

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE  
SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET DE  
PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE –  
SEPAL**

**Séance du 27 janvier 2005**

**Date de convocation** : L'an deux mille cinq  
Le 14 janvier 2005 Le 27 janvier 2005 à 16 heures

**Date d'affichage** : Le Comité Syndical du Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL), légalement convoqué, s'est réuni au siège du SEPAL, sous la présidence de Monsieur Gérard COLLOMB, président du SEPAL.

**Nombre de conseillers** : Etaient présents : Mme Nicole Bargoin, M. Pierre Bonnard, M. Michel Bonnefois, M. François-Noël Buffet, M. Maurice Charrier, M. Jean-Philippe Chone, M. Gérard Collomb, Mme Marie-Chantal Desbazeille, Mme Geneviève Ferreol, M. Michel Forissier, M. Lucien Goubelly, M. Gérard Guyot, M. Patrick Laurent, M. Alain Lelievre, M. Georges Linossier, M. Martial Passi, M. José Rodriguez, M. Didier Sondaz, M. Raymond Terracher, M. Henri Thivillier, M. Roger Vayssiere, M. Gérard Verzier, M. Paul Vidal.

|               |    |
|---------------|----|
| - En exercice | 26 |
| - présents    | 23 |
| - Votants     | 23 |

Formant la majorité des membres en exercice.

Absents suppléés : M. Raymond Durand

Absents (Titulaires) : M. René Balme, Mme Samia Belaziz Bouziani, M. José Mansot.

M. François-Noël Buffet a été élu Secrétaire.

**OBJET : Avis sur le projet de  
Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)**

Par courrier en date du 15 octobre 2004, le Préfet de Région a saisi le Président du SEPAL, en tant que personne associée au sens de l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme, pour avis sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), qu'il envisage de soumettre à l'enquête publique au premier semestre 2005.

Les DTA ont été instituées en 1995 par la loi d'orientation d'aménagement du territoire (dite Loi Pasqua).

Selon l'article L. 111-161 du Code de l'urbanisme, « les DTA peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes

infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. »

Une DTA est donc élaborée par l'Etat. Sur un territoire couvert par une DTA, les schémas de cohérence territoriale (Scot) doivent être compatibles avec la DTA. En l'absence de Scot, les Plu et les PDU et tous les autres documents de planification doivent être compatibles.

La présente consultation s'insère dans la dernière phase de l'élaboration de la DTA.

Le projet de DTA 2004 est le fruit de travaux conduits jusqu'en 2003 revus et confirmés par les services centraux de l'Etat.

Délibération :

Après avoir entendu l'exposé du Vice-Président délégué et en avoir délibéré, le Comité Syndical décide de formuler l'avis ci-joint, en souhaitant que les points d'accord, les réserves et les demandes exprimés soient pris en compte dans l'élaboration définitive de la DTA.

Le présent avis sera transmis au Représentant de l'Etat. La DTA fera ensuite l'objet d'une rédaction définitive, avant transmission au Conseil d'Etat et publication par décret au Journal Officiel vers la fin 2005.

|            |  |
|------------|--|
| Votants    |  |
| Abstention |  |
| Contre     |  |
| Pour       |  |

**Et ont signé les membres présents  
pour extrait conforme  
Le Président,  
Gérard COLLOMB**

# Avis du SEPAL sur le projet de Directive Territoriale d'Aménagement

Annexe à la délibération 2005-2 du 27 janvier 2005

Sur proposition du Bureau, le Comité syndical, formule l'avis suivant, sur la base des études réalisées par l'Agence d'Urbanisme (Bilan SDAL, Paroles d'Acteurs, Prédiagnostic) et des réflexions menées depuis un an.

Il rappelle que les travaux du Scot ne font que commencer (Mise en marche des Ateliers et des Commissions de travail concrétisant l'association des personnes publiques à partir du deuxième trimestre 2005, formulation du projet d'aménagement et de développement durable fin 2006), ce qui signifie que le SEPAL devrait être à même de produire de nouvelles contributions à l'élaboration de la DTA dans les deux années à venir.

## ① Le SEPAL exprime d'abord son accord sur :

⇒ Le diagnostic, formulé par le projet de DTA, « Un territoire dynamique et globalement attractif, mais pour lequel la confiance dans le caractère positif d'une évolution au fil de l'eau serait naïve et dont la croissance prévisionnelle (+250 000 habitants en 2020) fabriquerait, sans action régulatrice forte, une conurbation inorganisée et dispendieuse, menacerait la qualité du cadre de vie, l'attractivité et la compétitivité de la Métropole et accentuerait les disparités entre les territoires ». et la conclusion qui en est tirée, à savoir : **la nécessité d'une action forte à l'échelle métropolitaine.**

⇒ Six des sept objectifs prioritaires proposés par l'Etat :

- reconnaître et soutenir la Métropole Lyonnaise comme Métropole internationale,
- garantir les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry,
- participer à la structuration multipolaire de la Métropole,
- reconquérir les territoires en perte d'attractivité,
- lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie,
- conserver les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.

sachant que pour le septième :

- réaliser les contournements autoroutier et ferroviaire et réaliser la ligne ferroviaire transalpine,

le SEPAL partage le principe du contournement autoroutier de l'Agglomération Lyonnaise, nécessaire au déclassement de l'A6/A7 et à la réaffectation de la Rocade Est à des fonctions d'agglomération comme prévu initialement, ainsi que le principe

du contournement ferroviaire nécessaire au développement du fret ferroviaire et au développement des transports périurbains de voyageurs.

Le Sepal aurait considéré comme préférable pour l'aménagement du territoire métropolitain et la responsabilisation de ses acteurs, et plus conforme au principe de développement durable, que cet objectif concerne la réalisation de contournements autoroutier et ferroviaire, **à définir en fonction du projet métropolitain**, plutôt que la réalisation de contournements autoroutiers et ferroviaire, **prédéfinis antérieurement par le Schéma de Services Collectifs Transport** sur des logiques essentiellement fonctionnelles et repris tels quels par le projet de DTA.

En outre, le Sepal considère que l'Etat doit prioritairement réaliser des barreaux permettant de rabattre le trafic international de l'axe Saône-Rhône vers l'A75, reliant Paris et Montpellier (diagonale Paray le Monial-Roanne, achèvement de la RN 7 en voie rapide de Nevers à Roanne, achèvement de la RN 88 en voie rapide du Puy en Velay à Millau) et que le contournement ferroviaire doit être réalisé dans sa section Sud avec un tracé le plus conjoint possible avec la ligne TGV Méditerranée, afin d'éviter la création de nouvelles coupures et de nouvelles nuisances au sein de la Métropole.

⇒ La reconnaissance de la nécessité de remettre la question foncière au cœur des politiques d'aménagement qui devrait se traduire de son point de vue par un engagement financier pérenne de l'Etat et des collectivités concernées (Région, Départements, EPCI) pour mettre en œuvre une politique foncière à l'échelle métropolitaine.

## ② Le SEPAL exprime ensuite des réserves sur :

⇒ Les modalités retenues pour conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement qui semblent restrictives. En particulier les questions du type d'activités à accueillir sur la plate-forme et surtout du développement économique induit, pouvant bénéficier aux territoires voisins, devraient être laissées plus ouvertes pour pouvoir être approfondies dans le cadre de « l'espace de négociation » commun aux trois Scots du SEPAL, du Haut Rhône Dauphinois et du Nord Isère, que constitue la question du devenir de l'Espace Interdépartemental autour de Saint-Exupéry.

Il s'étonne de la rédaction de la page 26, qui prévoit un développement très important du trafic d'ici 2020 (entre 14 et 20 millions de passagers) tout en n'excluant pas la présence d'aéroports actifs en Région.

⇒ Le principe d'encadrement strict du développement de certains secteurs géographiques (Mornant, Saint-Exupéry, L'Arbresle) potentiellement concurrents (Pont de Chéruy) alors que la question se pose aussi en termes de complémentarité dans une logique gagnant / gagnant. C'est ainsi que la définition d'un projet ambitieux pour le Grand Est Lyonnais (de Laurent Bonnevey à Pont de Chéruy et l'Isle d'Abeau), pourrait contribuer davantage à stimuler l'attractivité résidentielle de la Première Couronne Est, du reste beaucoup plus contrastée qu'elle n'apparaît dans la DTA, que la limitation de l'urbanisation sur la base des logiques actuelles.

⇒ Le fait que si la réalisation de l'autoroute A45 doit être préservée à moyen terme et s'accompagner d'une structuration et d'une mise en valeur des territoires constituant des sites de porte (cf l'aménagement, dans cette optique, du secteur des Sept Chemins sur le territoire du Scot de l'Ouest lyonnais), il faut que l'Etat s'engage auparavant dans un programme substantiel de travaux de sécurisation de l'autoroute A47, et de traitement des nuisances dans sa traversée des zones urbaines (Givors), tout en donnant la priorité au renforcement du service TER entre Lyon et Saint Etienne.

⇒ L'évolution du statut de la zone des Quatre Chênes par rapport au contenu du SDAL approuvé, qui suscite des interrogations, portant, notamment, sur le sens à donner au qualitatif « long terme » appliqué à la vocation de la zone et à la nature « industrielle et tertiaire » des installations autorisées.

### ③ Le SEPAL exprime enfin des demandes qui portent sur :

⇒ Le fait que le transport fluvial soit davantage affiché en termes d'investissement de la part de l'Etat comme mode alternatif ou complémentaire de transport de marchandises, en se fondant notamment sur le développement du rôle de Lyon comme port avancé de Marseille.

⇒ La reconnaissance comme zone d'envergure métropolitaine de la Vallée de la Chimie et du site industrialo-portuaire de Givors-Loire, qui serait susceptible de faciliter l'évolution de ces sites dans les années à venir et la mobilisation des ressources nécessaires à leur éventuelle reconversion, en liaison avec le développement de l'offre fluviale, par ailleurs préconisé par la DTA.

⇒ Le fait que le principe de la préservation et de la valorisation des espaces naturels et paysagers fonctionnant en système dans le cadre d'un réseau maillé, qui représente un enjeu majeur pour l'attractivité et la qualité de vie de la Métropole, ne s'applique pas qu'aux projets de développement des collectivités locales. Ce principe de préservation doit constituer aussi un critère majeur dans le choix des tracés des grandes infrastructures prévues par la DTA et, au-delà, s'appliquer effectivement aux projets de l'Etat et constituer une réelle protection des citoyens et des collectivités vis à vis de la réalisation de nouvelles infrastructures.

⇒ Le fait que l'Etat s'engage, plus concrètement dans le projet de DTA, à mettre en cohérence les politiques sectorielles qu'il conduit ou encadre (Santé, Education, Culture, Commerce) avec le fonctionnement métropolitain qu'il préconise dans la DTA.

-----

Concernant l'élaboration de la DTA, le SEPAL conteste l'affirmation du caractère « partagé » du projet, alors que, comme les autres syndicats de Scot dotés, pourtant, par la Loi SRU de la compétence en matière d'aménagement du territoire à long terme, il n'a pas été invité à participer au Comité de Pilotage de la DTA.

En accord avec plusieurs Scots de l'Aire Métropolitaine, le SEPAL estime que le projet de DTA, soumis aux personnes publiques associées, fait insuffisamment référence aux Scots comme instance de mise en cohérence des enjeux métropolitains portés par la DTA.

Il rappelle que l'existence de dix Scots ne constitue pas, en elle-même, un obstacle au traitement des questions métropolitaines, et qu'elle traduit aussi la volonté des responsables locaux de bien prendre en considération les spécificités de chaque territoire et de les porter politiquement. Par ailleurs, il constate que depuis 2002, une coordination dénommée Interscot, s'est mise en place, animée par l'Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'Agglomération Lyonnaise (avec l'appui de celle de la Région Stéphanoise). Cette démarche traduit la volonté des syndicats mixtes de débattre des interfaces et interdépendances entre leurs documents de planification, d'éclairer collectivement certaines thématiques (logistique, agriculture, etc.) et de mutualiser certaines études (projections et prospective 2030).

Alors que l'Etat émet le souhait, page 67, d'une « coopération entre toutes les structures en charge des Scot » et affirme page 7 et 19 que la DTA est « le seul outil capable d'apporter un cadre de réponses pertinentes et adaptées à l'échelle de l'Aire Métropolitaine », le SEPAL s'associe à plusieurs Scots de l'Aire Métropolitaine pour proposer que l'Etat reconnaisse dans le projet de DTA l'existence de la démarche Interscot et soutienne son renforcement **en actant le principe de la participation des syndicats mixtes de Scot au comité de pilotage et/ou de suivi de la DTA.**