

# La DTA de l'Aire métropolitaine lyonnaise

---

Les Directives Territoriales d'Aménagement sont des documents d'urbanisme élaborés sur les parties du territoire national présentant des enjeux particulièrement importants en matière de développement économique, d'aménagement, de protection et de mise en valeur des espaces naturels. La Région Urbaine de Lyon est dans un tel contexte et a donc nécessité l'élaboration d'une DTA à son échelle. Le périmètre de la DTA délimite ainsi un territoire de près de 450 000 hectares, regroupant 382 communes des départements du Rhône, de l'Ain, de l'Isère et de la Loire et s'étalant sur 10 SCOT. Il concerne environ 2,3 millions d'habitants, soit 40% de la population régionale installée sur 10% du territoire: on y calcule une densité moyenne de plus de 500 habitants / km<sup>2</sup>.

29 communes du SCOT des Rives du Rhône sont comprises dans le périmètre de la DTA et devront donc respecter, une fois la DTA approuvée, les orientations de ce document.

## **Rôle et effets de la DTA**

### **Les objectifs**

La directive territoriale d'aménagement est avant tout un outil permettant à l'Etat d'affirmer la prééminence de la politique nationale d'aménagement et de développement du territoire, telle que définie par le schéma national d'aménagement et de développement du territoire et par les lois d'aménagement et d'urbanisme. Elle lui permet de mettre en cohérence ses principaux objectifs en matière de localisation des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Elle lui permet également de fixer les orientations fondamentales en matière d'aménagement et d'équilibre entre développement et protection sur certaines parties du territoire.

Bien entendu, l'utilisation de cet outil doit tenir compte du contexte de décentralisation de l'urbanisme. C'est pourquoi la procédure d'élaboration des directives laisse une place à une association avec les collectivités territoriales.

### **La procédure d'élaboration**

Les directives territoriales d'aménagement sont élaborées sous la responsabilité de l'Etat et à son initiative. Les projets de directives sont élaborés en association avec les régions, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement ainsi que les communes de plus de 20.000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés et les comités de massifs. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine. Les directives éventuellement modifiées pour tenir compte de ces avis sont approuvées par décret en Conseil d'Etat.

### **Les effets**

Le double aspect des directives territoriales d'aménagement entraîne également un double effet, l'un en amont, l'autre en aval.

En amont, l'élaboration de la directive devrait entraîner une meilleure coordination des politiques d'intervention entre les autorités centrales et déconcentrées de l'Etat. Par effet mécanique, elle devrait donner au préfet plus de poids ou de pouvoir d'influence dans l'élaboration associée des documents d'urbanisme, ne serait-ce que par la plus grande précision et la plus grande clarté que pourra avoir son "porté à connaissance".

En aval, les schémas directeurs et, en l'absence de schéma directeur, les plans d'occupation des sols et les documents d'urbanisme en tenant lieu, doivent être compatibles avec la directive territoriale d'aménagement existante. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme existant devrait être une suite logique, sinon indispensable, de l'entrée en vigueur d'une nouvelle directive. De même la délivrance des autorisations

d'occupation et d'utilisation du sol devra tenir compte des dispositions précisant les modalités d'application des lois d'aménagement et d'urbanisme.

## **L'élaboration de la DTA Aire Métropolitaine Lyonnaise**

A la demande du gouvernement, des études préalables ont été menées sous l'autorité du Préfet de la Région Rhône-Alpes pour mettre en évidence les enjeux de l'Etat sur l'aire métropolitaine lyonnaise et pour identifier les apports d'une directive territoriale d'aménagement (DTA). Le rapport des études préalables a été adressé aux ministres en avril 1999.

Sur la base de ce rapport, le gouvernement a conclu à la nécessité d'élaborer une DTA sur un périmètre correspondant aux territoires inscrits dans les dynamiques de la métropolisation lyonnaise pour les vingt années à venir, pour garantir la prise en compte des enjeux de l'Etat, à savoir :

- Favoriser le positionnement international de la métropole,
- Contribuer à un développement urbain durable,
- Assurer l'accessibilité de la métropole et l'écoulement du trafic de transit, en particulier préserver les capacités de développement de l'aéroport de Saint-Exupéry, plate-forme de trafic international pour le Grand Sud-Est ;
- Réaliser un contournement ferroviaire de Lyon constitutif du réseau trans-européen de fret ferroviaire ainsi que le contournement autoroutier.

Un mandat d'élaboration a donc été adressé au Préfet de la Région Rhône-Alpes le 12 juillet 2000, par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, la ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et le secrétaire d'Etat au Logement.

Pour élaborer la DTA, des études ont été menées et des groupes de travail ont été sollicités.

Quatre groupes de travail thématiques, composés de techniciens de l'Etat, de collectivités territoriales et d'établissements publics, ont travaillé sur :

- les fonctions métropolitaines,
- le développement économique,
- le réseau maillé des espaces naturels, agricoles et paysagers,
- le système de transport.

Quatre groupes territoriaux ont été mis en place correspondant à des territoires identifiés dans le mandat comme accumulant des enjeux forts et parfois contradictoires :

- l'espace interdépartemental autour de Saint-Exupéry,
- l'espace intercités entre Lyon et Saint Etienne
- la Dombes et le val de Saône Sud,
- l'Ouest lyonnais, concerné par le projet de contournement autoroutier.

Ces groupes de travail ont contribué à élargir la concertation au-delà de l'association prévue à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme.

Les schémas de services collectifs, approuvés par décret le 24 avril 2002, ont été pris en compte dans la DTA.

L'élaboration de la D.T.A a été conduite conformément aux dispositions de l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme. Ont été ainsi associés, sous l'autorité du Préfet de région, la région Rhône-Alpes, les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Loire et du Rhône, les communes chefs-lieux d'arrondissement, les communes de plus de 20 000 habitants, les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme concernés, et le comité de massif du Massif Central. Les réunions d'association et de concertation élargie ont eu lieu le 20 mars 2002 et le 27 mai 2003.

De surcroît, le Préfet de région a engagé une large concertation auprès de structures intercommunales, des organisations socioprofessionnelles, des chambres consulaires, des établissements publics, des

agences d'urbanisme et enfin auprès d'associations représentatives en matière de défense de l'environnement, de transport, de défense des intérêts des riverains, etc.

## **8 ambitions et 7 objectifs**

La DTA affiche 8 ambitions pour une métropole de dimension internationale, solidaire et un développement durable :

1. Miser sur quelques pôles d'excellence pour passer d'une métropole régionale généraliste à une métropole européenne multispécialisée ;
2. Renforcer ces pôles d'excellence par le développement des fonctions métropolitaines ;
3. Organiser une métropole multipolaire ;
4. Valoriser la situation géostratégique de la métropole grâce à des infrastructures et des services de transport garantissant une bonne accessibilité ;
5. Conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement ;
6. Aller vers une nouvelle répartition des dynamiques démographiques, plus favorable à certains territoires en perte d'attractivité et aux pôles urbains déjà équipés ;
7. Maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace ;
8. Prendre en compte dans les projets de développement les risques technologiques et naturels.

La DTA retient dans ce projet 7 objectifs prioritaires :

1. Reconnaître et soutenir la métropole lyonnaise comme métropole internationale, notamment en contribuant à y développer des fonctions de commandement et de rayonnement ;
2. Garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry ;
3. Participer à la structuration multipolaire de la métropole, s'appuyant sur Lyon, Saint-Etienne et l'agglomération nord-iséroise ;
4. Reconquérir les territoires en perte d'attractivité ;
5. Lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie ;
6. Réaliser les contournements autoroutiers et ferroviaires dans le cadre d'un système de transport favorisant le report modal et cohérent avec le projet de développement métropolitain et réaliser une ligne ferroviaire transalpine ;
7. Mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.