

SYNDICAT MIXTE DES RIVES DU RHONE

porteur du SCOT

Espace St Germain - 30, Avenue du Général Leclerc – 38200 VIENNE

Extrait du Registre des Délibérations
du Comité

Séance du Comité syndical du 12 janvier 2005

Date de la Convocation : 7 décembre 2004

Nombre de membres en exercice : 34

Etaient présents : Gabriel MONTCHARMONT, Gérard BANCHET, Christian TROUILLER, Michèle CEDRIN, Gilbert CHASTELIERE (suppléant), Agnès REBOUX, Raymond HELION (suppléant), Bruno JURY, Patrick GAGNAIRE, Raymond MALLARTE, Bernard LINAGE (suppléant), Gilles BOURGUIGNON, Pierre LANGLAIS, Jean-Louis GUERRY, Nadine TRONCIA, Patrick BARRAUD, Géraldine EYRAUD, Daniel RIGAUD, Francis CHARVET, Manuel BELMONTE, Serge MALFOIS, Hubert DUMAS, Jacques CARCEL, Maurice LAFUMA, Jean-Pierre OLMOS, André MASSE (suppléant)

Etaient excusés : Michèle SEEMAN, Michèle DESESTRET, Jean-Pierre RIOULT, Jean-Claude JARS, Jacques REMILLER, Pascal CHAUMARTIN, Daniel CACHET, Alain ANDRIEUX, Joseph DE BARROS, Michèle PEREZ, Gérard ORIOL, Marc DELEIGUE.

Etaient également présents : Gérald EUDELIN (Président du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL), Françoise CHARRIN (DDE), Pierre JACOMETTI (DDE), René TEREYGEOL (Secrétaire administratif du SMRR), Dominique DESHAYES (Chef de projet du SCOT), Stéphanie LABOURE (assistante du SMRR)

RAPPORTEUR : M. Patrick GAGNAIRE, Président

SECRETAIRE DE SEANCE : M. Raymond MALLARTE

NOTE DE SYNTHÈSE

Avant d'être soumis à enquête publique durant le premier semestre 2005, le projet de Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (dernière version septembre 2004) a été transmis pour avis, le 15 octobre dernier par M Le Préfet de Région. Conformément aux dispositions de l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme, cet avis doit être émis par délibération sous 3 mois, soit avant le 15 janvier 2005 ; tout avis non transmis dans ce délai de 3 mois étant réputé favorable.

Cette nouvelle version septembre 2004 est quasiment semblable à la version précédente d'avril 2003, sur la partie de territoire concernée des Rives du Rhône (CAPV et CC Condrieu). Le changement porte sur l'assouplissement des critères d'exceptions à l'interdiction de création de nouveaux diffuseurs sur les voies de transit nationales et régionales, qui pourront être prévues par les SCOT.

Le SMRR avait déjà émis un premier avis sur l'avant-projet DTA version avril 2003, lors du comité du 04 juillet 2003. Mais il convient bien de se positionner à nouveau à cette phase de consultation officielle des personnes publiques associées.

Suite à la proposition du Bureau du 02/11/2004, chacune des 5 intercommunalités et la commune de Ste Colombe du SM SCOT ont été interrogées par le SMRR, pour recueillir leurs observations complémentaires, le cas échéant, par rapport à ce 1^{er} avis du comité SMRR du 04/07/2003.

Il n'y a eu aucune observation formulée.

Par ailleurs, considérant que les SCOT et l'interscot peuvent être également une instance de mise en cohérence des enjeux métropolitains, alors que la DTA se pose comme seule instance de cohérence, il est proposé de rajouter ce point commun aux 9 SCOT de la région lyonnaise à l'avis du SMRR

OBJET : Projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine Lyonnaise : avis du Syndicat Mixte des Rives du Rhône

Le Président du SMRR,

Vu le Code de l'urbanisme et notamment l'article L 111-1-1,

Vu la demande du Préfet de la Région Rhône-Alpes du 15 octobre 2004 demandant l'avis du Syndicat Mixte des Rives du Rhône sur le projet de DTA de l'aire Métropolitaine lyonnaise version septembre 2004,

Considérant que le SMRR avait déjà émis un avis lors du comité du 04/07/03 sur l'avant-projet DTA version avril 2003, que cette nouvelle version DTA de septembre 2004 a peu changé concernant le territoire des Rives du Rhône par rapport à la version précédente, considérant également que les 5 intercommunalités et la commune de Ste colombe interrogées, n'ont pas apporté d'observations complémentaires, et que, par conséquent, l'avis du comité peut reprendre globalement le même contenu que l'avis précédent de juillet 2003, avec l'ajout d'un paragraphe qui sera commun au 9 SCOT sur le rôle des SCOT et de l'interscot dans la mise en cohérence des enjeux métropolitains.

DELIBERE

- Article 1 : Le SMRR refuse de donner un avis global sur le Projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, affirme son opposition au COL et renvoie à la note ci-jointe pour le CFAL et les autres points ;
- Article 2 :
La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat ;

Article 3 : Monsieur le Président, ou Monsieur le 1^{er} vice-président en cas d'empêchement, est autorisé à signer tout document, toute pièce administrative ou comptable s'y rapportant, notamment la ou les conventions à intervenir, et plus généralement à faire le nécessaire.

Adopté à l'unanimité des voix après délibération
Pour extrait certifié conforme
Le Président,

Acte rendu exécutoire
Après dépôt en Sous-Préfecture le
Et publication ou notification du



Note d'avis annexée à la délibération du Comité Syndical du 12 janvier 2005

**Avis du Syndicat Mixte des Rives du Rhône porteur du SCOT
sur le projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise version septembre 2004
dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées**

Le projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise et le fonctionnement du territoire des Rives du Rhône

Nos observations sur cet avant projet de DTA sont diversifiées et intègrent les dynamiques propres à notre territoire qui s'étend au-delà du périmètre de DTA.

Nous partageons globalement le constat des enjeux d'aménagement du territoire exprimés dans ce document de référence et notamment, la saturation du trafic automobile, la maîtrise du développement urbain, le développement des modes de déplacement collectifs ferrés, la préservation des paysages et de l'agriculture, le renforcement de l'armature urbaine et la confortation des pôles secondaires.

Cependant il est dommage que la DTA propose essentiellement une vision métropolitaine du territoire et se traduise surtout en termes d'infrastructures.

Elle ne prend pas complètement en compte les identités et enjeux du territoire de la vallée du Rhône, sous influence de la métropole lyonnaise :

- **Le fonctionnement du bassin de vie du territoire des deux Rives du Rhône**, qui dépasse les limites DTA : Condrieu avec Vienne et Pélussin, Vienne avec Roussillon et au-delà, ...
- En matière économique et de risques, **le pôle chimique de Roussillon** qui fonctionne avec la chimie lyonnaise, n'a pas été pris en compte ;
- **Le rôle stratégique de la zone portuaire de Salaise-sur-Sanne à St-Rambert-d'Albon**, en complémentarité de la zone portuaire Lyonnaise ;
- **La position stratégique de Vienne**, charnière entre la métropole et la vallée du Rhône, son potentiel de ville culturelle, touristique et patrimoniale dont **le rôle archéologique a été oublié** ; mais aussi, sa fonction de **pôle de services, aujourd'hui fragilisé** par rapport à l'Isle d'Abeau et Roussillon. **La convergence et la saturation automobile** sont le principal frein au maintien et au développement de la ville dans toutes ses dimensions.
- **Les difficultés et les nuisances dues à la saturation des trafics** routiers et ferrés dans un contexte de très forte pression urbaine de la métropole lyonnaise. Cette situation est handicapante pour les habitants, les entreprises et les projets d'aménagement du territoire des Rives du Rhône, au moment de l'élaboration du SCOT. Cf. la démarche de valorisation du fleuve comme vecteur de développement économique et touristique, ainsi que les projets d'aménagement des rives, déjà développés dans le Contrat de Développement Rhône Pluriel et dans la Charte Moyenne Vallée du Rhône.
- **Le site industriel portuaire de Loire/Rhône-Givors**, qui présente des caractéristiques métropolitaines, et pour lequel nous demandons **son inscription en tant que site d'envergure métropolitaine**.

Transports et déplacements

Déplacements routiers

Notre analyse est que tout projet de contournement d'infrastructure de niveau national, qui aboutit en rive droite ou rive gauche du Rhône, ne ferait qu'augmenter le problème de saturation de la vallée. La seule solution, de niveau national, est de ne rien ramener dans la vallée du Rhône. Cette réflexion est valable pour les deux modes fer et route.

Ainsi, tout projet de contournement ne peut être acceptable que pour une circulation régionale, et les transits internationaux doivent être répartis sur d'autres axes.

(cf. repris dans l'audit gouvernemental sur les infrastructures : prévision d'augmentation de
Note d'Avis du SMRR sur le projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise 3/6



50% des trafics routiers et ferrés à 2020, sachant la prédominance actuelle du mode routier pour les voyageurs -90% en 2001- et les marchandises -83% en 2001-).

C'est pourquoi, il faudrait d'abord achever les projets alternatifs à la vallée du Rhône : l'axe A39-A48-A51 Dijon-Grenoble-Marseille via Bourg en B, et l'axe A 71-A75 Clermont-Béziers en aménageant la liaison Châlons/Paray-le-Monial, avec en condition sine qua non, des mesures fortes pour privilégier l'emprunt de ces voies alternatives.

Déplacements ferrés

Le développement du transport ferroviaire collectif voyageur est une très bonne chose. Il répond à la nécessité d'alternatives à la route dans le territoire SMRR SCOT. Il est relayé dans le PDU de la CAPV, apte à conforter le pôle secondaire viennois dans l'armature urbaine de la région urbaine lyonnaise. Il demande à être développé, en repoussant au sud à St-Rambert d'Albon le terminus de la desserte TER cadencée actuellement à Vienne centre, qui permettrait la réactivation des gares de Vaugris (rabattement pour les communes périphériques de Vienne), St Clair-du-Rhône et Péage de Roussillon, et avec des rabattements minibus pour desservir la rive droite.

Par contre, le projet de contournement fret qui rejoint les voies le long du Rhône risque de saturer et concurrencer ces voies prévues pour le cadencement voyageur. L'important trafic marchandises et les nombreux passages à niveaux dangereux, à l'intérieur même des villes et des bourgs, constituent déjà une forte contrainte pour la vie et l'aménagement du territoire des collectivités, notamment de la rive droite.

Là aussi, par rapport à la saturation de la vallée, seules des alternatives plus éloignées de la vallée, permettraient de solutionner réellement les problèmes, ainsi que le développement des autres modes de transport comme le ferroutage et le fluvial, insuffisamment pris en compte.

D'une façon générale, il manque une vision claire du transport de marchandises à l'échelle de la région lyonnaise.

La problématique des transversalités et des ponts demande à être traitée pour un fonctionnement réellement efficace.

Enfin, et pour les projets d'infrastructures routières comme ferroviaires, les tracés et surtout les débouchés restent très flous.

Les incertitudes quant aux besoins, priorités et tracés, risquent de se traduire dans le SCOT par le gel d'espaces importants, pénalisant pour une stratégie d'aménagement du territoire cohérente et la résolution des problèmes urgents de trafic à court et moyen terme.

Vienne, pôle secondaire à conforter

Vienne est identifié comme pôle d'équilibre, appelé à accueillir une part significative de la croissance population-emploi, ou encore, comme pôle secondaire, important pour stabiliser le territoire urbanisé, lutter contre l'étalement urbain, et constituer une alternative à la vie dans une grande agglomération, pour son cadre de vie.

Or pour jouer pleinement son rôle, un pôle secondaire doit pouvoir offrir une mixité de fonctions, et exister par son développement économique intercommunal, et non pas seulement comme zone d'accueil résidentiel. C'est pourquoi il est important de pouvoir développer de nouvelles zones d'activités qui puissent bénéficier des deux dessertes route et fer, voire aussi fluvial.

Egalement, il est tout aussi important de bénéficier d'accès routiers corrects que d'une



desserte en transport collectif ferré. Il paraît évident que ces deux modes sont complémentaires, et que chacun est nécessaire et rend des services différents à la population et aux activités.

A cet égard, le PDU de la communauté d'agglomération du Pays Viennois n'a pas été pris en compte. Notamment la saturation du trafic intra-muros à Vienne où aboutit toute la circulation des communes environnantes en explosion résidentielle par l'accueil des actifs lyonnais. L'affirmation du pôle secondaire viennois, dans toutes ses dimensions, est conditionnée par la résolution de ses problèmes de saturation automobile.

Maitrise du développement urbain, préservation des paysages et de l'environnement

Dans la DTA, il y a un besoin de clarification cartographique (p 40), où le secteur de Vienne est représenté à la fois comme « cœur vert » et « trame verte ». Si la notion de trame verte est appropriée celle de cœur vert est non réaliste par rapport à l'emprise urbaine de la cité, certes très contrainte par un relief non bâti, et par rapport au projet « Pôle secondaire ». Les notions « d'espace périurbain à dominante rurale » ou de « maintien de coupures et liaisons vertes », à certains endroits, semblent plus appropriées.

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte SCOT des Rives du Rhône partage la vision des enjeux de développement urbain à maîtriser et à organiser autour des villes et bourgs existants, avec une diversité de logements, mixité des fonctions, dans un objectif de qualité urbaine, architecturale et des espaces publics. De même il partage la nécessité de préservation des paysages, des espaces naturels et des activités agricoles, qui constituent des atouts de développement.

Pour les collectivités confrontées à l'accélération récente de la pression urbaine lyonnaise, et aujourd'hui peu armées pour y faire face, il paraît en effet nécessaire de dialoguer et d'échanger sur les enjeux et les perspectives avec la Métropole et les autres territoires SCOT, mais aussi, au-delà du SCOT, de développer des moyens (financiers, ingénierie,...) afin de mettre en œuvre les outils et les stratégies adaptées.

Avis sur la place des SCOT et de l'interscot comme instances de mise en cohérence des enjeux métropolitains

D'un commun accord avec les autres Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, le syndicat mixte des Rives du Rhône estime que le projet de DTA soumis aux personnes publiques associées fait insuffisamment référence aux Scot comme instance de mise en cohérence des enjeux métropolitains portés par la DTA.

L'existence de 10 Scot ne constitue pas en elle-même un obstacle au traitement des questions métropolitaines, elle traduit la volonté des responsables locaux de bien prendre en considération les spécificités de chaque territoire et de les porter politiquement. Par ailleurs, depuis 2002, une coordination dénommée inter-Scot 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 pages 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* », nous proposons qu'il reconnaisse dans le projet de DTA l'existence de la démarche inter-Scot, 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.