Construire une métropole attractive et durable, où cohabitent harmonieusement habitat, activités économiques et espaces naturels : tel est bien l'enjeu !***

Il propose notamment de miser sur le transport fluvial de marchandises en s'appuyant sur le réseau bleu (le Rhône et la Saône) et de mieux insérer les zones d'activités dans la ville (densité, desserte en transports en commun, qualité paysagère...).

Ces deux sujets font aujourd'hui l'objet d'études approfondies, en partenariat avec les acteurs concernés. Objectif : intégrer des dispositions fortes dans le Document d'orientations générales (DOG) du SCOT pour que la volonté politique aujourd'hui affichée prenne corps dans le territoire.

# Transport fluvial : penser les infrastructures de demain

Dans une économie où la gestion des flux devient prédominante, l'agglomération lyonnaise bénéficie d'une position de carrefour très bien desservie par tous les modes de transport, en particulier fluvial. Conscient de cet atout, le SCOT souhaite favoriser la voie d'eau qui permet de transporter de grandes quantités de fret avec de faibles nuisances environnementales. Le Sepal a donc lancé une réflexion prospective sur un Schéma portuaire, en partenariat avec Voies Navigables de France (VNF) et en lien avec les Scot Beaujolais et Rives du Rhône. Cette étude a été confiée au bureau d'études Jonction.

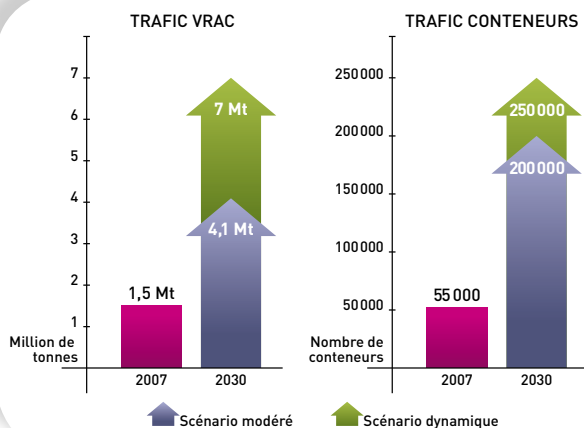
## Un marché porteur

Même si le marché du transport fluvial est encore balbutiant en France, tous les types de produits voient leur trafic par voie d'eau progresser. Les besoins des entreprises en matière de transport de conteneurs, de matériaux de construction, de déchets vont croissant.

La forte progression des échanges par mer (+10 % par an depuis 2000) devrait se poursuivre, induisant « mécaniquement » un développement du fluvial. Dans cette perspective, le port de Fos engage un important programme visant à multiplier par 5 ses capacités d'accueil à 2030. Un tel développement impactera tout le bassin Saône-Rhône, notamment le port Édouard Herriot.

Au nord, le prolongement du grand gabarit fluvial au-delà de Pagny, avec une liaison Saône-Moselle aujourd'hui à l'étude, doit être intégré dans une réflexion prospective au-delà de 2030. Cet équipement permettrait à Lyon de rejoindre les grands ports du Benelux et renforcerait sa position sur la liaison Mer du Nord-Méditerranée.

Les équipements actuels ne semblent pas suffisants pour répondre à cette croissance potentielle. C'est pourquoi il faut à la fois conforter les plates-formes existantes dans la grande agglomération lyonnaise, et réserver parallèlement de nouveaux espaces en bord à voie d'eau, au nord et au sud de Lyon.



La progression du transport fluvial dans l'agglomération lyonnaise

[Source : note d'expertise Jonction pour Sepal/VNF, mai 2008]



## UN MODE DE TRANSPORT ÉCOLOGIQUE

Un convoi fluvial de 4 000 tonnes équivaut au chargement de 200 camions. Choisir le fleuve, c'est donc décongestionner les axes routiers et réduire la pollution ! En 2007, les 55 000 conteneurs acheminés sur les fleuves de l'agglomération lyonnaise ont permis d'éviter la présence de 4 000 poids lourds sur les routes et le rejet de 590 tonnes de CO<sub>2</sub>.

Le Grenelle de l'Environnement a fixé comme objectif une croissance de 25% du transport fluvial d'ici à 2012. Ce secteur devrait donc bénéficier de soutiens pour accompagner son développement.

- |  |                          |                                     |
|--|--------------------------|-------------------------------------|
| Voies Freycinet (Voies à petit gabarit 38,5 m) | Ports existants          | Grues vrac et/ou Polyvalents        |
| Voies à grand gabarit                          | Ports à créer            | Terminal à conteneurs               |
| Voies intermédiaires                           | Rampes Roll-On, Roll-Off | Sleepway, dock flottant, cale sèche |
| Voies non navigable au commerce                | Portiques colis lourds   | Trimodalité : fer, fleuve, route    |



## Un réseau portuaire multi-sites

Le développement fluvial dépend de la structuration d'une offre portuaire de bon niveau. Pour cela, il faut renforcer l'existant (autour du Port Édouard Herriot) et organiser un réseau multi-sites de plates-formes complémentaires, capables de répondre à plusieurs types de besoins :

- des ports de traitement de marchandises traitant des flux massifiés, associant une zone d'accueil d'entreprises et des capacités de stockage.
- des ports d'interface répondant aux besoins des entreprises de la métropole lyonnaise et assurant le relais modal vers la route ou le fer... sans oublier des quais de transfert urbains pour faire face à des besoins plus ponctuels.



## Un développement portuaire souhaitable au nord de Lyon

Les infrastructures portuaires de l'agglomération sont aujourd'hui toutes situées au sud de Lyon (Port Édouard Herriot, Vienne Sud). La création d'une offre au nord permettrait de mieux utiliser la Saône à grand gabarit sur le segment Lyon-Pagny et d'anticiper l'ouverture de la liaison Saône-Moselle. Elle pourrait prendre 2 formes :

→ **la création d'un port d'interface connecté au réseau ferré et autoroutier.** Les communes de Genay et de Saint-Germain/Quincieux possèdent les qualités requises pour un tel équipement. Ce projet devra être étudié avec les acteurs locaux.

→ **la dynamisation du Port de Villefranche-sur-Saône**, qui pourrait devenir à long terme un port de traitement de marchandises, si l'opérateur portuaire actuel accepte de s'engager dans cette voie.

## Un pôle portuaire à renforcer au sud

Au sud, **le site industriel et portuaire de Givors/Loire-sur-Rhône** pourrait constituer un nouveau point d'ancrage du système portuaire de la métropole. Les capacités d'accueil qu'il offre, suite au démantèlement de la centrale EDF, et la desserte trimodale dont il bénéficie (ferroviaire, routière, fluviale) lui confèrent une réelle attractivité. Une réflexion collective s'est engagée en 2007 sur son redéploiement - rassemblant outre les occupants actuels du site EDF et CNR, les collectivités riveraines, VNF, Rhône Pluriel, la Maison du fleuve Rhône, la CCIL, le Scot Rives du Rhône et le Sepal. **La création d'un port public fluvial adossé à la zone d'activités** a été retenue comme une piste sérieuse de valorisation du site, considéré « d'envergure métropolitaine » par la DTA.

## Des zones d'activités respectueuses de l'environnement

**La part de l'activité économique localisée dans les zones d'activités s'élève à 34% dans le territoire du Sepal. Importants réservoirs d'emplois, ces espaces structurent fortement le territoire et contribuent à façonner l'image économique de l'agglomération. Leur performance environnementale, pourrait être grandement améliorée. Misant sur de futurs écoparcs, le SCOT travaille à l'élaboration d'un référentiel « parcs et bâtiments d'activités » pour élever significativement la qualité environnementale de ces espaces.**

### Travailler avec les acteurs de terrain

Pour jeter les bases de ce référentiel, le Sepal a sollicité l'expertise de l'Agence Locale de l'Énergie de l'Agglomération Lyonnaise et de SOBERCO Environnement. Le travail en cours montre combien il est nécessaire aujourd'hui de produire des zones d'activités qui soient plus mixtes et mieux desservies. Cette démarche associe les acteurs qui conçoivent, aménagent, construisent et exploitent ces parcs d'activités. Il s'agit de les sensibiliser à la prise en compte des critères environnementaux, de définir de manière concertée les niveaux d'exigences souhaités et de choisir les outils les plus adaptés à la traduction opérationnelle des prescriptions du futur référentiel.

### 3 pistes centrales

À quelques mois de la livraison du projet, 3 axes majeurs semblent se dégager des débats :

→ Les zones d'activités, à l'image des espaces urbains, devront contribuer à **une gestion plus économe de l'espace et intégrer des objectifs de densité**. Aujourd'hui, la consommation d'espaces à vocation économique dans le périmètre du SCOT est estimée à 60 hectares par an. Il convient de ne pas épuiser les réserves mobilisables à moyen et long terme pour l'accueil d'entreprises.

→ **La desserte des parcs d'activités devra, plus que par le passé, intégrer une offre de transports alternatifs à la route** : transports en commun pour les salariés ; ferroviaire ou fluvial pour les marchandises.

→ Enfin, **la consommation maîtrisée d'énergie associée au développement de sources d'énergie renouvelables, la gestion de l'eau et un traitement paysager de qualité** seront des objectifs-clés dans les choix d'aménagement.

Ces intentions vont déboucher sur des orientations précises qui n'auront pas valeur de prescriptions. Une 1<sup>re</sup> esquisse de référentiel devrait voir le jour en septembre. Après une phase de consolidation et de validation politique, il sera possible de soumettre les parcs d'activités nouveaux, sous maîtrise d'ouvrage publique, au futur référentiel. En revanche, s'agissant d'opérations privées, il s'agira de convaincre les investisseurs et aménageurs d'appliquer ce référentiel pour leur intérêt propre et celui de la collectivité dans son ensemble. Parallèlement, une réflexion va s'amorcer sur la stratégie à mener afin d'instaurer un référentiel « Réhabilitation », guidant les requalifications de parcs existants.

## PARTENARIATS

### Espaces naturels et agricoles : une collaboration exemplaire avec les associations

**Conscients des pressions qui pèsent sur les Espaces Naturels et Agricoles Périurbains (ENAP) - pourtant essentiels à la richesse de la métropole - le Sepal et le Département du Rhône, compétent en la matière, ont mis en place un dispositif de travail partenarial, associant élus, chambre d'agriculture, services de l'État et associations. Objectif : impulser de véritables dynamiques de projets sur ces territoires pour faciliter leur protection et leur valorisation. Grâce à une collaboration exemplaire avec les associations, un repérage fin des corridors écologiques vient d'être réalisé.**

La gestion durable des ressources, en particulier le maintien des corridors écologiques, est en effet apparue comme devant faire l'objet d'une étude particulière. Trois membres du CORA\*, de la Fédération des Chasseurs du Rhône et de la FRAPNA\*\* ont mis à disposition leur expertise, capitalisant ainsi des décennies de pratique de terrain et d'observation. Au total, une centaine de corridors écologiques ont été identifiés puis cartographiés par l'agence d'urbanisme. L'inscription des grandes lignes de ce travail minutieux dans le SCOT devrait permettre aux élus et techniciens en charge de la planification urbaine locale, d'évaluer chaque projet au regard des effets qu'il peut avoir sur ces corridors. Car leur préservation est essentielle au maintien de la biodiversité sur notre territoire !

En octobre 2008, les groupes travaillant sur les espaces naturels et agricoles périurbains de l'agglomération rendront l'ensemble de leurs conclusions. Elles seront intégrées au DOG qui identifiera ainsi le réseau vert de l'agglomération et précisera les sites qui pourront faire l'objet d'un programme de valorisation, en lien avec le Département.

\* Centre Ornithologique Rhône-Alpes - \*\* Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature

Cet extrait de carte met en avant les corridors écologiques et les obstacles (voirie, milieu urbanisé...) identifiés sur le territoire du Val d'Ozon. La carte de l'agglomération (version complète) est téléchargeable sur le site de l'agence d'urbanisme [www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)



- Corridor écologique
- Obstacle
- Territoire urbain
- Espace réservoir de la faune sauvage
- Espace forestier
- Limite communale
- Réseau ferré à grande vitesse
- Réseau ferré
- Réseau autoroutier
- Réseau routier



#### QU'EST-CE QU'UN CORRIDOR ÉCOLOGIQUE ?

C'est une liaison fonctionnelle entre des écosystèmes ou entre différents habitats, pour une même espèce ou un groupe d'espèce. Ces connexions naturelles permettent les déplacements de la faune sauvage, indispensables au brassage des populations animales, et donc à leur maintien.

## REGARDS SUR LE TERRITOIRE

### CONFLUENCE, NOUVEAU QUARTIER D'EXCEPTION

Dès 1992, le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise identifiait la Confluence, comme un site majeur de reconquête urbaine, apte à accueillir un nouveau quartier dans le prolongement du centre historique. « Site d'exception, à la fois par sa situation urbaine, ses rapports avec les deux fleuves et les potentialités remarquables qu'il offre pour l'accueil de

fonctions de prestige », ce quartier devait donner corps à l'Arc des fleuves, axe fort de recomposition d'une ville plus durable. Portant sur 41 hectares, la première phase des travaux a débuté : habitat durable, accueil d'entreprises, création d'une place nautique, de jardins aquatiques en bord de Saône... un nouveau quartier innovant sort peu à peu de terre.

2004



2015



## Mieux comprendre le SCOT

À l'heure où de nouveaux élus investissent la scène politique, un petit rappel des objectifs portés par le SCOT et de l'état d'avancement de la démarche semble nécessaire...

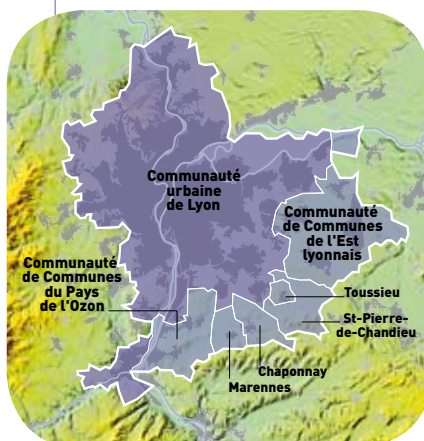
### Qu'est-ce qu'un SCOT ?

Doter l'agglomération lyonnaise de nouvelles orientations d'aménagement pour le long terme : c'est l'ambition du SCOT. Mis en place par la loi SRU, ce document de planification à portée réglementaire remplace l'ancien Schéma directeur. Juridiquement plus souple et surtout plus évolutif, il prépare les conditions de vie des habitants, à l'horizon 2030, en termes de logements, transports, emplois, commerces, éducation, loisirs... Adopté d'ici fin 2010, le SCOT de l'agglomération lyonnaise s'appliquera aux 57 communes du Grand Lyon, ainsi qu'aux 15 communes voisines de l'Est lyonnais et du Val d'Ozon, soit 1,25 million d'habitants aujourd'hui et 1,4 million à terme.

### Une mise en cohérence des politiques publiques

Le SCOT n'a pas vocation à déterminer l'utilisation des sols à la parcelle : il fixe des règles d'ensemble qui s'imposeront ensuite aux autres documents d'urbanisme comme les Plans locaux d'urbanisme (PLU), Programmes locaux de l'habitat (PLH), Plans de déplacements urbains (PDU)... Il contribue à assurer la cohérence entre les différentes politiques publiques conduites sur le territoire de l'agglomération.

Le territoire du SCOT de l'agglomération lyonnaise



### TROIS DOCUMENTS DISTINCTS

Le SCOT se compose de 3 documents, élaborés en association avec les élus, le monde socioprofessionnel, les collectivités partenaires... :

**Le Rapport de présentation : il décrit le contexte territorial et analyse les défis auxquels le SCOT doit répondre.**

→ Approuvé en avril 2007

**Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : expression de la vision politique de l'avenir du territoire, il formule des axes stratégiques pour le développement.**

→ Approuvé en avril 2007

**Le Document d'Orientations Générales (DOG) : seul document opposable d'un SCOT, il comprend l'ensemble des prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD.**

→ En cours d'élaboration

## LES BRÈVES

### → Conseil de Développement, une coopération qui continue

Afin de construire un projet de territoire partagé, le Sepal associe la société civile au processus d'élaboration du SCOT, par le biais de structures relais comme le Conseil de développement du Grand Lyon. Cette instance a décidé d'organiser 3 forums pour alimenter le projet de SCOT. Après avoir rencontré les « jeunes » en mai 2007, les territoires voisins en octobre, le Conseil de Développement s'est tourné vers les professionnels de l'urbanisme le 25 janvier. Objectif : intégrer les points de vue de ceux qui « fabriquent la ville » (urbanistes, architectes, paysagistes, promoteurs immobiliers...). Une manière de s'assurer que les orientations du SCOT seront partagées et trouveront une traduction effective dans notre territoire.

### → Le Sepal s'exprime sur le SCOT Beaujolais

Les élus du Sepal ont rendu un avis sur le Scot Beaujolais arrêté le 29 février dernier. Conscient des liens forts qui unissent ce territoire à celui de l'agglomération lyonnaise, le Sepal se réjouit de voir que le document reprend le « Chapitre commun de l'inter-Scot », traçant ainsi une vision partagée du développement de l'aire métropolitaine. Les élus du Sepal partagent également les objectifs portés par le document : développement démographique et économique, organisation multipolaire et mise en valeur des richesses naturelles et patrimoniales. L'accent mis sur le confortement du système portuaire est notamment salué. Néanmoins, si l'accueil de 45 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 paraît cohérent, l'organisation de ce développement multipolaire mériterait d'être précisée.

En savoir +

[www.scot-agglolyon.fr](http://www.scot-agglolyon.fr)



**RAYMOND TERRACHER**

1<sup>ER</sup> VICE-PRÉSIDENT DU SEPAL  
CONSEILLER COMMUNAUTAIRE  
DU GRAND LYON,  
1<sup>ER</sup> ADJOINT AU MAIRE  
DE VILLEURBANNE  
CONSEILLER GÉNÉRAL

## QUESTIONS À

« NOUS ATTENDONS QUE LES ÉLUS DES COLLECTIVITÉS MEMBRES DU SEPAL SE SAISISSENT DU PROJET DE DOG, AFIN QU'IL SOIT FINALISÉ DANS UN CADRE PARTICIPATIF »

→ **Le DOG sera mis en débat à partir de la fin d'année. Toutes les communes seront-elles consultées ?**

Le Code de l'Urbanisme indique que l'assemblée délibérante du syndicat mixte décide et que les collectivités membres rendent un avis consultatif après l'arrêt du projet. Pour autant le Sepal a décidé d'organiser avant l'arrêt du document, une consultation de chacune de ses collectivités adhérentes\*, afin qu'elles fassent connaître leurs attentes et propositions d'amendement. Il leur appartiendra de définir en propre les modalités de concertation avec leurs communes membres. Nous attendons que les élus se saisissent du projet de DOG, afin qu'il soit finalisé dans un cadre participatif et que chaque commune s'approprie ses orientations ; c'est une condition indispensable pour qu'il soit mis en œuvre de façon cohérente.

\* Les collectivités adhérente du Sepal : le Grand Lyon, la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon et 4 communes (Chaponnay, Marennais, Saint-Pierre-de-Chandieu, Toussieu)

→ **Après son approbation en 2010, le SCOT sera-t-il opposable aux tiers ?**

Il n'est pas juridiquement opposable aux tiers, mais aux documents sectoriels qu'il a pour fonction d'encadrer, notamment les PLU, les PDU et les PLH. Ces documents devront être rendus compatibles avec le SCOT, ce qui autorise une certaine marge de manœuvre entre les prescriptions du SCOT et leur intégration dans ces documents. Dans un délai de 3 ans après approbation du SCOT, les PLU, PLH, PDU... devront nécessairement avoir été révisés pour être rendus compatibles.

→ **Les intercommunalités et les communes doivent-elles donc attendre l'approbation du SCOT pour entamer leur révision ?**

Elles peuvent - si elles le veulent - anticiper, à condition de prendre en compte les objectifs et les orientations du SCOT en projet. Compte tenu du fait que ceux-ci ne seront définitivement connus qu'à l'été 2009, lors de l'arrêt du SCOT, il serait préférable qu'elles attendent cette échéance pour engager des révisions complètes de leurs documents. Le souci de ne pas multiplier les révisions et donc d'économiser les deniers publics devrait les conduire à attendre l'été prochain.

# QUESTIONS DE MÉTHODE

## Le DOG : dernière étape avant l'adoption du SCOT

**Dernière étape avant l'adoption du projet de SCOT, les élus et techniciens de l'agglomération lyonnaise travaillent aujourd'hui à l'élaboration du Document d'orientations générales (DOG).**

### Donner corps au projet

Si le PADD a fixé les axes stratégiques d'aménagement du territoire, c'est le DOG qui définit la façon de les mettre en œuvre. Par exemple, le PADD a posé comme principe une urbanisation préférentielle autour des gares. Il appartient au DOG de définir quel est le niveau de densité voulu et sur quel périmètre. Pour alimenter ce document, les débats se poursuivent depuis mi 2007, entre techniciens, associations et acteurs du territoire. Des groupes de travail technique ont été mis en place, approfondissant certains thèmes ou « objets territoriaux » structurants pour l'agglomération de demain (les espaces naturels et agricoles périurbains, le schéma portuaire...)

### Dialogue avec les territoires et les partenaires

Après présentation et mise au point dans les différentes instances du Sepal, le projet de DOG sera adressé fin 2008 aux collectivités adhérentes ainsi qu'aux personnes publiques associées\*, afin de recueillir leurs avis, amendements et contributions. Un important dispositif de concertation se mettra alors en place.

Associant notamment les 72 communes du Sepal, **les commissions territoriales (Nord, Sud, Est et Ouest)** se réuniront à nouveau pour débattre des arbitrages retenus sur chaque territoire, notamment en matière d'urbanisation ou de protection.

Les élus pourront également faire part de leurs remarques **au travers des instances des sept collectivités membres** du Sepal et de leurs représentants au Conseil syndical du Sepal.

\* L'État, la Région Rhône-Alpes, le Département du Rhône, la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, la Chambre d'agriculture, la Chambre de Métiers et le SYTRAL.



### ... Et ensuite

À l'issue de ces débats, le DOG sera amendé par les élus du Sepal. Il sera associé au Rapport de présentation et au PADD pour constituer le projet de SCOT. En juin 2009, ce projet sera soumis pour arrêt aux 26 conseillers syndicaux du Sepal. Une fois arrêté, le projet de SCOT entrera dans une phase classique de consultation institutionnelle et réglementaire : consultation des collectivités adhérentes du Sepal et des personnes publiques associées, puis enquête publique. Il est prévu que le SCOT soit définitivement approuvé à l'horizon de l'été 2010.

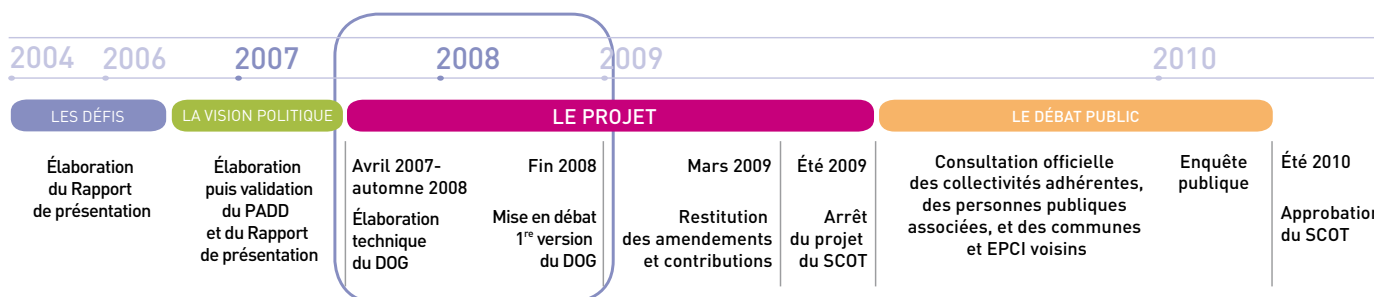
### LE CONTENU DU DOG

Il précisera :

- les orientations générales d'aménagement ;
- les grands équilibres à maintenir ou restaurer ;
- les lieux du développement et les espaces de protection ;
- les objectifs poursuivis (habitat, transport, équipement commercial, paysages, risques...) ;
- les mesures propres à assurer la cohérence des politiques publiques.



## CALENDRIER



### LETRE ACTEURS DU SCOT

**Directeur de la publication :** Gérard Collomb - **Rédacteur en chef :** Laurent Sauzay - **Conception et rédaction :** Médiacité - **Photos et illustrations :** F. Guy/Agence d'Urbanisme de Lyon, Jacques Léone/Grand Lyon, Éric SAILLET/SPLA Confluence, DEPAULA/PAD/ASYLUM pour SPLA Confluence, Fotolia - **Cartographie :** Agence d'Urbanisme de Lyon, Médiacité - **Impression :** Lamazière Imprimeurs, Décines - 3 700 exemplaires - N°ISSN 1952-3114

Sepal • Immeuble Porte Sud • 4, rue des Cuirassiers • 69003 Lyon • www.scot-agglolyon.fr • contact@scot-agglolyon.fr