

Contribution CEDRUL à l'enquête publique du SCOT de l'agglomération lyonnaise

Sommaire

Préambule	p 2
I) Sur le fond et la forme des concertations	p 2
II) Sur les enjeux d'aménagement des territoires de l'agglomération	p 4
III) Sur la clarification de la notion de pôle et de multipolarité	p 6
IV) Sur le renforcement des orientations de transport et logistique urbaine.	P 7
V) Sur Le rapport à la démarche du plan climat énergie du Grand-Lyon.	p 9
Conclusions	p 10
Annexes :	p 12
rapport de délibération N°14 du conseil municipal de Saint-Priest du 26 mai 2010	
Références contributions CEDRUL :	
Contribution CEDRUL au CFAL :	
http://www.darly.org/darly-ftp/doc/cedrul/2009-02-14-avis-projet-cfal-cedrul.pdf	
Contribution CEDRUL aux réflexions sur le nœud ferroviaire lyonnais :	
http://www.darly.org/darly-ftp/doc/cedrul/2009-09-21_cedrul_contribution-nfl.pdf	
Contribution CEDRUL à la concertation préalable à la révision N°1 du PLU du Grand-Lyon sur la commune de Décines :	
http://www.darly.org/darly-ftp/doc/projets-agglo/2010-04-15_cedrul_concertation-plu-decines.pdf	
Liste des associations de la CEDRUL	p 12

Préambule : sur l'ordonnancement des documents de planification et ses conséquences.

Mis en place par la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbains), le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) est un document de planification urbaine déterminant, car il produit des effets juridiques vis-à-vis des futurs projets et des futures politiques à mettre en œuvre.

Comme document de planification, il joue un rôle essentiel dans l'énoncé de la vision stratégique métropolitaine et doit servir de référence pour les différentes politiques publiques territoriales.

Le projet de SCOT proposé à l'enquête publique vient à la suite de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), publiée par décret le 9 janvier 2007 et remplace l'ancien Schéma directeur.

Adopté d'ici fin 2010, il s'appliquera aux 57 communes du Grand Lyon ainsi qu'aux 17 communes voisines de l'Est lyonnais, du Val d'Ozon, soit environ 1,25 million d'habitants au total.

Sa prétention est de préparer les conditions de vie des habitants de l'agglomération lyonnaise, à l'horizon 2030, en termes de logements, transports, emplois, commerces, éducation, santé, loisirs...

Certaines associations avaient déjà émis un avis lors de l'élaboration de la DTA, dans lequel elles regrettaient notamment que le territoire d'application soit trop étriqué et que les grandes infrastructures envisagées ne soient pas précisées.

Le projet de SCOT comporte en conséquence les mêmes défauts : son territoire n'est pas à la mesure des enjeux de l'agglomération, avec des territoires morcelés au sein de la Région Urbaine de Lyon.

Le projet reste en pleine interrogation sur le positionnement et les conséquences des infrastructures d'État non précisées dans la DTA : exemple du CFAL branche Sud.

Autrement dit, une DTA non directive génère forcément un SCOT incohérent.

La contribution de la CEDRUL s'attachera à montrer au travers des exemples d'implantation d'équipement d'agglomération comme le projet de grand stade à Décines ou d'infrastructures comme le CFAL et les aménagements du réseau des TC du Sytral (Cf. indications en annexe sur les contributions de la CEDRUL sur ces sujets), comment les décisions prises peuvent influencer sur et peser dans le bilan global du Grand-Lyon. Cette contribution s'accompagne en conclusion d'une réelle attente de prise en compte des propositions de la CEDRUL dans le DOG ou le PADD réajusté, ou, pour celles qui le justifient dans le chantier de mise en œuvre du SCOT.

I) Sur le fond et la forme des concertations.

La méthode de travail du SEPAL a été orientée vers une recherche de vulgarisation des phases d'élaboration des documents, notamment du plan d'aménagement et de développement durable qui traduit les objectifs politiques d'aménagement et de développement. L'élaboration est restée malgré tout peu connue du grand public malgré les efforts de l'équipe technique : le territoire et les enjeux sont au-delà des sphères d'intérêt et des préoccupations du citoyen. La CEDRUL regrette cependant que la plupart des conseils municipaux et tous les conseils d'arrondissements ne se soient pas réunis pour prendre connaissance et s'exprimer sur le dossier soumis à l'enquête publique.

C'est ainsi, par exemple, que des conseils municipaux se prononcent par ailleurs en faveur du projet pharaonique de centre commercial et de loisirs de l'OL Group à Décines, à partir d'information fausses (cf. rapport délibération N°14 du conseil municipal de Saint-Priest du 26 mai 2010), sans disposer de la moindre étude d'impact globale du projet, ni de la vision difficilement conciliable de ce centre commercial avec les objectifs de verdissement du SCOT, lui-même en contradiction avec le règlement du SAGE. Ce centre commercial est pourtant incompatible avec certaines directives de la DTA comme les critères de dessertes rappelés par le Préfet dans son avis du 2 avril 2010 sur le projet de SCOT. Ce site n'est pas inscrit dans les priorités du PDU.

Si le citoyen a parfois du mal à identifier les relations et l'ordonnancement des documents de planification ou de gestion des territoires, il ne peut, et ne doit, en être de même par les élus qui prennent des décisions lourdes de conséquences pour les citoyens, en l'absence de synthèse préalable sur tous les aspects d'un projet.

Pourtant le concept « d'inversion du regard » c'est-à-dire la prise en compte en priorité des milieux non-urbanisés et de leurs liens, ainsi que la prise en compte des modes de déplacements allant au maximum vers les modes alternatifs aux voitures et camions, pour enfin examiner les conditions d'urbanisation avec la proximité maximum des services, est sans doute le bon scénario.

Il s'agit ensuite d'éviter les contradictions avec ces principes, dès lors que les situations locales se crispent ou que les projets chimériques font oublier : le bon sens, la saine gestion des espaces ainsi que les programmations déjà actées et les moyens financiers. Dans ces situations, les qualités de l'équipe technique ne peuvent rien.

Cependant, la crispation peut être observée dans plusieurs lieux au vu des avis joints à l'enquête publique :

- Au Sud et Sud-Est, l'opposition au fuseau du CFAL Sud retenu pour l'étude de création d'une nouvelle voie ferrée et la tardiveté de décision de l'État (15 avril 2009) sur un projet imaginé dès le début des années 90 conduisent toutes deux à un document insatisfaisant dans la prise en compte des conséquences et des atouts de ce projet.
- A l'Ouest, mêmes problèmes sur les autoroutes et rocade dont la réalisation se heurte non seulement aux discussions de positionnement de ces infrastructures, aux investissements énormes pour leur réalisation, mais surtout à l'indispensable recherche de solutions alternatives de déplacements.
- Au Nord-Ouest, les envies de promenade des habitants de l'agglomération dans les lieux boisés ou cultivés sont diversement appréciées.
- Au nord, l'absence de coordination des territoires sur les questions commerciales va jusqu'au conflit juridique.
- Au Nord-Est, l'inquiétude sur les relations par transports en commun, entre bassin de vie et bassin d'emplois, s'exprime par rapport à l'absence de projet immédiat de desserte du Nord-Isère par le CFEL.
- A l'Est, une demande de pôle de formation et universitaire laisse percevoir un regret que ce domaine soit réservé aux territoires de Lyon et Grenoble.

Ces avis des collectivités « satellites » très proches de l'agglomération plus dense traduisent le caractère étriqué du territoire du SCOT. Même s'il y aura toujours des effets de « frontière » et si les efforts de la démarche « inter SCOT » permet de les réduire, il n'en demeure pas moins que les propositions en terme de liaisons vertes, corridors écologiques, trames bleues et modes de transports et déplacements sont limitées par le périmètre du SEPAL.

On retrouve cet inconvénient dans l'attention à porter sur les territoires d'apport et de constitution de la nappe d'eau de la molasse, principale réserve d'eau potable pour l'agglomération. Les périmètres évalués par les travaux du SAGE de l'Est Lyonnais situent ces territoires sur les balnes viennoises et débordent celui du SEPAL. Dans le projet de SCOT du SEPAL, l'identification de ces lieux devait être plus formalisée et des mesures renforcées contre le mitage très important au cours de ces dernières décennies qui imperméabilise les sols. Des préconisations devraient être mentionnées dans le SCOT.

II) Sur les enjeux d'aménagement des territoires de l'agglomération et la cohérence des projets :

Nous rappellerons tout d'abord la situation de crise qui impacte aujourd'hui la société et l'ensemble de nos concitoyens. Cette réalité doit nous obliger à nous interroger sur le sens que peut avoir aujourd'hui une démarche de prospective, et nécessite d'intégrer sérieusement cette préoccupation et son contexte dans la façon de conduire l'exercice. Mais cette situation invite sans doute aussi à construire de nouveaux repères au niveau territorial pour affronter le monde de demain et toutes ses incertitudes, notamment sous l'angle de la solidarité et de l'innovation.

La CEDRUL atteste son soutien au projet de « multipolarité » pour l'agglomération et la métropole et propose que le DOG aille un peu plus loin dans la clarification et la déclinaison de ce concept pour éviter les incohérences rencontrées dans les différents dossiers cités.

Les préconisations du DOG :

Sur le développement des activités commerciales :

Le DOG (Document d'Orientation Général) définit les orientations en matière d'aménagement du territoire pour le futur SCOT du Grand-Lyon.

Ces orientations seront traduites localement et à court et moyen terme par les SCOT et s'imposent aux PDU et PLU.

Orientations pour le commerce de proximité :

Le DOG préconise de garantir au niveau de chaque quartier ou de chaque commune une offre commerciale et de services aptes à satisfaire les besoins de première nécessité et achats du quotidien réalisables en modes doux (courtes distances).

Orientations pour l'offre commerciale des bassins de vie :

A l'échelle du bassin de vie, l'offre commerciale doit pouvoir répondre le mieux possible non seulement aux besoins du quotidien, mais aussi aux besoins d'achats plus occasionnels en alimentaire, équipement de la maison et de la personne, et culture - loisirs.

Chaque bassin doit se rapprocher d'une situation d'autosuffisance et d'un équilibre entre l'offre commerciale proposée et le potentiel de consommation des ménages, afin de réduire les déplacements automobiles liés aux actes d'achats.

Le DOG fixe les orientations suivantes :

- **implantation privilégiée dans les polarités urbaines les mieux desservies et les plus accessibles par les transports collectifs...**
- **développement maîtrisé des pôles commerciaux de bassins de vie qui se sont constitués en proximité des polarités urbaines ou dans leurs périphéries...**

Le développement doit profiter à toutes les catégories de population de l'agglomération et contribuer effectivement à une amélioration du « vivre ensemble ».

Sur la limitation des émissions de polluants :

Conformément au PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) instaure un principe de sobriété énergétique pour réduire les émissions polluantes et les émissions de gaz à effet de serre dans trois domaines prioritaires : les transports, l'habitat et le développement économique. C'est prioritairement dans le domaine des transports que des gains peuvent être réalisés.

Il implique de viser une « ville des courtes distances »

Les opérations d'urbanisme sont prioritairement localisées au sein des polarités urbaines qui disposent d'un bon niveau de services et d'équipements intermédiaires, afin de favoriser les déplacements courts.

Les secteurs agricoles situés à proximité du territoire urbain peuvent accueillir une économie agricole tournée vers la vente locale des productions.

Des réseaux locaux « modes doux » connectés aux réseaux des voies vertes et aux espaces de loisirs et de découverte du territoire sont développés.

Dans les projets d'extensions et de renouvellements urbains, le DOG préconise la réalisation d'aménagements permettant d'assurer la continuité, la sécurité et la convivialité des déplacements piétons et cyclistes, notamment pour l'accès aux équipements et aux pôles d'échanges avec les transports collectifs.

Éviter la création de zones d'activités à l'écart des secteurs bien équipés

- Le développement de zones à caractère mixte (activités / logements / équipements / espaces verts) pour des activités et services compatibles avec l'habitat est privilégié pour permettre un voisinage des activités avec les réseaux de transport collectif et les services de la vie quotidienne.

Favoriser l'utilisation des transports collectifs

- Les opérations d'urbanisme sont prioritairement localisées au sein des secteurs bien desservis ou dont la desserte est prévue par le Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise et par le réseau de transports collectifs d'agglomération.

Le DOG formule trois types d'orientations pour une agglomération belle et agréable à vivre :

Une ville apaisée : parce que les habitants doivent pouvoir vivre dans une ville préservée des nuisances liées à l'automobile; il recommande de privilégier des espaces publics où les modes de déplacements non motorisés sont favorisés.

Une ville embellie : dans le cadre des constructions neuves, des opérations de renouvellement urbain et des campagnes de réhabilitation, une attention particulière est portée aux espaces de proximité

Une ville équilibrée : la mixité des fonctions et des usages doit être garantie dans tous les quartiers pour permettre à la ville de se renouveler, de croître et d'embellir.

Exemple d'incohérence du projet grand stade à Décines avec les orientations du DOG :

L'exemple du projet de stade au Montout illustre bien les incohérences entre les orientations des documents de politique d'aménagement et les projets.

Ces orientations définies dans le DOG n'existent pas pour le projet de grand stade au Montout où tout est à reconsidérer pour atteindre les objectifs du DOG.

Une lecture attentive du dossier du grand stade et d'activités connexes commerciales depuis son origine montre bien que ce projet est en total déphasage avec les politiques d'aménagement du territoire de l'agglomération lyonnaise préconisées par le Grand-Lyon, et par rapport aux enjeux auxquels nous sommes confrontés.

Le projet de Grand-stade sur le site du Montout impacte directement des terres agricoles et l'agriculture périurbaine sur le secteur Nord du V Vert, et les connexions biologiques avec les territoires de Miribel-Jonage et du Nord Isère et n'est à ce jour desservi par aucun moyen de transport en commun adapté au transport de 60.000 personnes en 2 heures.

Il existe aujourd'hui à proximité du site du Montout de nombreux terrains agricoles pour lesquels la pression foncière sera à terme très forte, et incitera mécaniquement les propriétaires à valoriser leur patrimoine, en vendant leurs terres à des investisseurs n'ayant pour but que de construire. (les dernières manifestations d'entrepreneurs favorables à ce projet ne peuvent que renforcer notre inquiétude sur ce sujet).

La collectivité publique se retrouverait alors rapidement confrontée à des projets urbains proposés par des promoteurs divers et variés (malgré la recommandation du SAGE de l'Est lyonnais qui demande la préservation du V vert dont la plaine agricole entre Décines et Chassieu).

En tenant compte du fait que le Stade de France d'une capacité de 80.000 places occupe une superficie de 17 ha seulement, il est manifeste que **le site de Décines avec ses 70 ha serait majoritairement**

utilisé pour des activités commerciales et de services sans rapport avec le sport (1.500.000 spectateurs pendant les matchs et 800.000 clients le reste de l'année) et **qui engendreraient des déplacements et émissions de GES contraires au plan climat énergie.**

En effet, en plus du Grand-stade de l'OL seraient réalisés sur ce secteur les projets d'activités commerciales : Des hôtels, un centre de loisirs, un musée, et d'autres enseignes commerciales à proximité (ex : le Leclerc ...)... **Ce souhait du Grand-Lyon, de vouloir faire émerger ici un nouveau grand pôle économique, viendrait en contradiction avec l'orientation du DOG qui préconise une ville de la proximité et des courtes distances, génératrice de qualité de vie.** Alors même que les services spéciaux de transports des spectateurs et/ou clients ne seraient en services que pour les matchs.

La collectivité du Grand-Lyon aurait du anticiper cette contradiction en soumettant à la concertation préalable qui s'est déroulée, une réflexion globale sur le devenir et l'évolution des espaces agricoles et /ou à urbaniser dans tout ce secteur en conformité avec le DOG, le PLU et son projet de plan climat énergie. Mais elle aurait du aussi fixer, dans le même temps les grandes lignes de l'urbanisation qu'elle souhaite (de préférence dense, compacte, économe en espace naturel et agricole ...) pour ce secteur, en cohérence (et non en concurrence) avec les projets réalisés ou en cours comme : La requalification et reconstruction du quartier Prainet avec le concours de l'ANRU ou le centre commercial Vaulx carré de soie.

III) Sur la clarification de la notion de pôle et de multipolarité.

Pour favoriser la multipolarité, la CEDRUL souligne qu'il est important de préciser la définition de la notion de pôle, via une déclinaison plus complète des éléments qui le composent.

Nous relèverons au passage la confusion sémantique qui existe autour de cette **notion de « pôle »**. Ce terme est en **effet utilisé pour décrire les pôles d'agglomérations multifonctionnels** aussi bien que les zones d'activités monofonctionnelles (**« pôle économique », « pôle commercial », « pôle universitaire »...**) dont la localisation est parfois décalée avec celle des pôles de la **« multipolarité »**, ce qui affaiblit la proposition globale.

Nous soutenons la proposition du Conseil du Développement qui propose que le concept de multipolarité se structure autour des trois critères suivants :

- **Une conception des pôles comme territoires multifonctionnels** : afin d'éviter si possible une spécialisation géographique qui aurait pour conséquence une dissociation fonctionnelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ces pôles devraient ainsi combiner des fonctions de centralité (commerces, services, équipements sociaux, culturels, de formation, de santé...) avec un niveau de rayonnement en adéquation avec la zone d'influence du pôle, avec des fonctions d'habitat et d'emploi. Cela pourrait aider, en outre, à établir une hiérarchisation des différents pôles.

- **Une forte articulation entre l'organisation multipolaire et celle des transports en commun** : Développement et connexions de radiales et rocares, transports en commun en site propre (TCSP) ou autres, et plus généralement de la chaîne multimodale de déplacements, y compris les modes doux. Les pôles proposés par le SCOT devraient viser à être, du point de vue de la cohérence avec les déplacements, les nœuds de connexion et d'accessibilité les plus performants de l'agglomération. Ce point nous paraît devoir être renforcé dans le DOG.

De même la carte figurant à la page 16 du projet de DOG (architecture territoriale multipolaire) du DOG devrait expliciter davantage ces orientations et l'articulation avec les déplacements (rocares de transports en commun, nœuds de connexion...).

- **Des préconisations plus fortes sur la contribution des politiques publiques à cette organisation multipolaire**. Cela concerne notamment la localisation des (grands) équipements futurs et plus généralement des fonctions urbaines futures, ou le renforcement de celles qui existent.

- Hiérarchisation des différents pôles.

Nous proposons que soit conduite une réflexion permettant d'introduire une hiérarchie qui pourrait s'appuyer sur deux critères principaux :

- d'une part, l'impact du pôle sur l'organisation du territoire, et son efficacité fonctionnelle.
- d'autre part, son degré de faisabilité en tenant compte de la cohérence aux différentes politiques (transports, commerce, plan énergie climat...).

Cette hiérarchisation pourrait justifier que soit sélectionnés, les pôles qui ont le plus de capacité à traduire et mettre en œuvre le concept mis en avant par le SCOT.

- Examiner en quoi d'autres orientations affichées par le SCOT peuvent favoriser ou contredire l'objectif de multipolarité.

A partir d'une lecture attentive des différents chapitres et illustrations du DOG (cartes, représentations du schéma qui pointent des fonctions spécifiques dispersées ou réparties dans l'aire urbaine), qu'il s'agisse des fonctions tertiaires, des pôles universitaires ou commerciaux, des activités culturelles, ou des pôles de densification autour des gares etc...il convient de se demander si les propositions « sectorielles » formulées conduisent à renforcer la multipolarité ou peuvent au contraire, conforter l'éclatement d'un certain nombre de fonctions de centralité. Cela aiderait aussi à préciser comment, dans une métropole multipolaire peuvent se combiner des pôles généralistes de niveaux différents et des pôles basés sur des fonctions plus spécialisées.

La CEDRUL soutient la proposition du Conseil du Développement de proposer que le texte du DOG sur la multipolarité soit renforcé et clarifié. En étant toutefois conscient que cette problématique complexe appelle des études plus approfondies à la suite du SCOT.

IV) Sur le renforcement des orientations de transport et logistique urbaine.

Les activités logistiques tiennent une place importante dans le SCOT, ce qui est justifié en raison des enjeux tant économiques qu'environnementaux. Mais le volet « logistique urbaine » est abordé avec une certaine tiédeur alors que l'on pourrait attendre que le SCOT s'autorise plus d'audace et regarde au-delà du PDU actuel.

La CEDRUL propose que le DOG invite les autorités à faire preuve de plus de volontarisme dans les politiques publiques dans ce domaine, à encourager l'innovation et à organiser la coordination des réflexions et des actions des différents acteurs des transports et de la logistique y compris avec les territoires voisins. Exemples d'actions à soutenir : expérimentation de véhicules propres en pré et post acheminement, tram fret, depuis le Port Édouard Herriot, la plateforme rail-route de Vénissieux, le pôle alimentaire de Corbas, la zone cargo de Lyon Saint-Exupéry, et la nouvelle plateforme logistique de transport combinée dont la localisation proche du bassin de consommation et de production permettra de réduire également l'impact sur l'environnement.

Propositions :

- Renforcer les objectifs en portant plus d'attention aux problématiques d'emploi et de bassin de main d'œuvre dans la spatialisation des activités économiques.
- Renforcer le message sur la mixité sociale, pluriactivité, et sur la densification des polarités, dans une optique d'efficacité et d'économie d'énergies (desserte de transport en commun, covoiturage...).
- Plaider la diversification, autant que possible, des activités économiques dans chacun des pôles pour éviter les spécialisations géographiques.

Le contre-exemple du Grand-stade au Montout comme projet "déstructurant" pour la politique des transports publics sur l'agglomération.

Le projet, tantôt grand stade, tantôt OL Land, nous a été présenté comme **stratégique** et structurant pour le développement du site du Montout.

S'agissant des accès, un site pourrait être considéré comme stratégique s'il était au croisement de voies de communication (pas seulement routières) de forte capacité et structurantes pour le territoire

concerné. Or le Montout est un **cul-de-sac**, coincé entre la rocade Est et l'axe Jean Jaurès-République sans moyen d'accès de transports en commun et ferroviaire. Ce n'est donc pas un site stratégique.

Les accès prévus ne sont que des dessertes à partir de voiries existantes (cf. p12 les cartes et p13 de la contribution CEDRUL sur la révision du PLU : Liste des aménagements de voiries envisagés). Ex :

- Modification de l'avenue Jean Jaurès, destinée exclusivement au stade,
- Débranchement de T3 avec un terminus au stade, destiné exclusivement au stade,
- Connexion à la rue Elysée Reclus,
- bretelle de raccordement à la rocade Est, destinée exclusivement au stade,
- Raccordement à Eurexpo par une voie en site propre, donc interdite à la circulation générale.

Ce projet ne développe que des **bretelles d'accès**, il ne développe pas de nouvelles voies structurantes. **Ce n'est donc pas un projet structurant.**

Par ailleurs, la comparaison entre les moyens de transport existants sur Gerland et les moyens à mettre en œuvre sur Décines illustre bien l'inconstance et l'incohérence de la politique des transports décidée à cette occasion.

Nous passerons sur la comparaison des capacités d'accès des sites envisagés (voir contribution CEDRUL à la révision du PLU). Mais plusieurs constats s'imposent.

1^{er} constat : un manque flagrant de cohérence entre les discours et les actes :

Inconstance de la politique des transports :

Le PDU faisait surtout état jusqu'au nouveau plan de mandat (2008/2014) du développement des lignes de Transports en Commun existantes, illustrant la logique d'efficacité recherchée dans le maillage du réseau.

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) en vigueur révisé en 2005 ne fait aucunement état des prolongements T3 vers le stade et de la ligne T2 jusqu'à Eurexpo (puis de son prolongement jusqu'au site du Montout) ; par contre, il prévoit bien :

- Les lignes fortes en rocade A7 = Gerland/Villeurbanne et A8 = Vénissieux/Vaulx-en-Velin dont les études n'ont toujours pas été finalisées.

Le Sytral fait d'ailleurs référence au PDU adopté à Lyon en 1997 et révisé en 2005 (en p 6 du dossier de concertation du prolongement de T1 du Confluent à Gerland), pour justifier ce prolongement (judicieux) qui constituerait l'amorce de l'axe fort A7 (cf. carte du PDU en annexe p 14 sur laquelle n'apparaît pas le prolongement de T3 ni celui de T2bis). Où est la cohérence entre les deux discours ? Pour mémoire, le tracé A7 provient d'emplacements réservés (en général 30m de largeur) des années 60, à l'origine pour créer des rocades urbaines, entre Gerland et La Doua. Ces emplacements réservés ont ensuite été conservés dans les plans d'occupation des sols pour y inclure un TC en site propre dénommé « T7 », puis sont devenus le support d'un tracé A7 « à étudier » selon le PDU... Le tracé A8 a fait l'objet de « périmètres de projets » sur un tracé judicieux allant du terminus de la ligne D à Vénissieux au terminus de la ligne C3 à Vaulx-en-Velin, en passant par la fac de Bron et les hôpitaux. Le tracé était intitulé T8 dans les plans d'occupation des sols, il a été reporté en tracé A8 « à étudier » dans le PDU. Ces objectifs présents dans le PDU de 1997 n'ont donné lieu à aucune avancée, pas plus que depuis sa révision en 2005....

2^{ème} constat : un besoin d'investissement qui obère tout autre investissement :

Les déclarations du Président de l'OL (Le Progrès du mercredi 25 novembre 2009) évoquant la possible intervention financière de l'État pour réaliser le prolongement de la ligne de tramway T2bis jusqu'au Grand-stade, illustrent bien le manque de cohérence de la démarche d'aménagement de ce territoire, malgré les contorsions pour donner des apparences « plus écologique » d'accessibilité à ce site.

Cela confirme malheureusement, ce contre quoi nous nous élevons : Ce projet nécessiterait un engagement financier exorbitant (envisagé ou à venir, du même ordre que celui du stade lui-même c'est à dire 400 à 500 Millions d'Euros) de la part des collectivités pour la réussite d'un projet strictement privé.

Les prolongations de T2 et T3 non prévues au PDU viendraient amputer les budgets des projets inscrits et contrecarrer à jamais le prolongement envisagé de T3 vers les communes du Nord Isère (Pusignan...) comme schématisé dans le DOG (cf. carte p14 de la contribution CEDRUL au PLU).

Et malgré cela, la desserte du grand stade au Montout par les transports en commun resterait notoirement insuffisante et bien en deçà du potentiel du site de Gerland.

3^{ème} constat : une gabegie financière programmée

En faisant l'hypothèse que T3 et T2bis soient prolongées jusqu'au site du Montout, ces deux lignes n'offriraient qu'un potentiel 2 fois inférieur à celui de Gerland.

L'épuisement des ressources fossiles, la nouvelle taxe carbone vont contribuer au renchérissement des énergies et donc à la part des déplacements des déplacements dans les budgets des ménages.

Or, les investissements qui seraient réalisés pour prolonger T2 jusqu'à Eurexpo puis jusqu'au grand stade du Montout, ne desserviraient que très peu de population (surtout dans la partie Eurexpo-Montout, et en tout cas, beaucoup moins que ce que desserviraient les lignes A7 et A8 prévues au PDU). Ce serait donc une débauche financière que d'abandonner un site comme celui de Gerland aussi privilégié et bien desservi par les TC, pour un site à l'écart de l'agglomération lyonnaise, sans aucune liaison lourde, où tout serait à faire à un coût « pharaonique ».

V) Sur Le rapport à la démarche du plan climat énergie du Grand-Lyon.

Nous souhaitons une certaine cohérence entre la démarche du plan climat et l'urbanisme :

La saisine par le Grand-Lyon du Conseil de Développement dans le cadre du plan climat fixe aux participants du groupe ressource (représentants de la société civile) comme objectifs :

- De co-construire des scénarii climat pour atteindre une agglomération sobre en carbone à l'horizon 2030,
- D'identifier les transformations des modes de vie (modes d'habiter, de se déplacer, de consommer, d'occuper ses loisirs, de communiquer...) nécessaires au passage à une agglomération sobre en carbone.
- Et de favoriser l'appropriation des objectifs climat par les acteurs de la société civile et susciter les changements de comportements.

Or, nous pouvons d'ores et déjà faire le constat que ce projet d'OL Land avec son grand stade sur le site du Montout à Décines est en pleine contradiction avec l'objectif central d'une agglomération sobre en carbone qui devrait se conformer aux orientations que donne la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme) de la ville durable.

La desserte telle qu'envisagée, très majoritairement par la route (82%), est un gâchis écologique à contre courant des préoccupations énergétiques et climatiques actuelles du Grand-Lyon.

La FNAU propose de donner quatre dimensions à la ville durable :

- **une ville compacte favorisant les déplacements sans voiture.** La FNAU préconise un projet global de territoire englobant les espaces naturels et agricoles et se déclinant **aussi bien à l'échelle de l'intercommunalité que de l'infracommunalité**;
- **une ville économe, neutre en énergie,** valorisant les friches et où les constructions et les démolitions s'équilibrent. **La ville économe doit entretenir et réhabiliter fortement son parc de bâtiments existants...** Nous ajouterons les équipements culturels et sportifs.
- **une ville sécurisée** où les risques sont bien gérés et en particulier ceux qui ont trait à l'eau... (rappel, voir l'impact et les risques que fait peser le projet de grand stade au Montout et ses parkings sur la nappe phréatique de l'Est lyonnais).
- **une « ville nature »** conservant des espaces naturels diversifiés en forme, en taille et en usage, dont les objectifs sont la qualité paysagère et la préservation de la biodiversité.

Quatre dimensions auxquelles le projet OL Land avec le grand stade au Montout tournerait le dos.

En conclusion : Du global ... Au local.

Pour ce qui concerne le DOG proprement dit, l'essentiel de nos suggestions se traduit par des propositions d'enrichissement et de clarification du projet de SCOT.

A commencer par le besoin de mieux expliciter les perspectives affichées à l'échelle métropolitaine (celle de la région urbaine), dont devrait largement découler les orientations d'aménagement pour l'agglomération lyonnaise, qu'il s'agisse de la coopération métropolitaine entre acteurs économiques, universitaires, de transports... ; ou de la construction d'une conscience métropolitaine consolidant le sentiment d'appartenance au territoire de la part des citoyens métropolitains.

La CEDRUL confirme son soutien au projet de «multipolarité» pour l'agglomération et la métropole, et propose que le DOG aille un peu plus loin dans la déclinaison du concept et sa clarification.

La CEDRUL partage la grande attention, portée dans le DOG, aux problématiques du développement durable et préconise quelques renforcements, tant sur l'organisation urbaine (« pour une ville plus dense, plus mixte et plus verte ») que sur les transports.

Nous confirmons notre intérêt pour que toutes les conditions de mise en œuvre du SCOT soient réunies, pour la mission de suivi du SEPAL et la nécessaire mobilisation et participation des acteurs du territoire et de la société civile.

Enfin, la CEDRUL suggère que pour donner une plus grande lisibilité au DOG, l'expression cartographique soit davantage cohérente et hiérarchisée. Le DOG pourrait mettre en avant une dizaine de cartes porteuses des messages les plus forts, en ayant le souci d'en rendre la lecture, ainsi que la légende, aussi accessibles que possible pour le grand public.

L'ensemble des observations qui précèdent illustre combien est complexe l'approche développement durable pour satisfaire toutes les politiques mises en œuvre. Que cette approche ne peut se faire qu'en prenant en considération l'ensemble des paramètres économiques, environnementaux, sociaux et énergétiques, et dans la co-construction avec les populations.

Plus localement :

La CEDRUL demande que les critères de reconstruction et densification des milieux déjà urbanisés, les critères de forte prise en compte des milieux naturels, de trames vertes (liaisons vertes, de corridors écologiques) de desserte en transport en commun et raccordement voies ferrées pour les activités, soient vraiment appliqués et démontrés dans tous les choix de sites de développement. Ces critères sont manifestement absents, pour toutes ou majeure partie, sur les projets suivants :

- Transformation de la plaine de l'aérodrome de Corbas en zone d'activités : cette plaine est entièrement couverte par une ZNIEFF qu'il sera impossible de compenser. Par ailleurs la desserte en transports en commun et les raccordements ferrés sont inexistants. Ces terrains sont à proximité d'un captage d'eau potable important et les nappes d'eau souterraines sont proches du niveau du sol.

La CEDRUL demande le maintien en plaine naturelle de l'aérodrome de Corbas et la protection intégrale du périmètre de recensement de la ZNIEFF, sans que cela vienne obérer ou interdire la réalisation du fuseau Sud du CFAL.

- Suppression de l'inscription d'un site de développement au lieu-dit Montout pour un centre commercial et de loisirs (dont une énorme capacité de planchers commerciaux, d'hôtels et un stade de 60 000 places). Ce site est situé au sein d'un espace naturel sensible (ENS) dont le périmètre comprend le « V vert nord ». Ce périmètre ENS n'est pas aménageable ni constructible au vu de l'article 10 du règlement du SAGE. Il est dépourvu de toute desserte adaptée à son fonctionnement et la recherche de desserte, même très partielle au vu des besoins, affectera irrémédiablement le reste du V vert nord. Ce projet de 50 à 60 hectares annihile la possibilité d'aménager et conforter la liaison verte et corridor écologique entre le V vert nord et le parc de Miribel Jonage.

Il paraît plutôt ahurissant de déterminer un tel site pour uniquement un effet d'aubaine au profit exclusif d'une société privée de loisirs sans mener préalablement une étude d'impact globale sur tous ses effets, notamment sur les espaces naturels, les transports et les finances publiques.

Le SCOT, au vu des principes qu'il propose et pour être compatible avec le règlement du SAGE, doit supprimer tout projet d'urbanisation sur le Montout et inciter l'aménagement d'une réelle liaison verte et corridor écologique jusqu'au parc de Miribel Jonage.

C'est pourquoi nous souhaitons explicitement que le projet de SCOT ne comporte aucune disposition ou mention, notamment sur les cartes (exemple appendice ligne de tram T3 à Décines), favorisant la construction, à Décines, d'un deuxième grand stade dans notre agglomération

La CEDRUL soutient les remarques du Préfet sur les priorités à affirmer pour la réalisation des roclades de transports en commun A7 et A8, conformément aux principes affirmés par le SEPAL de « passer de l'étoile à la toile » et de conforter les lieux déjà urbanisés.

La CEDRUL a déjà réitéré cette demande à chaque concertation préalable et lors des enquêtes publiques qui tendent à prioriser les extensions en antennes pour pallier les choix erratiques d'implantations d'équipements importants. Il y a une grande urgence à appliquer dans ce domaine aussi « l'inversion du regard ».

La CEDRUL demande que les programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU) et document d'aménagement commercial (DAC) soient élaborés sur l'ensemble du territoire du SCOT, ce qui suppose que l'autorité organisatrice des transports urbains s'exerce sur ce territoire (extension du SYTRAL ou intégration dans un nouvel organisme). Préalablement, le territoire du SCOT devrait être adapté par le Préfet aux réalités économiques et de transports. Le projet de loi sur les collectivités territoriales pourrait être le moment à saisir.

La CEDRUL demande que le projet de roclade ferroviaire, initialement à priorité fret, soit pleinement pris en compte pour desservir le sud-est lyonnais dans les perspectives de développement que lui assigne le SEPAL. La CEDRUL sera très attentive aux conditions d'insertion de ce projet et de protection des populations et des nappes phréatiques. Nous demandons que le tracé Sud du CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) soit explicitement représenté suivant le tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord, comme indiqué dans la décision ministérielle.

La CEDRUL estime qu'il est indispensable, pour élaborer le SCOT, que le SEPAL dispose des éléments nécessaires à la prise en compte des infrastructures de déplacements dans l'ouest lyonnais. Ces éléments sont tout autant indispensables pour le PLH, le PDU, le DAC et la révision des plans locaux d'urbanisme (PLU).

Pour l'ensemble des motifs exposés, la CEDRUL émet un avis défavorable au projet de SCOT tel que présenté à l'enquête publique, sous réserve que lui soit apporté les propositions de modifications et d'amélioration ci-dessus.

Pour les coordinations DARLY et CEDRUL

Joël DUBOS

Coordinateur CEDRUL

Vice-Président DARLY

courriel : jodubos@wanadoo.fr

site Internet : www.darly.org

Fait à Saint-Priest le 26 juin 2010

Annexes :

rapport de délibération N°14 du conseil municipal de Saint-Priest du 26 mai 2010

Références contributions CEDRUL :

Contribution CEDRUL au CFAL :

<http://www.darly.org/darly-ftp/doc/cedrul/2009-02-14-avis-projet-cfal-cedrul.pdf>

Contribution CEDRUL aux réflexions sur le nœud ferroviaire lyonnais :

http://www.darly.org/darly-ftp/doc/cedrul/2009-09-21_cedrul_contribution-nfl.pdf

Contribution CEDRUL à la concertation préalable à la révision N°1 du PLU du Grand-Lyon sur la commune de Décines :

http://www.darly.org/darly-ftp/doc/projets-agglo/2010-04-15_cedrul_concertation-plu-decines.pdf

Les associations de la CEDRUL

(Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables en Région Urbaine de Lyon) :

ADTLS (affiliée FNAUT)
ALTERN'INFO
ARPAC
ASTER - (Association de sauvegarde du Territoire et de l'Environnement Rural)
CDAFAL 69 (Conseil Départemental des Associations Familiales laïques du Rhône)
DARLY (affiliée FNAUT, FRAPNA, partenaire AEDTF)
Déplacements Citoyens
Droits du piéton
ADQVEEP Eyzin-Pinet environnement
FAP (Fédération des Associations du Plateau)
FAPPO (Fédération des associations opposées au projet de périphérique Ouest)
FRAPNA Rhône
LVV (la ville à vélo)
Lyon Métro Transports Publics (affiliée FNAUT)
Lyon-Tramway (affiliée FNAUT)
MNLE 69 - (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement)
Saint-Genis Sud
SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez)
SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais) (affiliée FNAUT)
SEVDOR (Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or)
Le Furet (Asso Franchevilloise des usagers du rail, de la route et de tous moyens de transports)