

ÉQUILBRÉE



ACCESSIBLE



MULTIPOLAIRE



ÉCORESPONSABLE



SOLIDAIRE



# CONSTRUIRE ENSEMBLE L'ÉCO-MÉTROPOLE

## L'AMBITION SE CONCRÉTISE.

Le 14 décembre 2009, à l'issue de plus de six années de travail, de débats internes, de concertation externe, les élus du Sepal ont validé le projet de SCOT – Schéma de Cohérence Territoriale – de l'agglomération lyonnaise. Ce document d'urbanisme ambitieux, qui porte en germe l'agglomération de demain (2030), viendra remplacer l'actuel Schéma Directeur d'ici fin 2010, après la consultation officielle des personnes publiques associées et une enquête publique prévue avant l'été.



## INVENTER LA MÉTROPOLE DE DEMAIN

Document cadre de la planification urbaine, le SCOT est avant tout l'expression d'une vision prospective, d'une volonté politique et d'un projet de développement, choisis et partagés par l'ensemble des acteurs qui contribuent, dans l'agglomération lyonnaise et son bassin de vie, à l'émergence et à la construction d'une grande métropole européenne.

Établir ce développement sur des fondations solides et durables, où s'équilibrent croissance économique et démographique, respect de l'environnement, équité sociale et harmonisation territoriale ; telle est l'ambition du projet de territoire pour l'agglomération lyonnaise dans les 20 prochaines années.

Document juridique, le SCOT décline à l'échelle de l'agglomération les orientations d'aménagement métropolitaines définies par la DTA et l'inter-Scot. Il s'impose aux documents de planification sectorielle (notamment les PLU, les PLH et les PDU) et constitue un cadre de cohérence pour l'ensemble des politiques publiques conduites sur son territoire.

De ce fait, il entend pour ses habitants prendre en compte toutes les dimensions de la vie quotidienne : se loger, se déplacer, travailler, se distraire, qui interfèrent au sein de cet espace de vie partagé par 72 communes et 1,3 millions d'habitants.

## UNE VISION ET UNE DYNAMIQUE MÉTROPOLITAINES

Le SCOT intègre le différentiel entre le périmètre « restreint » du Sepal et la réalité de « l'espace vécu » par les habitants de la métropole lyonnaise.

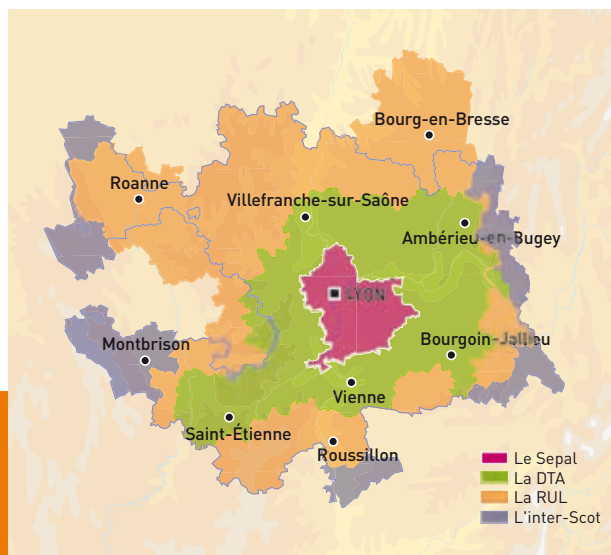
Il prend en compte un bassin de vie élargi, dessiné par les choix d'implantation des populations et des activités économiques, portés par l'accroissement des mobilités et l'évolution des modes de vie.

L'aire métropolitaine lyonnaise fait l'objet d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) élaborée par l'Etat et approuvée en 2006 dont le SCOT reprend les orientations.

## UN SCOT ÉLABORÉ PAR LE SEPAL, DANS UN CADRE PARTENARIAL

Le Sepal (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise) a reçu des différentes collectivités qui le composent, la compétence pour élaborer, réviser et assurer le suivi du SCOT, document de planification territoriale mis en place par la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain).

Ce document en 3 volets – rapport de présentation, PADD et DOG – définit le cadre de développement, à l'horizon 2030, des 57 communes du Grand Lyon et des 15 communes voisines de l'Est lyonnais et du Val d'Ozon. Le Sepal a fait le choix d'une élaboration partenariale et concertée, qui a mobilisé l'ensemble des acteurs de l'agglomération depuis mars 2005, à travers des séminaires et des ateliers. Ils ont conforté à chaque étape la volonté de construire une métropole plus attractive, plus solidaire et plus durable.



Elle fait également l'objet d'une démarche inter-Scot qui rassemble 11 SCOT en cours d'élaboration sur son territoire. Le SCOT de l'agglomération lyonnaise reprend les orientations du chapitre commun métropolitain approuvé en 2006.

## DESSINER UN NOUVEAU MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT POUR UNE AGGLOMÉRATION ATTRACTIVE

**Partager la volonté de construire une métropole de dimension européenne et travailler à sa concrétisation relèvent de choix dûment justifiés, qui constituent la trame du projet. Ces choix s'organisent autour de trois lignes directrices :**

- Développer une agglomération lyonnaise forte de son attractivité économique et résidentielle, stimulée par 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 et un soutien actif à l'emploi.
- Vivre et produire plus sainement en faisant de l'environnement un moteur d'innovation et d'attractivité, pour une ville propre, économe de ses ressources, décarbonée et plus qualitative.
- Garantir la solidarité autour des valeurs essentielles du « droit au logement » et du « vivre ensemble », portées par une politique de construction de logements et d'équipements (éducation, santé, culture, sport) adaptée aux spécificités des territoires.

**Ces choix politiques fondateurs sont traduits en principes d'aménagement et en orientations de nature prescriptive, exprimés dans le Document d'Orientations Générales (DOG), autour de quatre principes :**

### ● MULTIPOLARITÉ

Afin d'être contenu, rationalisé et de mieux répondre aux besoins quotidiens des habitants, le développement urbain sera organisé autour d'une douzaine de bassins de vie et d'une vingtaine de polarités urbaines qui constitueront, par leur attractivité renforcée, autant de lieux préférentiels du développement urbain.

### ● ÉQUILIBRE VILLE NATURE

L'équilibre entre l'espace urbain et naturel est envisagé comme un atout décisif de la qualité de vie de la métropole, de sa richesse et de son attractivité. Le SCOT préconise un modèle de développement plus intensif, donc plus économe en espace, qui favorise la présence du végétal au sein du territoire urbain et préserve les espaces naturels, agricoles et forestiers.

### ● MULTIFONCTIONNALITÉ

L'espace urbain, à l'exception des grands sites économiques dédiés, ne doit pas être spécialisé. Il est indispensable de préserver la mixité des fonctions : habitat, activités, commerces et équipements.

### ● INTENSITÉ URBAINE

Développer n'est pas étendre. Au cœur des enjeux, maîtrise énergétique et gain en qualité de vie imposent de donner la priorité au renouvellement urbain et à la densification de secteurs les mieux équipés et les mieux desservis en transports en commun, afin de favoriser une « ville des courtes distances » plus sobre au plan énergétique et plus économe en temps de déplacements.



## POLARISER LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DE TROIS RÉSEAUX STRUCTURANTS

L'ensemble des principes du SCOT repose sur une organisation générale en bassins de vie, qui favorise la proximité, limite l'accroissement des déplacements et préserve l'intégrité des espaces naturels et agricoles d'un développement extensif. Cette organisation est bâtie autour de trois réseaux, qui structurent la nouvelle ossature du développement urbain :

**LES TRANSPORTS COLLECTIFS** : Priorité est donnée aux transports en commun et au fer, dans un souci d'interconnexion efficace, confortable et rapide des polarités d'agglomération. Le SCOT préconise notamment la mise en œuvre d'un véritable réseau express métropolitain (REAL), de type RER, pour les déplacements internes à la métropole et un développement du réseau de transports en commun d'agglomération pour la liaison entre les bassins de vie.

**L'ARMATURE VERTE** : Le SCOT traduit une volonté forte et largement partagée à l'échelle métropolitaine de préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles, essentiels pour la qualité de vie, l'attractivité et la richesse économique. C'est pourquoi il maîtrise et organise le développement urbain pour que ces espaces, supports d'une agriculture périurbaine essentielle pour l'agglomération, continuent à représenter à l'horizon 2030 près de 50% du territoire.

**LE RÉSEAU BLEU** : Emblématiques de l'identité et de la qualité patrimoniale de l'agglomération, nécessaires à son alimentation en eau et voies de transport de marchandises essentielles, le Rhône et la Saône sont considérés comme des espaces à restaurer, aménager et valoriser.

## 2010, POINT D'ORGUE DE LA CONCERTATION

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 engagé dès 2006 avec la société civile dans le cadre du Conseil de Développement de l'agglomération lyonnaise.

Entre mai et septembre 2009, le projet de DOG a fait l'objet d'une pré-consultation. Une cinquantaine de contributions ont ainsi été transmises par les collectivités membres, les personnes publiques associées et les SCOT voisins, permettant de faire évoluer le document au plus près des attentes des acteurs de l'agglomération.

Enfin, étape finale avant approbation du SCOT à la fin de l'année 2010, un débat public en deux étapes s'ouvre dès à présent en vue de la finalisation du document.

**LA CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES** : Conformément au code de l'urbanisme, le projet de SCOT arrêté le 14 décembre dernier va faire l'objet d'une consultation auprès des personnes publiques associées, des collectivités membres du Sepal, des communes et EPCI voisins compétents en matière d'urbanisme, ainsi que des syndicats mixtes porteurs d'un SCOT. Cette phase de consultation engagée en janvier se poursuivra jusqu'à la mi-avril 2010.

**L'ENQUÊTE PUBLIQUE** : Également exigée par le code de l'urbanisme et conduite selon les modalités du code de l'environnement, une enquête publique sera engagée à la fin du printemps 2010 sur une période de 2 mois.

Les résultats de la consultation et de l'enquête publique seront analysés par le Sepal en vue de la mise au point définitive du SCOT.

**Dès qu'il sera approuvé par le Comité syndical du Sepal, à l'horizon de la fin de l'année 2010, le SCOT de l'agglomération lyonnaise entrera dans une phase de suivi, d'évaluation et de mise en œuvre sous la responsabilité des collectivités qui l'ont élaboré.**