Agglomération lyonnaise
Beaujolais
Boucle du Rhône en Dauphiné
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
La Dombes
Monts du Lyonnais
Nord-Isère
Ouest lyonnais
Rives du Rhône
Roannais
Sud Loire
Val de Saône-Dombes

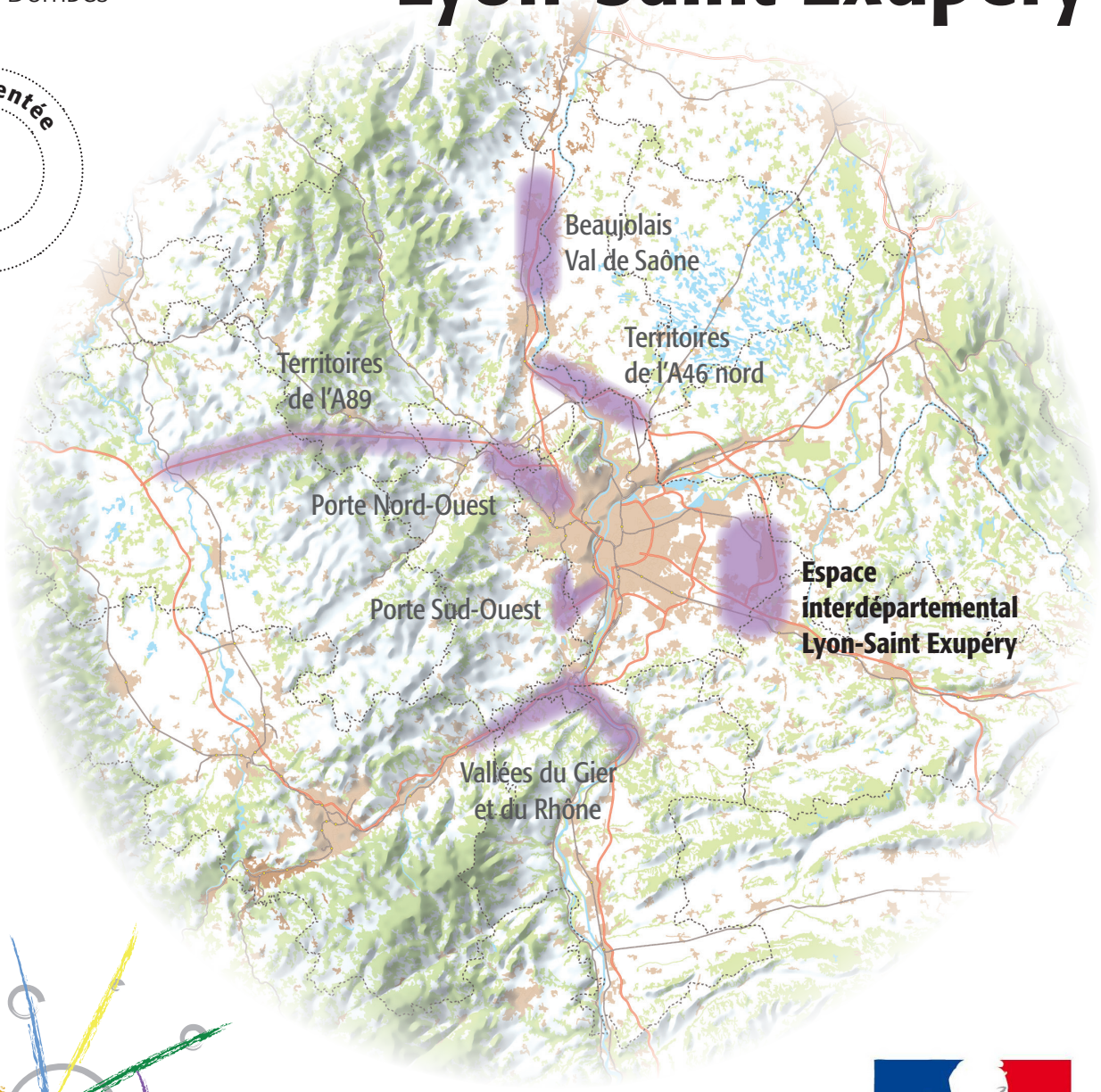
Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise

Espaces d'interface métropolitains

Inter-Scot - **mai 2012**

Lyon-Saint Exupéry

Version augmentée



Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction départementale
des territoires du Rhône

Direction départementale
des territoires de l'Isère

Espaces d'interface métropolitains

Inter-Scot - **mai 2012**

Lyon-Saint Exupéry

Tome **1**

Diagnostic territorial

Sommaire

Préambule
Un territoire d'interface… trois échelles d'analyse 6

Partie I - Portrait du territoire
Un espace périurbain « pas tout à fait comme les autres » 9

Un espace au cœur de la couronne verte de l'aire métropolitaine lyonnaise **10**
Des espaces de grande qualité, un territoire encore peu urbanisé
Un secteur stratégique pour la biodiversité et la ressource en eau

Un espace multi polarisé caractéristique de la ville diffuse **18**
Triplement de la population en quarante ans
La maison individuelle, modèle dominant

Malgré la présence de l'aéroport, un territoire attractif **26**
L'usage dominant de la voiture individuelle
Des déplacements domicile-travail à l'échelle d'un pôle de 4 000 emplois

Un espace doté d'une qualité de desserte exceptionnelle **36**
Le carrefour lyonnais
Un des grands espaces logistiques européens
La plateforme aéroportuaire, poumon économique du territoire
Un territoire créateur d'emplois
Un territoire productif et spécialisé
Une offre commerciale spécialisée et assez disparate
Une économie agricole dynamique en constante adaptation

Partie II - Acteurs et stratégies
Une gouvernance à inventer 67

Comprendre le passé pour préparer l'avenir 68

Entre continuité et rupture **70**
L'Oream, acte fondateur
Années 1980, le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise
confirme la place de l'Est lyonnais dans la stratégie d'agglomération
Années 1990, les aéroports, leviers pour le développement des métropoles

Un espace partagé par des acteurs multiples **76**
L'Etat, un acteur incontournable
Aéroports de Lyon : priorité à la diversification des opérateurs et des activités
Les communes et leurs groupements
Les scènes de concertation et de prise en compte de la parole habitante

Un territoire soumis à de nombreux outils réglementaires **84**
La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise :
document majeur pour la maîtrise du développement autour de la plateforme aéroportuaire
Le PEB : limiter l'impact des nuisances liées à l'aéroport
Deux Sage pour préserver les milieux aquatiques
Quatre Scot pour un territoire

Eléments de synthèse **110**

L'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry, un territoire clef pour l'aire métropolitaine lyonnaise

Une « plaine aéroport »
La plaine de l'Est lyonnais constitue le territoire d'expansion de l'agglomération lyonnaise. Son développement est indéfectiblement lié à celui de l'aéroport international ; certains parlent d'ailleurs d'une « plaine aéroport ». Cet espace est aujourd'hui repéré par l'Etat et les élus locaux comme un des grands sites de développement - si ce n'est le principal - de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Un territoire sous tension
Sur cet espace, à l'interface de quatre schémas de cohérence territoriale, les actions d'aménagement sont conduites sans qu'une stratégie d'ensemble soit véritablement définie. Concernant la plateforme aéroportuaire, les aménagements sont certes très encadrés. Mais elle doit faire face à un jeu concurrentiel exacerbé au niveau mondial qui l'oblige à repenser la stratégie de développement de son site.

La nécessité d'une mise au clair
Dans ce contexte, les services de l'Etat - qui veillent depuis 2007 à la traduction des prescriptions de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) dans les plans locaux d'urbanisme - et les syndicats mixtes porteurs de Scot unis au sein de l'inter-Scot ont confié à l'Agence d'urbanisme de Lyon la mission d'établir un diagnostic territorial. Ils ont ressenti ce diagnostic comme une nécessité, conscients que les documents d'urbanisme ne constituaient pas une garantie de cohérence suffisante pour un territoire à la gouvernance morcelée.

Aboutir à un véritable « Livre blanc »
Les objectifs de ce diagnostic territorial, tels qu'ils ressortent des attentes exprimées par l'Etat et par les présidents des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, sont d'actualiser les données sur l'espace d'interface, de recoller les projets et de dresser un bilan des politiques publiques ainsi qu'un inventaire des études conduites récemment.
L'objectif est de définir à la suite les enjeux de développement de cet espace pour les décennies futures à travers une approche qui embrasse tous les champs de l'aménagement.

Une sorte de « Livre blanc ».

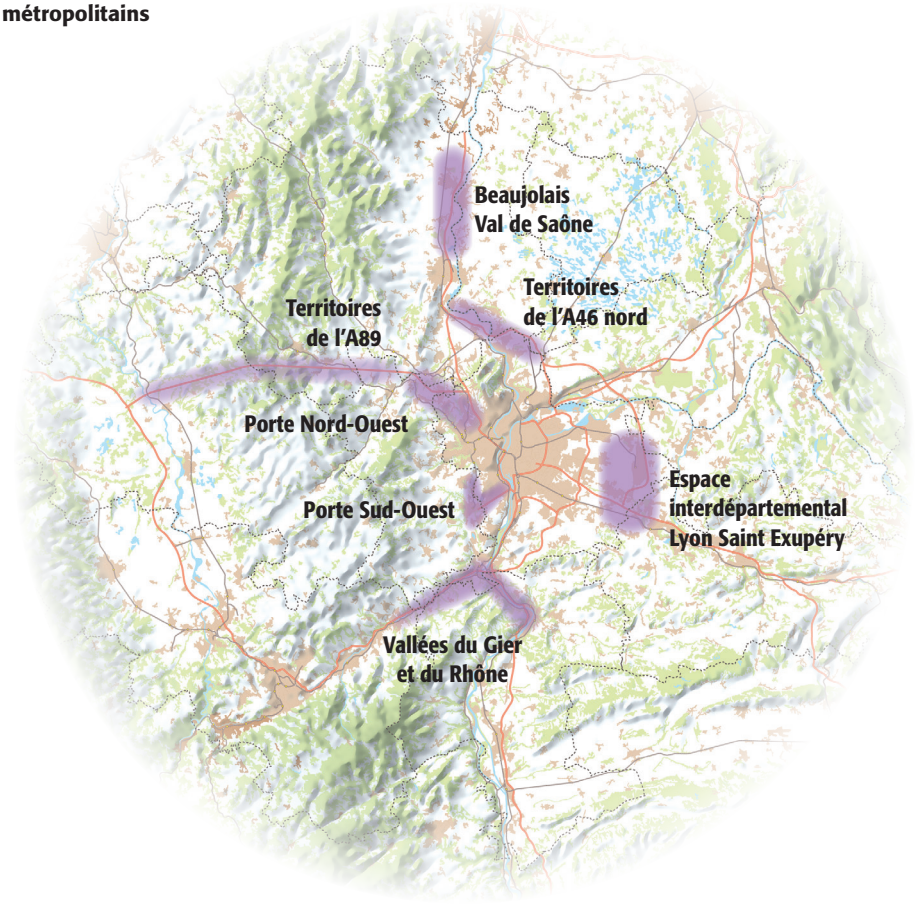
Un territoire d'interface... trois échelles d'analyse

L'espace d'interface métropolitain (EIM) Lyon-Saint Exupéry a été délimité à 24 communes pour les besoins de l'analyse. Mais le périmètre de réflexion et d'étude a été élargi aux bassins de vie locaux voire à l'échelle métropolitaine quand le besoin s'en faisait sentir. Des éclairages sont également apportés sur le fonctionnement de la plateforme aéroportuaire et sur son devenir.

Les espaces d'interface, secteurs clefs de la cohérence métropolitaine

Un espace d'interface métropolitain est un secteur de plusieurs dizaines de milliers d'hectares dont la cohérence des modes de gestion et des politiques d'aménagement est l'affaire de plusieurs Scot. La démarche inter-Scot a mis en exergue sept espaces de ce type. Ces espaces ont été validés en 2008 lors d'une réunion des élus des Scot à Givors. Sur ces sept espaces, « les syndicats mixtes porteurs de Scot se sont engagés à coopérer afin d'assurer une meilleure cohérence des stratégies à mettre en œuvre » (L'inter-Scot de la métropole lyonnaise, janvier 2010, page 13).

Les sept espaces d'interface métropolitains



S'il ne fallait en choisir qu'un seul

Après la réalisation d'un diagnostic sur l'espace d'interface métropolitain Val de Saône-Dombes/A46 nord en 2009-2010, les élus des Scot ont demandé le 6 mai 2010, lors de leur rencontre annuelle, de lancer une étude équivalente sur l'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry, en cohérence avec les réflexions lancées par le Pôle métropolitain (« G4 »). Les motivations des élus tenaient à leur difficulté à assurer la mise en œuvre d'orientations à caractère métropolitain sur ce territoire. Dans le même temps, ils assistent à une profusion d'études d'opportunité. Surtout, les élus font le constat de la faiblesse de leurs relations avec le gestionnaire de la plateforme intermodale. Leur attente était de « mette à plat les projets et rechercher des coopérations concrètes avec les intercommunalités. »

Un « territoire de projet » du Scot

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise, approuvé en décembre 2010, identifie le secteur de la plateforme intermodale et des territoires qui le jouxtent comme un « territoire de projet ». Il considère que se localisent, sur ce qu'il nomme « l'espace interdépartemental de Lyon-Saint Exupéry », « [des] enjeux majeurs d'aménagement et de développement » (Document d'orientations générales, page 123). Sur ce territoire, le Scot fixe comme conditions particulières préa-

lables à toute urbanisation la nécessité de conduire des études complémentaires « pouvant se concrétiser par des plans de référence à même d'assurer un haut niveau de cohérence aux politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement » (ibid, page 125). Ces plans de référence doivent intégrer dans leur périmètre de réflexion les territoires voisins du Sepal. Ils ont pour objet de « définir des propositions de fonctionnement et d'organisation ». Ils peuvent déboucher enfin sur des « schémas de secteur », selon les termes de l'article L122-1 du code de l'urbanisme.

Comme on le voit, le Scot introduit des orientations nouvelles sur l'espace d'interface, pour partie la reprise des contraintes instaurées par la DTA, pour partie des objectifs coopératifs issus des débats politiques qui ont présidé à son élaboration.

Une aire statistique de 24 communes

L'état des lieux statistique porte sur l'espace sous influence de la plateforme intermodale ou en contact avec elle. On y dénombre 24 communes qui se répartissent sur trois Scot et six EPCI à fiscalité propre, dont deux communautés d'agglomération. Cette aire statistique compose un quadrilatère équilibré qui place en son centre la plateforme intermodale et ses extensions.

L'aire d'analyse statistique a été retenue par les chefs de projet Scot et les services de l'Etat début juillet 2010. Proche du territoire de prescription de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, elle ne retient pas les communes les plus méridionales (au sud d'Heyrieux) ni les trois communes situées au nord du fleuve Rhône. Mais elle intègre les communes concernées par le développement du parc industriel et logistique de Chesnes et celles de l'agglomération pontoise.

Mais l'étude ne s'en tient pas aux seules communes sous influence de la plateforme intermodale. Elle replace les enjeux de dévelop-pement et d'aménagement de l'aire d'analyse dans un périmètre de réflexion élargi à la plaine de l'Est lyonnais, à la plaine de Thil Balan, à la vallée de la Bourbre, aux collines du nord Dauphiné et à l'ouest de la Porte de l'Isère.

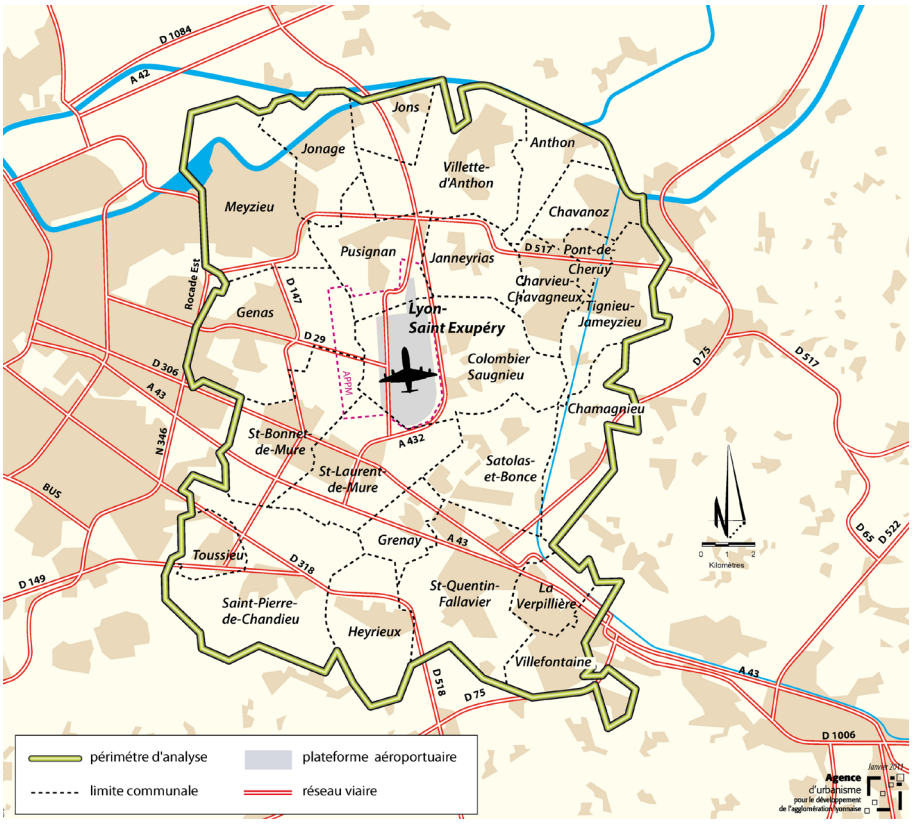
L'aire métropolitaine comme toile de fond de l'analyse

Quand l'analyse le nécessite, l'étude aborde le cadre métropolitain, pour mieux saisir les enjeux locaux en relation avec les dynamiques métropolitaines voire régionales. Implantation d'activités logistiques, desserrement résidentiel, système sans cesse remaillé d'infrastructures de transport requièrent l'échelle de l'aire métropolitaine.

La plateforme comme centre névralgique

Certaines analyses comprises dans la présente étude portent sur le périmètre réservé au développement de la plateforme proprement dite, qui s'étend sur environ 2 000 hectares. Sur ces 2 000 hectares, 1 100 hectares sont actuellement développés (premier doublet de pistes et installations connexes) et 900 hectares sont réservés en partie ouest pour le second doublet de pistes. Cette extension est couverte par une Zone d'aménagement différée (Zad) valable jusqu'en 2016. La totalité du périmètre est défini par un « Avant-projet plan masse (APPM) » qui date de 1999. Les projets développés par Aéroports de Lyon sur ce périmètre ont et auront un impact très important sur le fonctionnement de l'ensemble du territoire d'interface et au-delà. Une partie des analyses sont donc consacrées à ce périmètre au sein duquel le fonctionnement des activités et des équipements est fortement encadré par un système de règles strictes.

Le territoire de la plateforme aéroportuaire



L'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry
a été limité à 24 communes pour les besoins de l'analyse.

Partie 1

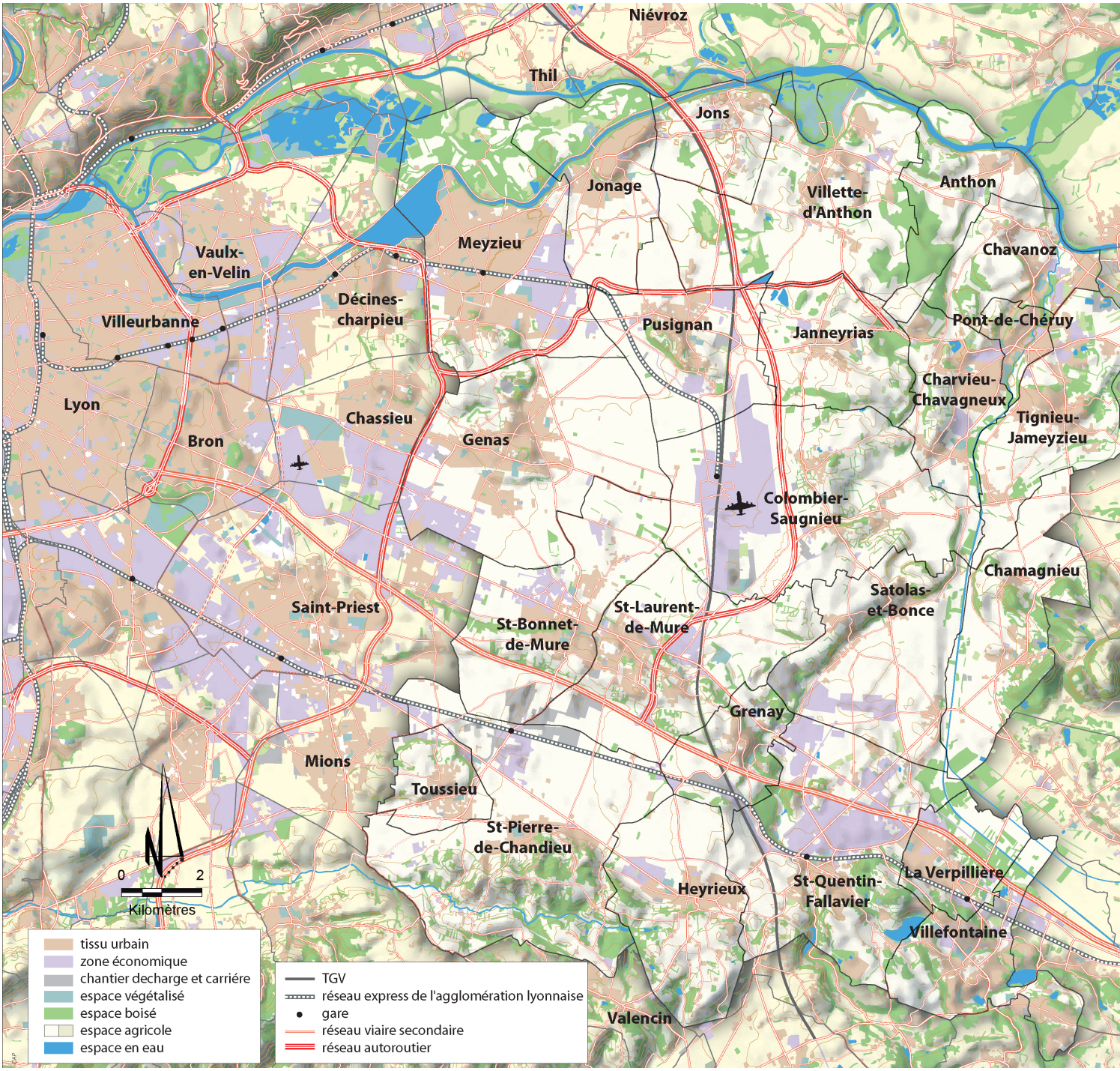
Portrait du territoire

Un espace périurbain *«pas comme les autres»*

Un espace au cœur de la couronne verte de l'aire métropolitaine lyonnaise

Inscrit dans la plaine de l'Est lyonnais, l'espace d'interface offre des paysages variés et un riche patrimoine naturel. Son identité s'ancre dans des paysages où l'eau, les promontoires et les espaces agricoles dessinent une marqueterie singulière. Plus de la moitié de ce territoire est occupée par une agriculture performante en constante restructuration, au gré des contraintes générées par le processus d'urbanisation et par les politiques agricoles.

Occupation du sol de l'EIM Lyon-Saint Exupéry, 2005



Des espaces de grande qualité, un territoire encore peu urbanisé

L'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry se développe sur la bordure orientale de la plaine de Lyon. C'est un territoire relativement plan au sein d'une aire métropolitaine qui ne dispose pas de beaucoup d'espaces de ce type. Il est délimité au nord par le cours du Rhône à l'amont de Lyon et au sud par les reliefs des collines du nord Dauphiné.

L'espace d'interface est bordé par des espaces naturels de grande qualité. En son sein même, buttes morainiques, zones humides et plaines agricoles composent une marqueterie singulière et attachante.

La rocade est de Lyon forme en quelque sorte un « signal » qui le délimite à l'ouest tandis que plus à l'est, il est échancré par la vallée de la Bourbre, bordée par un système collinéen (collines de Satolas), résultats des accumulations glaciaires et du travail des cours d'eau.

Des paysages de qualité

En fait cet espace n'est pas véritablement plan. Emaillé de zones d'accumulation fluvioglaciaires (les « moraines ») et remanié par le travail des cours d'eau, il donne à voir une grande variété de paysages. Des paysages de buttes, à Pusignan, à Saint-Bonnet-de-Mure, à Villette-d'Anthon, se superposent aux ambiances bocagères (Genas) ou encore aux paysages franchement agrestes (balmes de Saint-Pierre-de-Chandieu).

De fait les paysages apparaissent souvent vallonnés notamment au nord vers Villette-d'Anthon et Janneyrias, voire escarpés vers le sud comme à Grenay ou Saint-Quentin-Fallavier. Ces paysages offrent des vues et des ambiances qui composent une marqueterie au caractère tout à fait singulier.

Des espaces représentatifs de la trame verte et bleue métropolitaine

Le territoire d'étude porte des espaces et milieux naturels de premier plan. Zones humides - marais de Charvas et sources de l'Ozon - rives de la Bourbre, berges du canal de Jonage, confluence du Rhône et de l'Ain, anciens moulins et tanneries, le territoire porte partout la marque de l'eau à travers son patrimoine bâti et ses paysages.

Il porte également l'un des principaux maillons de la couronne verte de l'agglomération lyonnaise telle que définie dans la DTA et reprise dans le projet de Scot de l'Agglomération lyonnaise. Il est bordé à l'est par l'un des dix grands cœurs verts métropolitains, le plateau de l'Isle Crémieu, relief karstique aux formes singulières (Balme-Les Grottes, plateau de Larina, escarpements de Crémieu).

Un territoire encore peu urbanisé

En dehors des zones agglomérées - Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure, Pont-de-Chéruy, Saint-Quentin-Fallavier, les densités dépassent rarement 100 habitants/km^2. La réalité est là : le territoire d'étude, s'il est situé au cœur de l'aire métropolitaine lyonnaise, encadré par ses principales agglomérations et espaces de développement (Chesnes, parc industriel de la plaine de l'Ain, Mi-Plaine), est pourtant encore peu urbanisé.

La présence d'émergences qui marquent l'espace

Il est marqué par la forte prégnance de superstructures et de hauts reliefs, points de focalisation visuelle : tour de contrôle de l'aéroport, arche de la gare TGV, lignes à haute-tension, ponts ferroviaires, remblais autoroutiers, châteaux d'eau, bâtiments industriels et logistiques, centrale nucléaire du Bugey. Tous ces éléments composent autant de séquences qui alternent paysages intimes voire bucoliques et paysages industriels.

Un secteur stratégique pour la biodiversité et la ressource en eau

Depuis 40 ans, les documents de planification préservent ces paysages et prônent la constitution d'un « grand paysage » dans la plaine de l'Est lyonnais. « Ceintures vertes », « coupures vertes », « liaisons vertes » ou autres « corridors écologiques » déclinent dans chacun des trois Scot ce principe.

Les continuités recherchées à l'ouest avec l'agglomération lyonnaise par la plaine du Biézin et la vallée de l'Ozon, avec l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu par la vallée de la Bourbre et avec Crémieu par la vallée de la Girine contribuent par ailleurs à ancrer ces espaces dans la trame verte métropolitaine.

Un secteur stratégique pour la ressource en eau de la métropole

La plaine de l'Est lyonnais est un espace majeur en termes d'eaux souterraines, des eaux facilement exploitables en raison de formations géologiques superficielles et récentes : alluvions du Rhône et matériaux fluvio-glaciaires très perméables. Trois couloirs traversent ce territoire : le couloir de Meyzieu, celui de Décines et celui d'Heyrieux. Ces couloirs d'alimentation drainent la nappe phréatique de l'Est lyonnais et convergent en direction des champs-captant de Crépieux-Charmy à l'amont de Lyon. Ces champs-captant constituent la principale source d'alimentation en eau potable de l'agglomération lyonnaise.

Une ressource vulnérable

Ces champs-captant sont particulièrement vulnérables aux pollutions superficielles. Ils montrent des signes d'altération importants. Le principal enjeu du Sage (Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau) de l'Est lyonnais consiste à préserver la qualité et la quantité de cette ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable des populations. La question de l'eau constitue également un enjeu important sur le bassin versant lié à la Bourbre à l'est de la plateforme.

Maîtriser l'usage des intrants agricoles

Sur un territoire où l'activité agricole reste encore très présente, il est très important de pouvoir maîtriser les prélèvements et les pollutions d'origine agricole. Il est également primordial de préserver de toute urbanisation les espaces non bâtis, dans les secteurs repérés par le Sage.

La vallée de la Bourbre (Jameyzieu) à l'est de la plateforme aéroportuaire, lieu emblématique des paysages d'eau

L'espace d'interface présente une grande richesse de paysages et de sites aux caractères variés

En 2000, 17 800 hectares étaient encore cultivés sur les 24 communes du périmètre d'analyse, soit un peu plus de la moitié du territoire.

Cette proportion est proche de celle du Scot Nord-Isère, et légèrement supérieure à celle du Scot Boucle du Rhône en Dauphiné ou de l'ensemble de l'inter-Scot. Pour ce qui est du Scot Sepal, il faut compter un tiers d'espaces agricoles dans la superficie totale.

La surface agricole utile a fortement diminué entre 1979 et 2000

Entre 1979 et 2000, 10 % du périmètre d'analyse est passé du statut de surface agricole utile (SAU) à celui d'espace urbanisé, soit près de 3 400 hectares consommés sur un territoire de 34 400 hectares.

Toutefois, ces évolutions sont différenciées au sein même du périmètre d'analyse. La consommation semble avoir ralenti durant la période récente dans l'Est lyonnais (Scot de l'Agglomération lyonnaise), le développement urbain s'y étant installé dès les années 1950-1960.

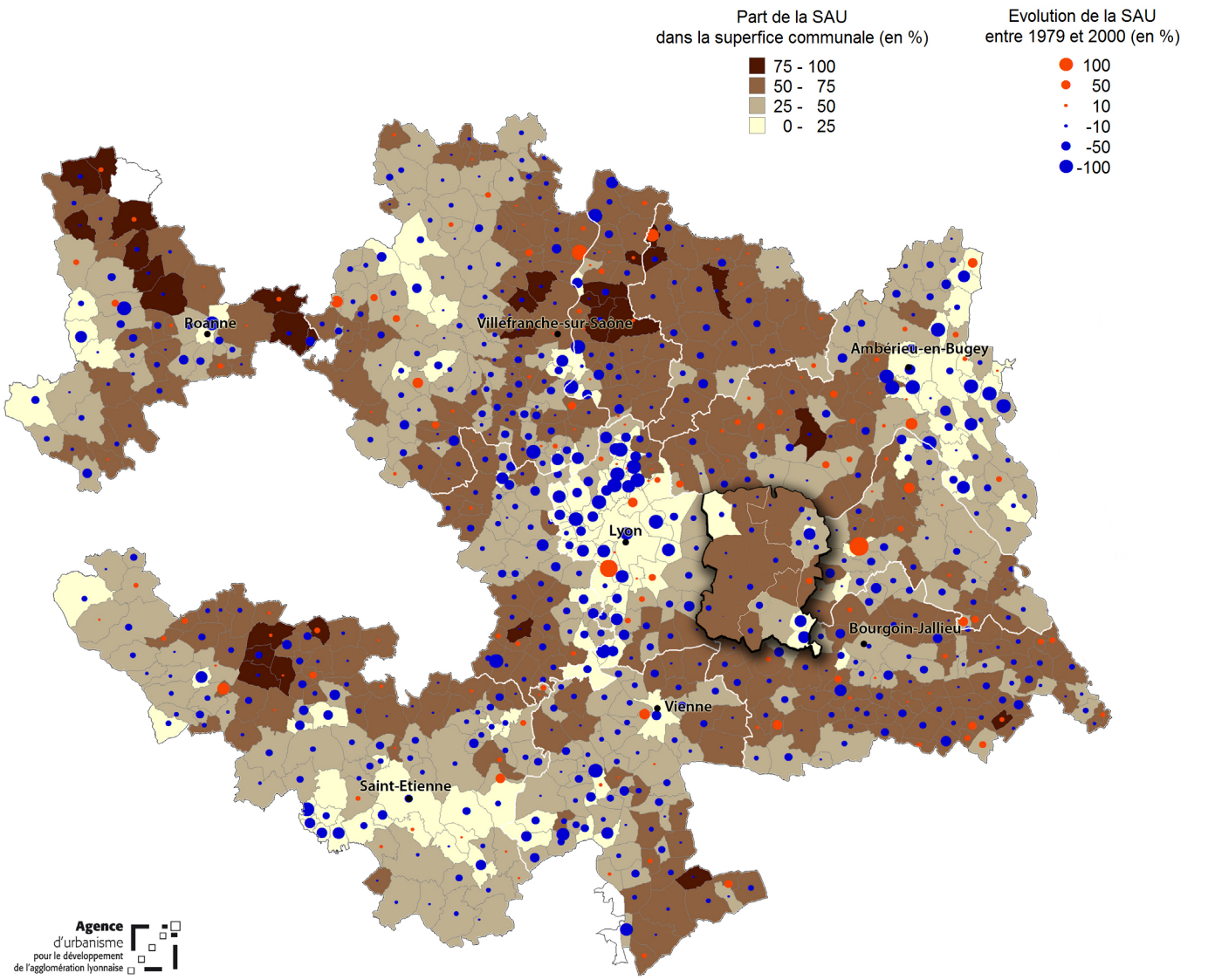
A contrario, il est plus marqué dans les décennies 1970/1980 pour les communes à l'est de l'aéroport, notamment les communes en situation périphérique par rapport à Pont-de-Chéruy et à la Ville nouvelle. A l'écart relativement des zones agglomérées, les communes de Satolas-et-Bonce, de Chamagnieu et de Janneyrias ont conservé un caractère plus rural et une prédominance, voire un gain, d'espaces agricoles.

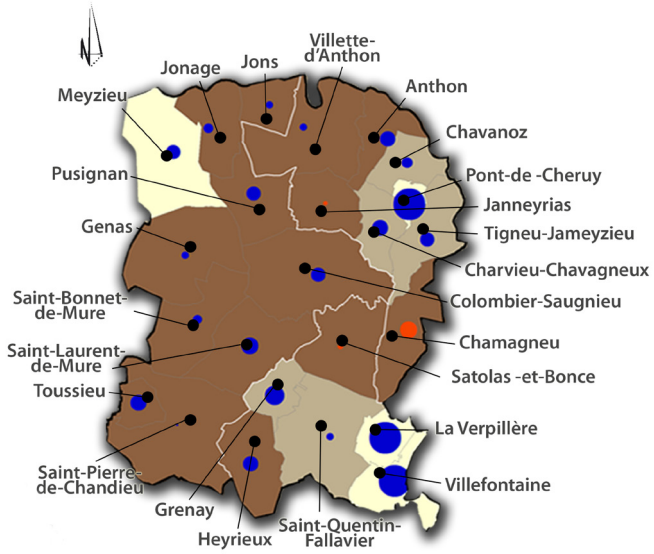
Evolution de la SAU sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

	SAU en 1979 (en ha)	SAU en 2000 (en ha)	Surface totale en 2000	Part de la SAU dans la superficie totale en 2000 (%)	Taux de variation de la SAU en 1979 et 2000 (en %)	Evolution de la SAU entre 1979 et 2000 (en ha)
EIM (24 communes)	21 176	17 790	34 391	52	-16	3 386
Scot Boucle du Rhône en Dauphiné	28 328	26 494	56 938	47	-6	1 834
Scot Nord-Isère	64 661	54 844	101 629	54	-15	9 817
Scot Agglomération lyonnaise	29 546	22 660	72 920	31	-23	6 886
Inter-Scot	546 749	473 484	1 000 037	47	-13	73 265

Culture de maïs et ligne à haute-tension : une image des paysages de l'Est lyonnais

Part de l'agriculture dans les superficies communales et évolution de la SAU entre 1979 et 2000





Une réduction de la surface agricole utile généralisée mais moindre que dans d'autres secteurs de l'aire métropolitaine

Les surfaces exploitées par l'agriculture restent importantes dans la plupart des communes du périmètre d'analyse. Ainsi, pour 15 communes (sur 24), ces surfaces représentaient encore plus de la moitié de la superficie communale en 2000. En revanche, la situation de l'agriculture s'est globalement dégradée entre 1979 et 2000 puisqu'au niveau de 22 communes sur 25, la surface agricole utile a reculé durant cette période. En volume, ce recul est particulièrement significatif dans la plaine de la Bourbre, au niveau des agglomérations de Pont-de-Chéruy et de la Porte de l'Isère (Villefontaine, Saint-Quentin-Fallavier). Cependant, au regard de l'évolution de la SAU à l'échelle de l'aire métropolitaine, on peut considérer que ce recul est nettement moins sensible que dans d'autres territoires de la seconde ou troisième couronne lyonnaise.

!!!

Zoom aéroport

Une zone écologique, faunistique et floristique de premier ordre

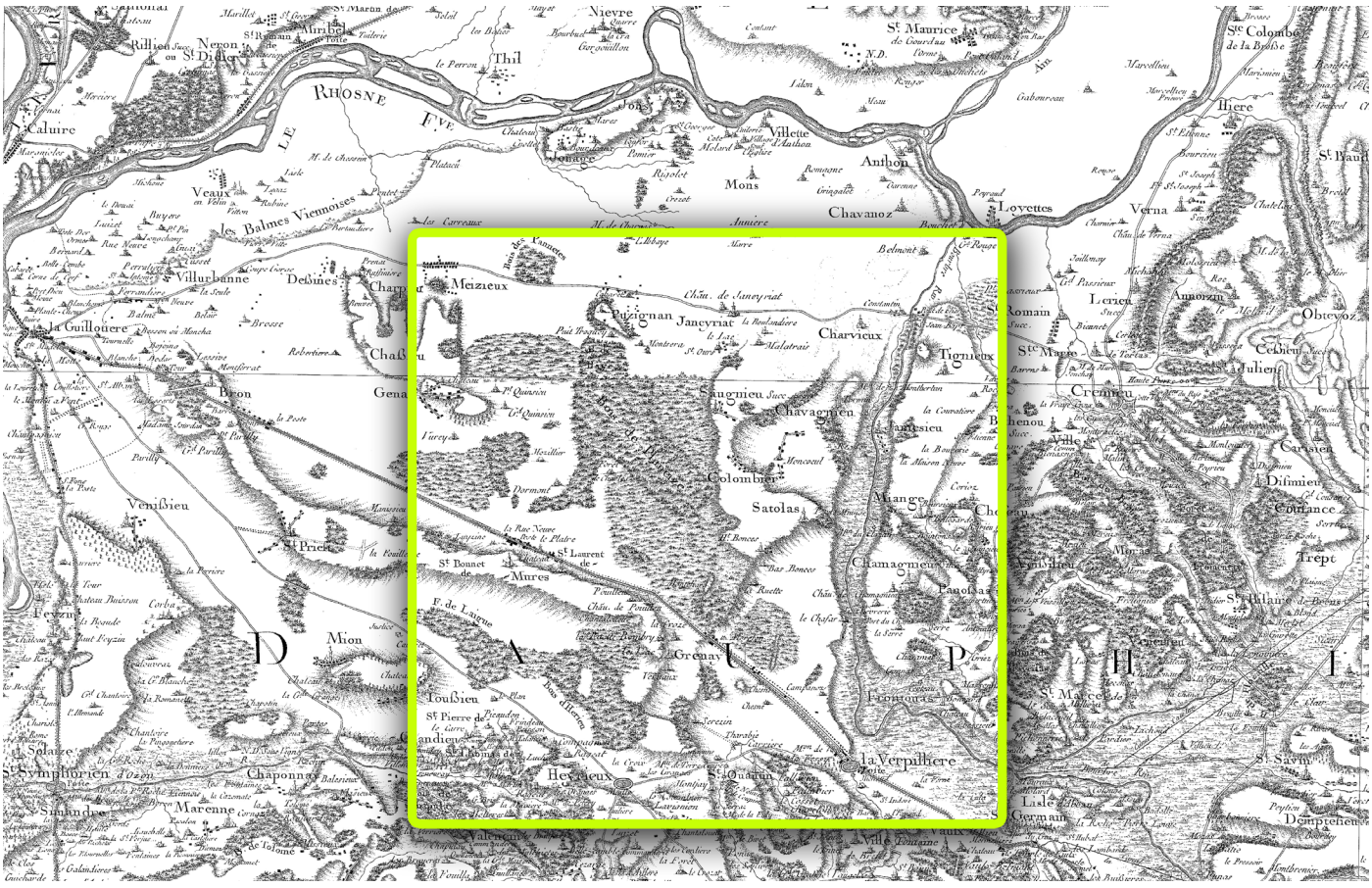
La carte de Cassini ci-dessous rappelle que dans la deuxième partie du XVIII[e] siècle, l'actuel territoire de l'aéroport était couvert d'un vaste massif forestier, forêt de feuillus probablement, se prolongeant dans sa partie occidentale jusqu'à l'actuelle plaine du Biézin. Deux siècles plus tard, la vieille sylve a été remplacée par deux pistes, une tour de contrôle, des parkings et par l'Oiseau de Calavera, comme une silhouette empreinte de nature.

Aujourd'hui encore et sans notion de continuité avec une histoire plus ancienne, la plateforme aéroportuaire, outre le fait d'être classée en Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) et d'accueillir dans le périmètre de la Zad près d'une quinzaine d'exploitants, abrite également deux initiatives intéressantes en matière de recherche agricole et écologique.

Le Creas (Centre régional d'expérimentation agricole de Saint Exupéry) tout d'abord. Créée en 1976, cette association a pour mission l'expérimentation et la recherche appliquée dans le domaine agricole. Le Creas aborde des problématiques aussi variées que la lutte contre l'ambroisie ou le transfert de nitrates et produits phytosanitaires dans les alluvions fluvio-glaciaires. Le Creas est une structure interdépartementale qui exploite 115 hectares sur le site de l'aéroport et emploie quatre permanents, auxquels s'ajoute un salarié du Cetiom (Centre technique interprofessionnel des oléagineux métropolitains) et huit personnes d'Arvalis – Institut du végétal.

Les abeilles-sentinelles de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry sont la deuxième initiative à souligner dans le cadre du volet écologique de ce diagnostic. En effet, depuis le printemps 2008, des milliers d'abeilles butinent autour de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry en qualité de bio-indicateur. Dix ruches ont été installées à proximité des pistes pour étudier les caractéristiques de l'air alentour, la

Trois siècles séparent le bois de Planeize des pistes d'envols



Source : www.geoportail.fr

quantité de polluants et plus généralement l'impact de l'aéroport sur son environnement. L'aéroport réalise ainsi une première en Europe. L'abeille, très sensible aux pollutions, va servir de bio-indicateur. La présence de polluants dans l'air et les plantes peut être décelée dans le miel ou le pollen des ruches. Le site aéroportuaire étant largement ceint de cultures, de blé, d'orge, de colza, les abeilles peuvent butiner facilement. Au retour de récoltes, des prélèvements de pollens et de miel sont effectués. L'examen de ceux-ci permettra de détecter et de quantifier les polluants atmosphériques tels que les métaux lourds ou les Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) aux alentours de l'aéroport. Les abeilles établiront donc l'impact du trafic aéroportuaire sur l'environnement.

La biodiversité sera également étudiée. Les analyses polliniques des miels permettront d'établir l'ensemble des plantes butinées et donc de dresser une liste des végétaux des alentours. Ainsi, l'évolution de la flore pourra être suivie année après année. Pour l'heure, les ruches en place peuvent accueillir chacune 40 000 à 50 000 abeilles. A terme, 800 000 sentinelles pourraient quadriller le terrain.

Ces initiatives ne masquent en rien la pression foncière que la plateforme exerce sur l'activité agricole (à travers la Zad notamment), pas plus d'ailleurs qu'elle ne peut faire passer sous silence les pollutions atmosphériques et les nuisances sonores engendrées par les trafics aériens et routiers. Toutefois, elles convergent vers un nouveau regard porté sur l'aéroport comme lieu d'expérimentation pour l'agriculture, la diversité écologique et la préservation de l'environnement.

Pour aller plus loin

* Préfecture de la Région Rhône-Alpes - Avant-projet plan masse de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.– Juillet 1999

* Syndicat mixte du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain - Schéma directeur.– Novembre 2002

* Sgar - Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.– Janvier 2007

* Etat, DGAC - Zone d'aménagement différée de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.– Juillet 2007

* Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné - Schéma de cohérence territoriale : document d'orientations générales.– Décembre 2007

* CCEL - Charte intercommunale de développement et d'aménagement de l'Est lyonnais : projet d'ménagement et de développement durable.– Mai 2009

* Commission locale de l'eau - Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de l'Est lyonnais : plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques : approuvé par le préfet le 24 juillet 2009.– Juillet 2009

* Sepal - Scot de l'Agglomération lyonnaise : document d'orientations générales.– Décembre 2010

Sepal - Scot de l'Agglomération lyonnaise : rapport de présentation : état initial de l'environnement.– Décembre 2010

* Synthèse de ces documents dans le tome 2

Un espace multi polarisé caractéristique de la ville diffuse

Alors que la ville nouvelle devait polariser la croissance dans la partie est de l'aire métropolitaine, le fait périurbain s'est établi ici comme ailleurs. La population du périmètre d'analyse a triplé en quarante ans. Toutes les communes se sont avérées attractives, malgré la présence de l'aéroport. Comme sur d'autres fronts périurbains, le développement s'est ici opéré sous la forme de nappes pavillonnaires.

Triplement de la population en quarante ans

Les dynamiques sont telles au sein de l'espace d'interface que le processus de périurbanisation touche désormais toutes les communes, y compris les plus proches de la plateforme aéroportuaire.

140 000 habitants en 2007

En 2007, le territoire d'analyse comptait 140 000 habitants répartis entre quatre bassins de vie : agglomération pontoise, Est lyonnais, Meyzieu, Porte de l'Isère (partie ouest).

Les communes les plus peuplées sont Meyzieu (29 000 habitants), Villefontaine (18 700 habitants) et Genas (11 500 habitants).

Entre 1999 et 2007, l'évolution démographique annuelle moyenne de l'espace d'interface est similaire à celle de l'aire urbaine de Lyon, avec un taux de croissance annuel moyen de 0,8 % soit un gain de 8 200 habitants.

En volume, Meyzieu et Villefontaine portent près du quart de cette croissance démographique. En valeur relative, ce sont les petites communes, parmi les moins peuplées du périmètre d'analyse, qui affichent le dynamisme le plus important : Chamagnieu, Satolas-et-Bonce, Janneyrias, Grenay, Toussieu.

Un solde naturel largement positif

En 2007 comme en 1999, la croissance démographique du territoire d'étude provient d'un solde naturel très important (8 790 naissances) qui pallie un léger déficit migratoire (-575 habitants).

Ces données démographiques traduisent les dynamiques de périurbanisation encore à l'œuvre sur le territoire. L'attractivité concerne désormais les très petites communes.

Comme le montre le tableau page 19, à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, la faible croissance démographique des grandes agglomérations contraste nettement avec le dynamisme des petites communes rurales, tout du moins en pourcentage.

Les intercommunalités du périmètre d'analyse

CCPDLS : Communauté de communes de la Porte dauphinoise Lyon Satolas

CCEL : Communauté de communes de l'Est lyonnais

CAPI : Communauté d'agglomération de la Porte de l'Isère

Evolution démographique des communes entre 1999 et 2007

	Population		Evolution entre 1999 et 2007	
	2007	1999	Croissance en volume	Taux de croissance annuel (%)
Meyzieu	29 014	28 019	995	0,4
Villefontaine	18 721	17 757	964	0,7
Genas	11 531	11 133	398	0,4
Charvieu-Chavagneux	7 733	7 876	- 143	- 0,2
Saint-Quentin-Fallavier	6 130	5 847	283	0,6
Saint-Bonnet-de-Mure	6 090	5 605	485	1
La Verpillère	6 018	5 688	330	0,7
Jonage	5 767	5 364	403	0,9
Tignieu-Jameyzieu	5 435	4 835	600	1,5
Saint-Laurent-de-Mure	4 914	4 697	217	0,6
Pont-de-Chéruy	4 842	4 546	296	0,8
Heyrieux	4 646	4 158	488	1,4
Saint-Pierre-de-Chandieu	4 407	4 128	279	0,8
Villette d'Anthon	4 143	3 906	237	0,7
Chavanoz	4 127	3 943	184	0,6
Pusignan	3 482	3 098	384	1,5
Toussieu	2 367	2 018	349	2
Colombier-Saugnieu	2 261	2 079	182	1,1
Satolas-et-Bonce	1 975	1 648	327	2,3
Chamagnieu	1 469	1 180	289	2,8
Grenay	1 419	1 191	228	2,2
Janneyrias	1 407	1 170	237	2,3
Jons	1 275	1 095	180	1,9
Anthon	943	920	23	0,3
Périmètre d'analyse	140 116	131 901	8 215	0,8
CCPDLS	23 196	22 361	835	0,5
CCEL	29 553	27 707	1 846	0,8
Capi	93 886	85 513	8 373	1,2
Grand Lyon	1 257 117	1 193 384	63 733	0,7
Aire urbaine de Lyon	1 757 180	1 647 722	109 458	0,8

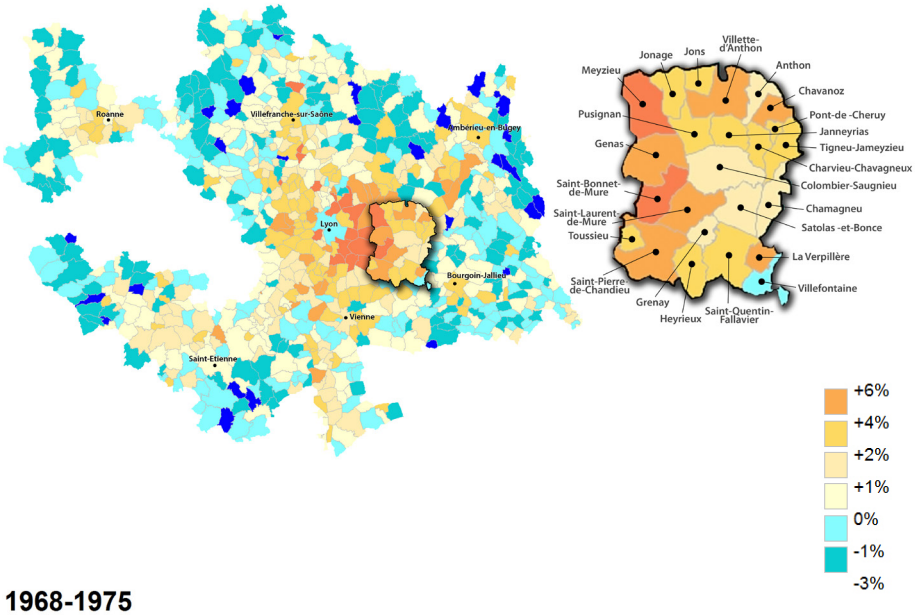
Source Insee - recensement de la population 2007

Entre 1999 et 2007, le gain de population observé à Toussieu ou Pusignan est de même ordre que ceux de Genas ou La Verpillière.

Evolutions des taux de croissance annuels de la population communale

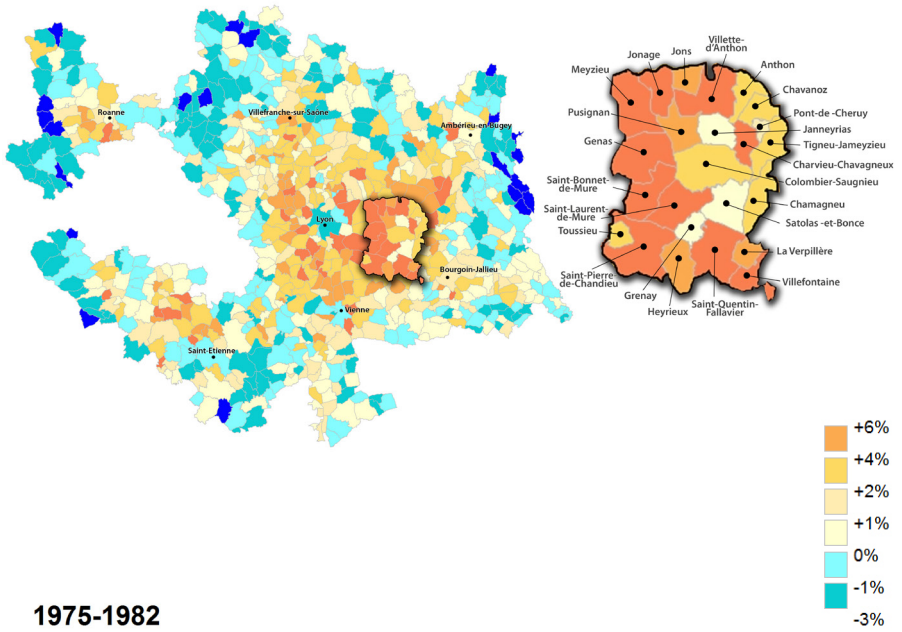
1962-1968

1962 - 1968
L'émergence de la France urbaine et le début de la périurbanisation : les premières couronnes des agglomérations françaises connaissent des taux de croissance record. C'est le temps des premières ZUP et des premiers grands lotissements en seconde couronne (Meyzieu).



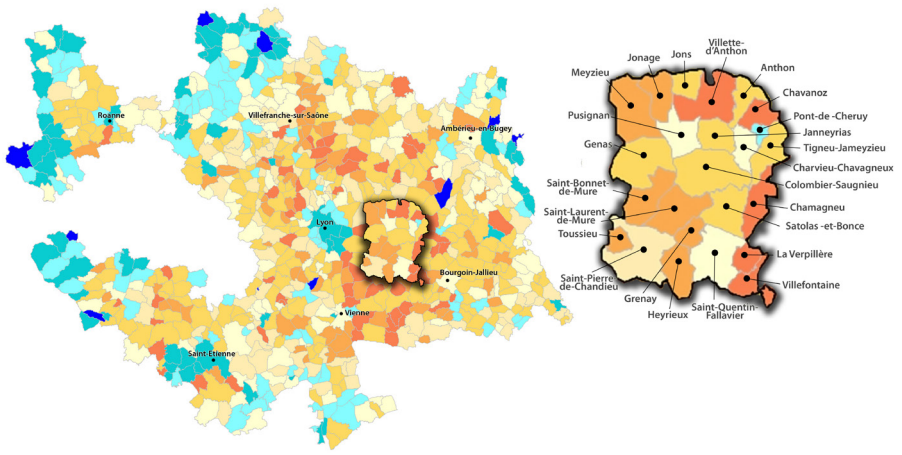
1968-1975

1968 - 1975
Les centres urbains perdent des habitants (Lyon, Saint-Etienne). C'est l'époque de la grande vague de périurbanisation. Lotissements et grands ensembles se multiplient. C'est la période du lancement de la Ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. C'est aussi la période d'essor des communes de seconde couronne (Genas, Meyzieu, Saint-Bonnet-de-Mure, etc.).



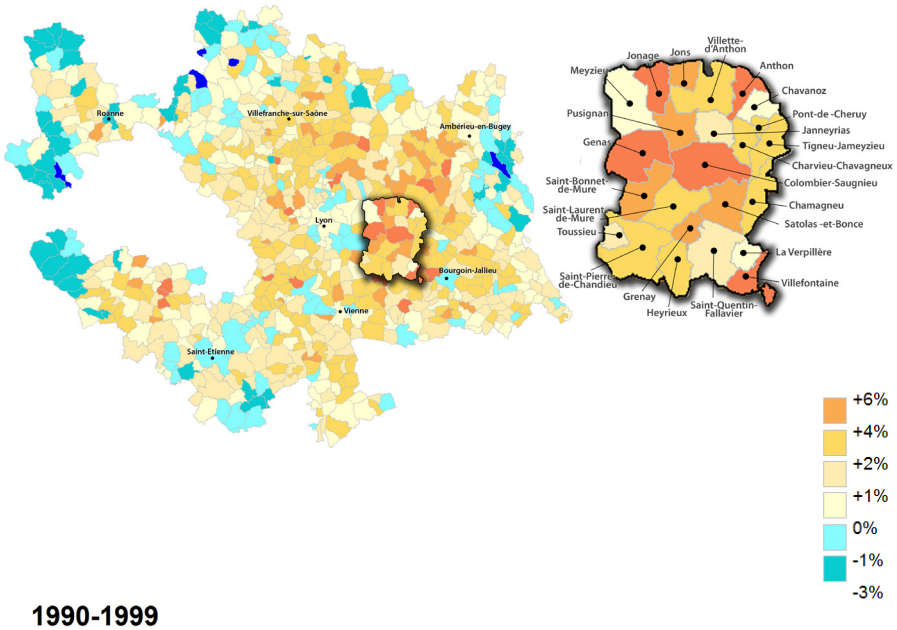
1975-1982

1975 - 1982
La déprise des centres se poursuit ; et de manière accélérée. Le mouvement de périurbanisation gagne les territoires de troisième couronne, voire au-delà (secteurs d'Heyrieux, de Tignieu-Jameyzieu, de Janneyrias, commune du syndicat d'agglomération nouvelle).



Source Insee - recensements de la population

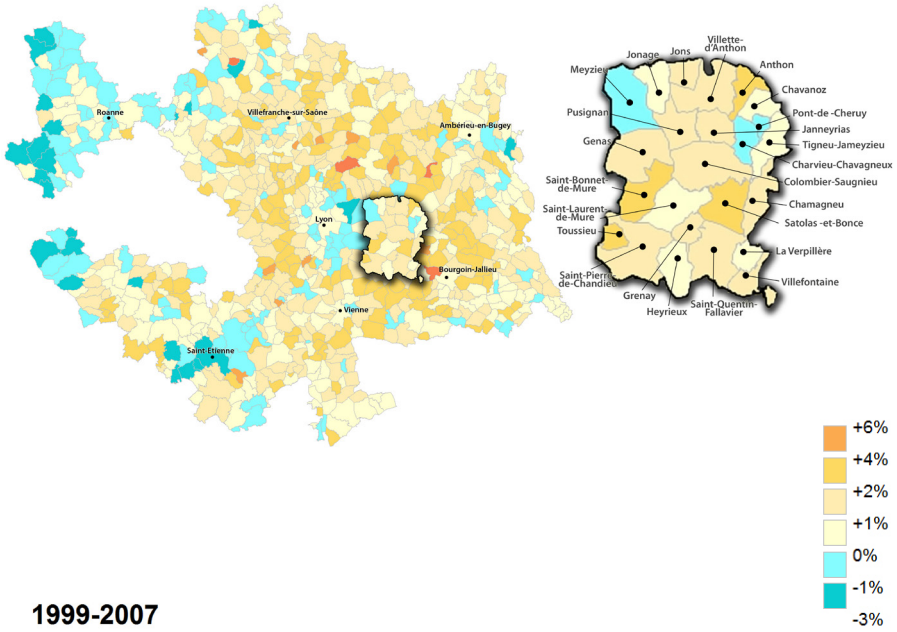
1982-1990



1982 - 1990

Le secteur de la plaine de l'Est continue de connaître des croissances fortes, et même l'une des croissances les plus fortes (en taux) des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise. Pour le reste, la périurbanisation se poursuit, de plus en plus loin des cœurs d'agglomération (plateau de l'Isle Crémieu, collines du nord Dauphiné).

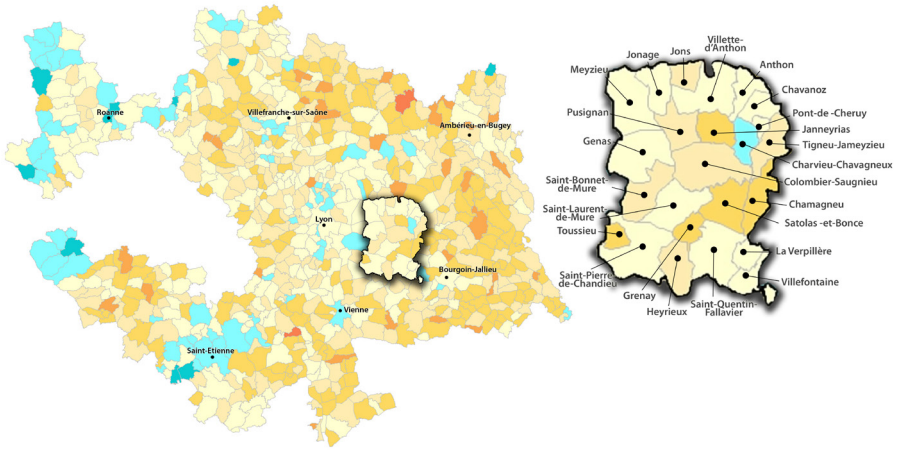
1990-1999



1990-1999

L'aire métropolitaine lyonnaise connaît une périurbanisation de plus en plus diffuse tandis que, nouveauté, la plupart des centres urbains reconquiert de la population, à l'exception de Roanne et de Saint-Etienne. Les taux de croissance faiblissent, en seconde couronne notamment, tandis que les communes populaires perdent massivement des habitants (vallée du Gier, Vénissieux, Vaulx-en-Velin).
A l'échelle du territoire d'analyse, deux villes perdent des habitants : Meyzieu et Pont-de-Chéruy.

1999-2007



1999 - 2007

La périurbanisation reprend de la vigueur et s'étend aux territoires les plus ruraux, jusque là épargnés par la vague pavillonnaire. Sur le territoire d'étude, les taux de croissance restent positifs en dehors de Pont-de-Chéruy, qui continue de subir la désindustrialisation.

La maison individuelle, modèle dominant

En 2007, le périmètre d'analyse comptait 52 481 logements dont 95 % sont des résidences principales. Dix communes concentrent 72 % du parc de logements : Meyzieu : 21 % ; Villefontaine – La Verpillière – Saint-Quentin-Fallavier : 22 % ; Genas – Saint-Bonnet-de-Mure – Saint-Laurent de Mure : 16 % ; Pont-de-Chéruy - Charvieu-Chavagneux – Tignieu-Jameyzieu : 13 %.

Un véritable « boom résidentiel » dans les années 1970 et 1980

L'espace d'interface se caractérise par un parc de logements récent. 36 % des logements du périmètre d'analyse (24 communes) ont été construits avant 1975. A titre de comparaison, ce chiffre est de 62 % dans la communauté urbaine de Lyon.

En moins de quinze ans, entre 1975 et 1989, plus de 20 000 logements ont été construits (20 347 précisément) dans le périmètre d'analyse. Ces logements représentent aujourd'hui 41 % du parc actuel de l'espace d'interface. On peut parler d'un véritable « boom résidentiel ».

Cette période correspond pour l'ensemble des communes à une accélération du rythme des constructions. Plus la commune est de taille importante et plus ce phénomène est marqué.

Cette analyse met également en lumière l'évolution rapide de Villefontaine dans le cadre de la mise en œuvre de la Ville nouvelle de l'Isle d'Abeau : 70 % de son parc de logements datent de la période 1975-1989.

Les logements de grande taille prédominent

Le périmètre d'analyse se caractérise par une très nette majorité de logements familiaux composés de 4 pièces et plus (78 % contre 48 % sur le Grand Lyon et 55 % du total de l'aire urbaine (définition Insee)).

Son corolaire est la domination de l'habitat individuel (72 %).

Si la majorité des communes du périmètre d'analyse présente cette prédominance de l'habitat individuel, certaines sont toutefois plus équilibrées notamment dans les principales polarités urbaines :

- Meyzieu, Charvieu-Chavagneux : deux tiers d'individuel
- La Verpillère : 57 % d'individuel et 42 % de collectif
- Villefontaine : 50 % d'individuel et de collectif
- Pont-de-Chéruy : 40 % d'individuel et 57 % de collectif.

Un nouveau boom immobilier dans les années 2000

Depuis 1990, environ 15 000 logements ont été mis en chantier sur le périmètre d'étude tandis que le territoire a accueilli plus de 16 000 habitants supplémentaires.

Il s'agit en majorité de maisons individuelles (74 % sur la période) bien que la part du collectif dans les constructions sur les dernières années soit en nette progression. En effet, si le collectif représentait 27 % des mises en chantier en 2000 ; il en représente 57 % en 2009.

Accélération

Le rythme de construction de logements s'est accéléré, passant de 650 en moyenne par an sur la période 1990-1999 à 850 sur la période 2000-2009.

Inégalement réparti, l'effort de construction est particulièrement le fait de Meyzieu (doublement des effectifs entre ces deux périodes) et dans une moindre mesure de La Verpillière, Saint-Laurent-de-Mure et Pont-de-Chéruy.

Plus de dix logements pour 1 000 habitants

La construction a progressé de manière très significative sur la période récente (2006-2009) avec un indice de construction de plus de dix logements pour 1 000 habitants sur six communes (La Verpillière, Genas, Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure, Tignieu-Jameyzieu).

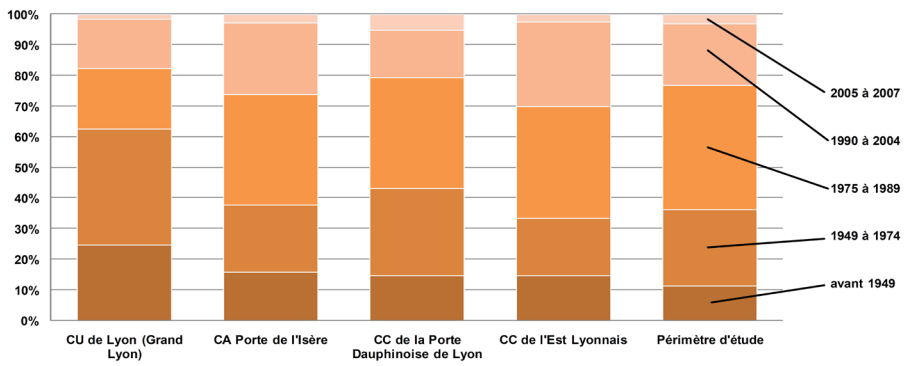
Sur la période 1999-2005, une commune seulement était à ce niveau de construction : Satolas-et-Bonce (moins de 2 000 habitants). Sur la période précédente (1990-1998), il s'agissait de Genas et de Saint-Bonnet de-Mure.

Un territoire très attractif

Comme on le voit, l'espace d'interface, dont aucun point n'est distant de plus de dix kilomètres du centre de l'aéroport, n'en a pas moins constitué un territoire très attractif au plan résidentiel, notamment pour les jeunes familles.

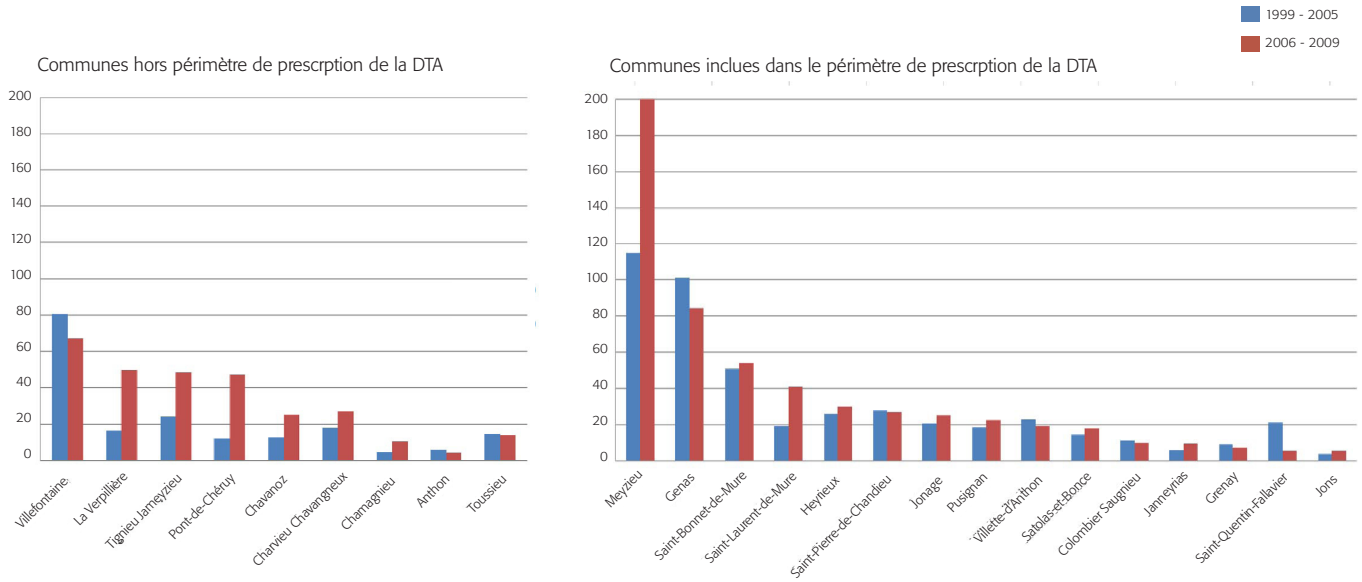
41% des logements du périmètre d'analyse sont construits entre 1975 et 1989.

Les périodes de construction des logements



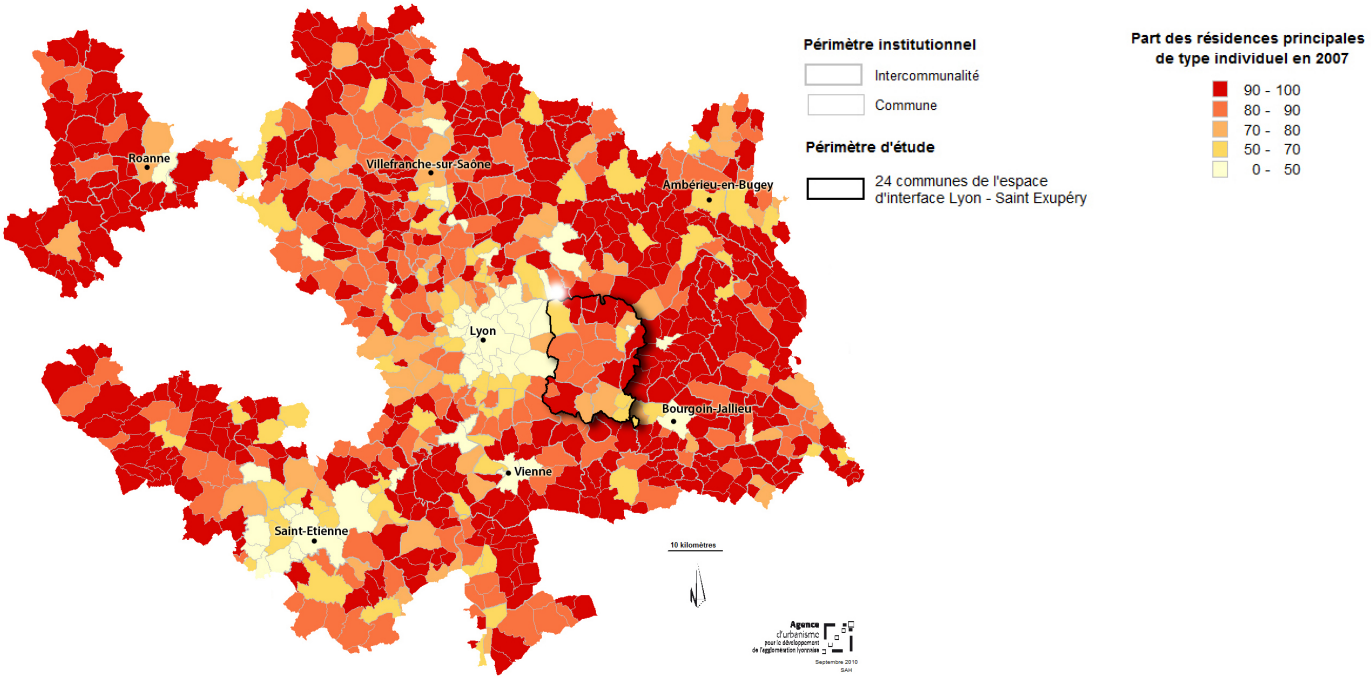
Source Insee - recensements de la population

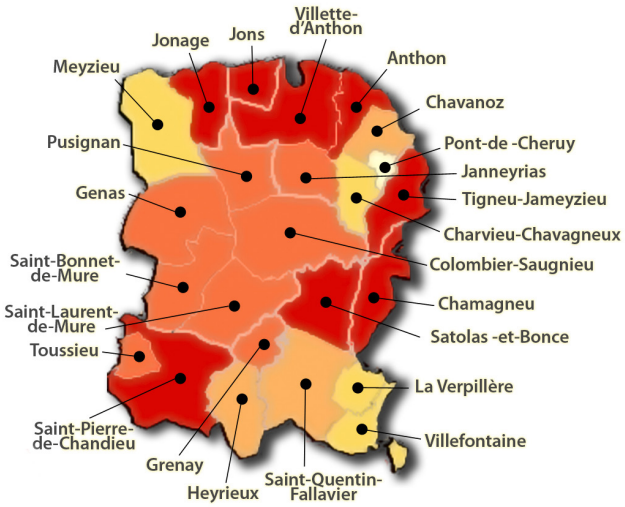
Rythme de construction annuel moyen - comparaison de deux périodes



Source : Sitadel, Dreal

Part des résidences principales de type maison individuelle en 2007





La maison individuelle est le mode de résidence le plus présent dans l'espace métropolitain. Ce mode d'habitat est dominant dans la grande majorité des 800 communes de l'aire métropolitaine lyonnaise.
Il ne s'efface que dans les communes les plus urbaines. Au niveau de l'espace d'interface, ce modèle de la maison individuelle domine très largement.

Source Insee - recensements de la population

L'une des croissances démographiques les plus importantes de l'aire métropolitaine

Les taux de croissance annuelle depuis le recensement général de population de 1968 révèlent un dynamisme constant pour l'espace d'interface. Comme tous les espaces situés aux franges de l'agglomération lyonnaise, il a subi le double effet de la périurbanisation et du desserrement des emplois. Les années 1970 et 1980 constituent une étape importante pour le développement démographique du territoire (périmètre d'analyse).

1962-1968 (+ 12 200 habitants)

45 % de la croissance démographique se réalise sur Meyzieu.

1968-1975 (+ 25 700 habitants)

37 % de la croissance démographique se réalise sur Meyzieu et 11 % sur Charvieu-Chavagneux.

1975-1982 (+ 27 600 habitants)

27 % de la croissance démographique se réalise sur Meyzieu et 29 % sur Villefontaine.

1982-1990 (+ 26 100 habitants)

25 % de la croissance démographique se réalise sur Villefontaine et 15 % sur Genas.

1990-1999 (+ 9 000 habitants)

18 % de la croissance démographique se réalise sur Villefontaine et 20 % sur Genas. Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Quentin-Fallavier contribuent respectivement à 11 % et 10 % de la croissance.

1999-2007 (+ 8 200 habitants)

Cette dernière période est marquée par une croissance résidentielle plus étale, où Meyzieu et Villefontaine accueillent chacune 12 % de la croissance démographique, ce qui reste significatif.

Toutes les communes profitent de la croissance démographique

Au sein du périmètre d'analyse, toutes les communes ont vu leur population augmenter, selon des rythmes distincts. Ainsi, Meyzieu, Villefontaine, et dans une moindre mesure Genas, ont connu les rythmes de croissance importants, sur des périodes différentes, selon le moment où le processus de périurbanisation les gagnait.

Pic de croissance dans les années 1980

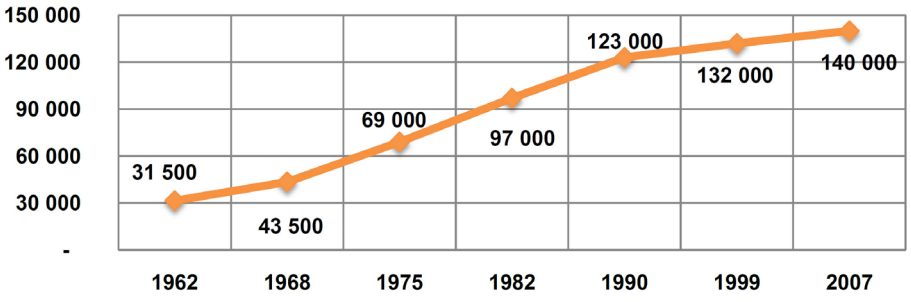
C'est dans les années 1980 que les communes de Saint-Bonnet de Mure, de Jonage, de Pont-de-Chéruy, de Pusignan, de Colombier-Saugnieu, de Satolas-et-Bonce, de Jons et de Villette-d'Anthon ont présenté une forte augmentation de leur population.

Un espace multi polarisé

Ces évolutions sont la marque d'un processus de périurbanisation qui s'est déroulé par vagues successives, selon les secteurs. Ce processus n'est pas exempt de polarisation. Nous sommes non pas dans une marge urbaine mais plutôt dans un espace d'entre-deux, dont l'organisation dépend de plusieurs polarités urbaines différentes.

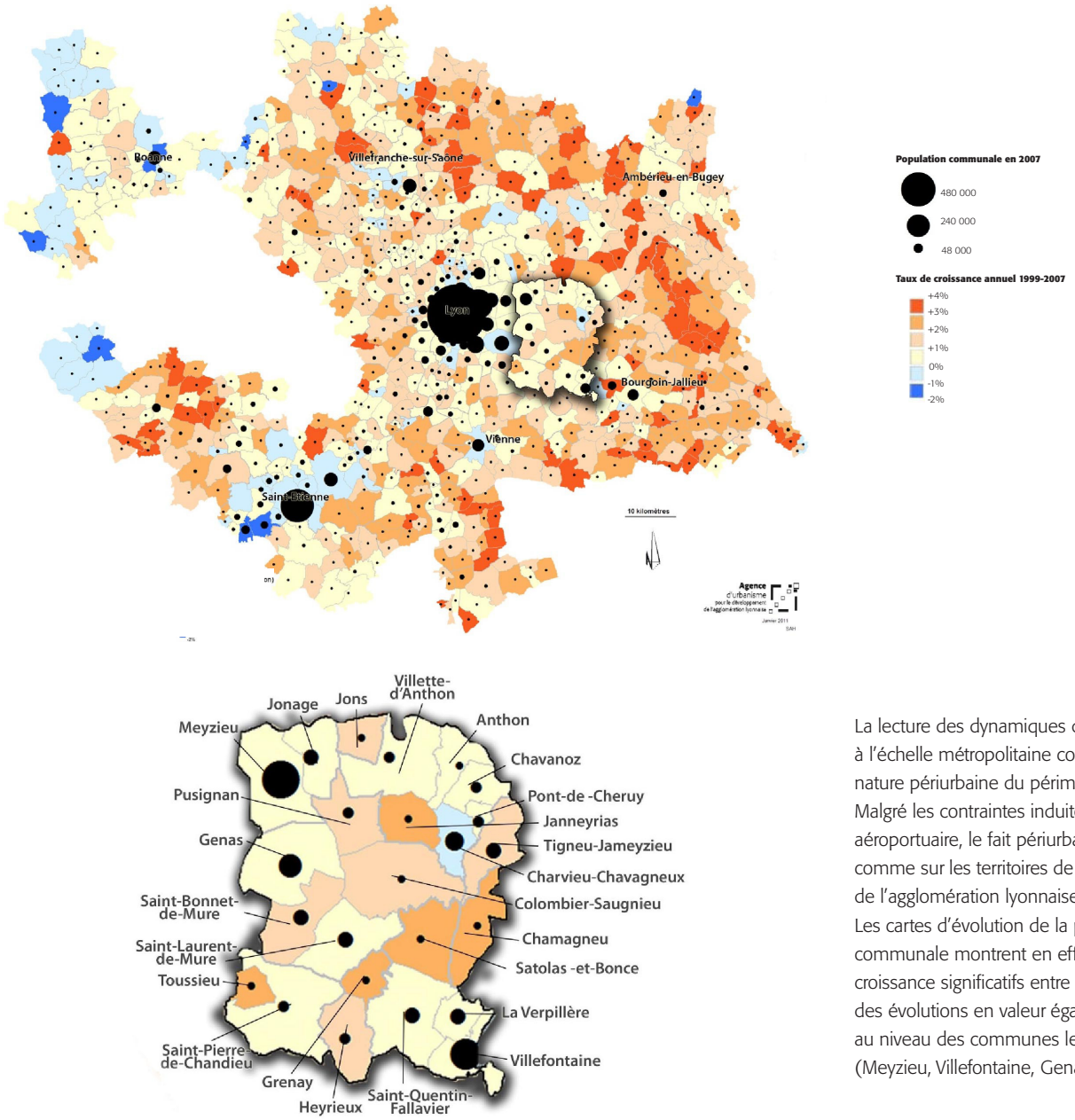
La population du périmètre d'analyse

Entre 1968 et 1990, le périmètre d'analyse a gagné plus de 79 000 habitants



Source Insee - recensements de la population

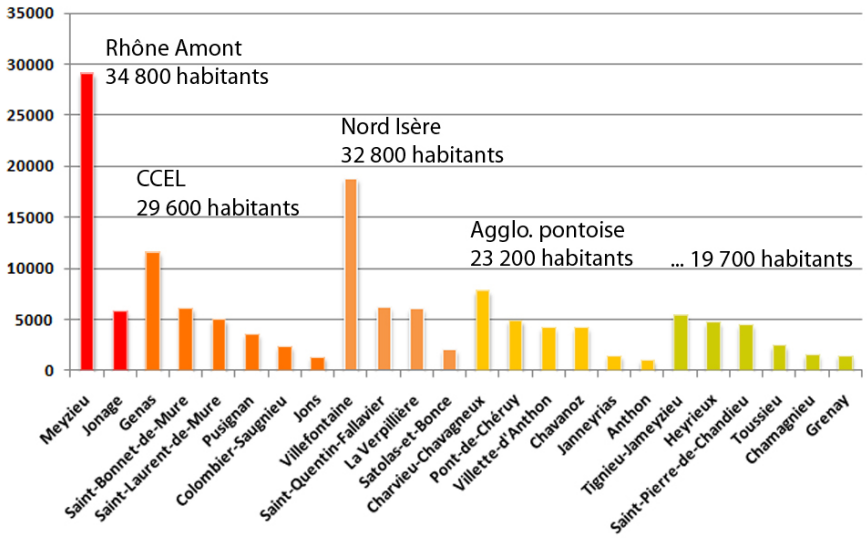
La population communale 2007 et son taux d'évolution annuel entre 1999 et 2007



Source Insee - recensement de la population 2007

La lecture des dynamiques démographiques à l'échelle métropolitaine confirme bien la nature périurbaine du périmètre d'analyse. Malgré les contraintes induites par la plateforme aéroportuaire, le fait périurbain s'est installé ici comme sur les territoires de première couronne de l'agglomération lyonnaise.
Les cartes d'évolution de la population communale montrent en effet des taux de croissance significatifs entre 1999 et 2007, et des évolutions en valeur également importantes au niveau des communes les plus peuplées (Meyzieu, Villefontaine, Genas).

La population communale en 2007



Source Insee - recensement de la population 2007

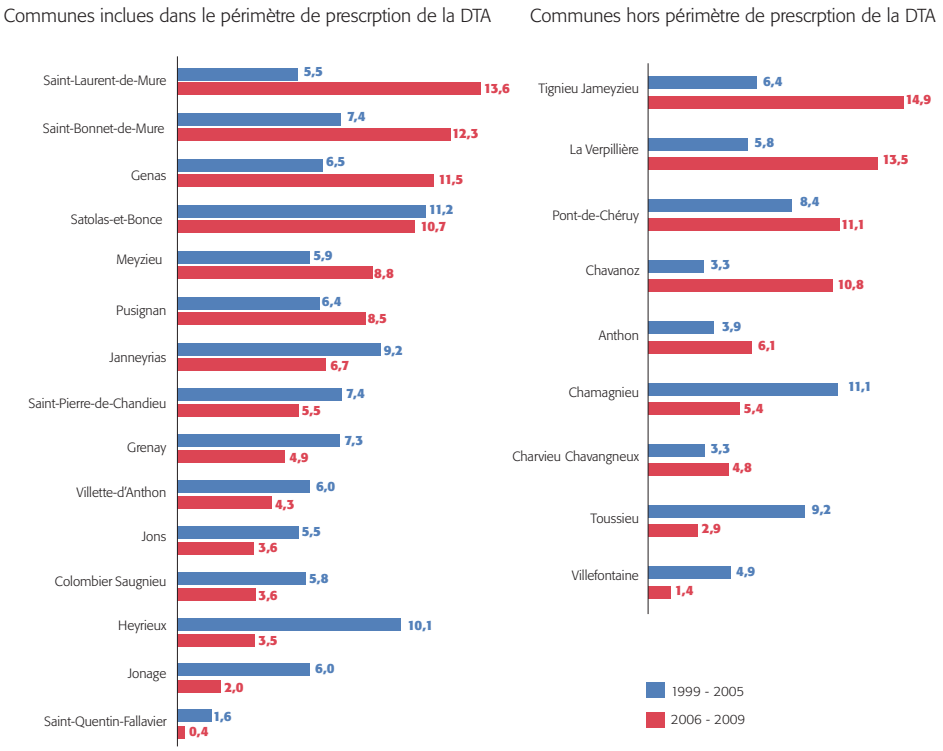
Malgré la présence de l'aéroport, un territoire attractif

Malgré la présence d'une plateforme aéroportuaire dont l'activité entraîne des nuisances pour les secteurs riverains, il est frappant de constater à quel point l'espace d'interface est demeuré attractif pour les ménages, son dynamisme résidentiel ne se démentant pas depuis quarante ans.

L'activité récente de promotion immobilière se concentre sur quelques communes

Elle est de plus en plus orientée vers une demande d'investisseurs, soutenue par des dispositifs fiscaux. Les prix sont élevés, en dehors, le plus souvent, de programmes issus de fonciers maîtrisés.

Taux de construction annuel pout 1000 habitants



Le taux de construction moyen annuel montre que l'impact des mesures de restriction (constructibilité) imposées par la présence de l'aéroport ont été d'un faible impact sur la période récente. Les taux d'évolution sont en effet relativement équivalents que l'on soit dans le périmètre de prescription de la DTA ou en dehors. Au demeurant, on observe un infléchissement de l'activité immobilière sur la période 2006-2009 par rapport à la période 1999-2005 sur les communes les plus proches de la plateforme, sans que l'on puisse en déduire que cet infléchissement est le résultat de la réglementation de l'urbanisme. Surtout, on observe dans la période la plus récente une accélération de l'activité immobilière dans les communes de la partie nord est de l'espace d'interface et sur les communes de la CCEL (Genas, Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure).

Meyzieu compte actuellement cinq programmes de logements collectifs en cours et trois programmes terminés (70, 44 et 24 logements).

Les prix de sortie hors stationnement sont compris entre 2 600 à 3 200 €/m².

Sur Genas, deux programmes sont terminés composés de maisons individuelles groupées dont un programme de 7 logements à 2 900 €/m² et 30 unités (T5 et T6) à plus de 3 500 €/m².

A Saint-Bonnet-de-Mure, Rhône Saône Habitat réalise sur la Zac du Petit Bourg un programme de 38 logements.

A Saint-Laurent-de-Mure, un programme de 18 logements en collectif (T3 majoritaires) est en cours avec des niveaux de prix moyen supérieurs à 3 000 €/m².

Le territoire est attractif pour les ménages souhaitant accéder à la propriété issus de l'Isère ou du Rhône. Son accessibilité et son dynamisme économique entraînent des mutations régulières.

Une forte augmentation des prix

Malgré l'importante augmentation des prix immobiliers qui n'a pas épargné ce territoire, la demande en accession est particulièrement forte et les opportunités nombreuses dans tous les segments de marché. Le marché de la revente est plus dynamique offrant des prix moyens pour des maisons anciennes souvent inférieurs à celles des territoires limitrophes.

Les transactions de maisons concernent cependant davantage les secundo-accédants issus de territoires extérieurs en particulier pour les biens mieux situés, à proximité des axes de transport. Des communes comme Villefontaine offrent davantage d'opportunités d'acquisition pour les budgets plus restreints et les candidats à une première accession notamment aidée (23 % des Prêts à taux zéro (PTZ) distribués à l'échelle de la Capi en 2005 pour Villefontaine).

Une population locale qui a du mal à suivre la hausse des prix

L'offre neuve s'est aussi bien développée ces dernières années, notamment sur son segment collectif mais à des prix de plus en plus élevés ne pouvant correspondre massivement à une demande locale pour de la propriété occupante.

Une structure des ménages où prédominent les familles

Les ménages du périmètre d'analyse comptent entre 2,6 et 2,9 personnes en moyenne, ce qui correspond à la moyenne enregistrée dans l'aire urbaine de Lyon hors Grand Lyon (2,7 en 2007). La commune de Pont-de-Chéruy, avec 2,4 personnes par ménage en 2007, est plus proche de la moyenne du Grand Lyon (2,3).

La structure par âge de la population du périmètre est équilibrée avec une légère surreprésentation des moins de 20 ans.

Ces deux éléments mettent en évidence le caractère familial prédominant des ménages résidant dans ce périmètre.

Niveaux de revenus : un contraste est/ouest

Les revenus fiscaux des ménages sont analysés par le biais de la valeur médiane des revenus par unité de consommation. Ils sont généralement compris entre 18 000 et 24 000 euros par an et par unité de consommation.

Les agglomérations de Pont-de-Chéruy et de Villefontaine se démarquent avec des médianes de niveau inférieur, comprises entre 14 500 et 17 500 € par an et par unité de consommation. Ces valeurs sont proches de communes de l'Est lyonnais comme Bron ou Saint-Priest.

Une offre locative plutôt sociale concentrée sur quelques communes

En moyenne en 2007, 68 % des résidences principales sont occupées par leur propriétaire (46 % dans le Grand Lyon et 70 % dans l'aire urbaine de Lyon hors Grand Lyon) tandis que 13 % des ménages sont locataires dans le parc privé et 17 % sont logés dans le parc locatif social.

Les segments du parc sont répartis de manière très hétérogène avec des communes dotées d'un parc locatif plus développé notamment sur son volet social comme à Villefontaine et d'autres dont la propriété occupante est très nettement majoritaire (plus de 80 % de propriétaires occupants pour dix communes du périmètre d'étude).

De nombreuses communes peu dotées en logements sociaux aidés

Au final, le parc locatif social est très développé dans les communes rattachées au développement de la Ville nouvelle ou appartenant à l'agglomération de Pont-de-Chéruy. En dehors de ces deux cas, toutes les communes de l'espace d'interface sont très nettement en-deçà du quota de logements sociaux fixé par la loi Solidarité et renouvellements urbains (SRU).

En effet, les communes de Meyzieu, Jonage et Genas, soumises à la loi SRU, n'ont pas atteint leur quota, malgré les efforts de développement consentis (en particulier sur Genas avec 85 % des objectifs atteints sur la période 2008-2010). Meyzieu, avec 1 956 logements comptabilisés SRU en 2009, doit produire 222 logements sociaux supplémentaires pour remplir le quota de 20 % de résidences principales. Genas doit multiplier par 1,5 au moins son parc SRU. Quant à Jonage, elle fait figure d'exception dans l'agglomération lyonnaise, ne comptant aucun logement social à ce jour. Bien que située dans le périmètre d'exposition au bruit, cette commune n'est pas exemptée et devrait réaliser 398 logements SRU pour remplir ses obligations.

Une nouvelle offre locative avec des niveaux de loyers élevés

Le marché locatif tend à se développer notamment par la contribution de la promotion immobilière dans le neuf mais sur des niveaux de loyers élevés, en décalage avec les capacités financières des ménages.

Une population active essentiellement composée d'ouvriers, d'employés et de cadres moyens

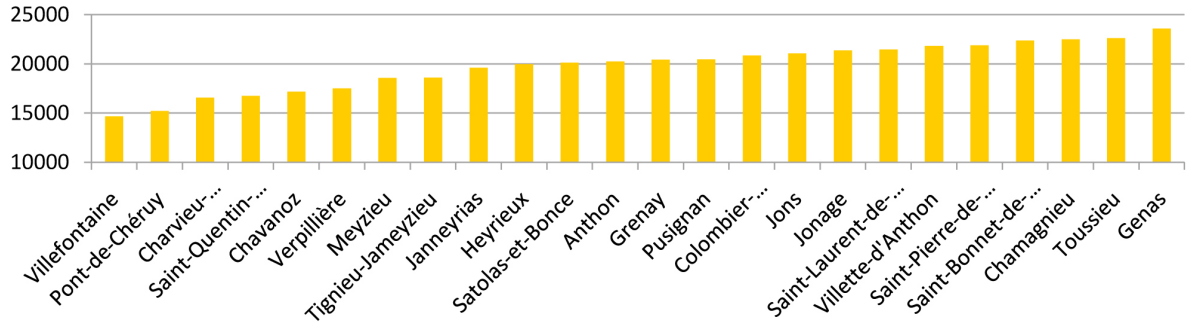
Environ 68 000 actifs de 15 ans ou plus résident sur le périmètre en 2007. Ils sont 61 000 soit 90 % à disposer d'un emploi en 2007. La structure de cette population active se démarque de la moyenne de l'aire urbaine avec une surreprésentation des ouvriers au détriment des cadres et professions intellectuelles supérieures.

Définition

Revenu fiscal par unité de consommation

Le revenu déclaré du ménage comprend le cumul des revenus d'activité salariée ou non salariée, des indemnités de chômage, de maladie, des pensions d'invalidité ou de retraite ainsi qu'une partie des revenus du patrimoine.

Revenu fiscal médian par unité de consommation par an en 2007



Les ménages du secteur ouest de l'espace d'interface (communes de la Communauté de communes de l'Est lyonnais) présentent un revenu fiscal médian supérieur en moyenne de 30 à 40 % aux ménages des communes urbaines de l'est (Pont-de-Chéruy, Villefontaine, Charvieu-Chavagneux).

Source Insee - recensements de la population

L'usage dominant de la voiture individuelle

La voiture, mode de déplacement principal

La voiture est utilisée de manière dominante par les ménages, que ce soit pour aller travailler ou pour les motifs dits « secondaires » (achats, loisirs, visites, ...). L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée sur l'aire métropolitaine lyonnaise en 2006 ne permet pas d'obtenir des chiffres précis sur notre périmètre d'étude. Mais elle permet d'approcher certaines réalités. Ainsi les habitants des communes regroupées au sein de la Communauté de communes de l'Est lyonnais, au cœur du territoire, réalisent 76 % de leurs déplacements quotidiens en voiture et seulement 7 % en transport collectif. Cette proportion grimpe à près de 90 % si l'on ne considère que les déplacements vers les zones d'emplois de la couronne lyonnaise. Donnée assez illustrative de la mobilité quotidienne, la distance moyenne parcourue par habitant dépasse 25 kilomètres sur ce secteur.

La marche à pied, mode de déplacement mineur

Le nombre moyen de déplacements quotidiens à pied par personne est très faible (de l'ordre de 0,5) alors que ce chiffre est trois fois supérieur dans les centres-villes. Il est le signe d'un territoire où les urbanisations sont dispersées.

Un faible usage des transports collectifs urbains

Le nombre moyen de déplacements quotidiens effectués en transports collectifs urbains (TCL, STUNI) oscille entre 0,1 et 0,2 déplacement par jour et par personne dans les secteurs de la plaine de l'Est lyonnais et de la vallée urbaine du Nord-Isère. Ce chiffre est proche de zéro dans les communes situées au nord est du territoire, non desservies. A titre de comparaison, ce chiffre varie entre 0,2 et 0,9 dans les communes du Grand Lyon.

Des ménages fortement motorisés

L'Enquête Ménages Déplacements de 2006 montre un taux d'équipement des ménages en automobile important au niveau de l'espace d'interface. Cette motorisation est d'autant plus forte que la taille moyenne des ménages est importante sur l'aire d'étude.

Ce taux d'équipement est de l'ordre de 600 voitures pour 1 000 habitants (EMD 2006), signe d'un territoire où les densités sont faibles.

Selon l'Insee, en 2007, 92 % des ménages du périmètre d'enquête sont motorisés, c'est plus que la moyenne des ménages de l'aire urbaine lyonnaise (79 %). Ils disposent en moyenne de 1,5 voiture, ce qui est également plus élevé que la moyenne de l'aire urbaine (1,1).

Pont-de-Chéruy, avec 85 % des ménages motorisés et 1,24 voiture par ménage, et Villefontaine, avec 88 % des ménages motorisés et 1,33 voiture par ménage, se démarquent légèrement des autres communes.

Migrations domicile-travail : 78 % en voiture

Selon les données de l'Insee (2006), sur les 26 200 déplacements domicile-travail réalisés à l'intérieur de l'espace d'interface par les habitants des 24 communes, 78 % sont réalisés en voiture et seulement 3 % en transports collectifs.

Pour les déplacements sortant du périmètre d'analyse, la voiture est là encore très nettement majoritaire.

Vers Lyon-Villeurbanne, la proportion est de 83 % en voiture et de 15 % en transports collectifs. La part des transports collectifs n'est pas négligeable, mais repose essentiellement sur les habitants de Meyzieu, de Villefontaine et de Genas, trois communes bien desservies soit par les transports publics urbains, soit par le réseau ferroviaire régional (Villefontaine). Dans les communes de la première couronne est lyonnaise, la proportion de pendulaires utilisant la voiture excède 90 % en moyenne.

La Communauté de communes de l'Est lyonnais, territoire dans la zone d'attraction lyonnaise

Les habitants de la CCEL réalisent quotidiennement 105 500 déplacements. Près du tiers, soit 33 500 sont en échange avec le Grand Lyon. Si cette relation au pôle d'emploi lyonnais est forte, elle n'est pas à sens unique. En effet parmi les 66 500 déplacements réalisés quotidiennement entre le territoire de la CCEL et le Grand Lyon, 50 % sont réalisés par des personnes ne résidant pas dans la CCEL.

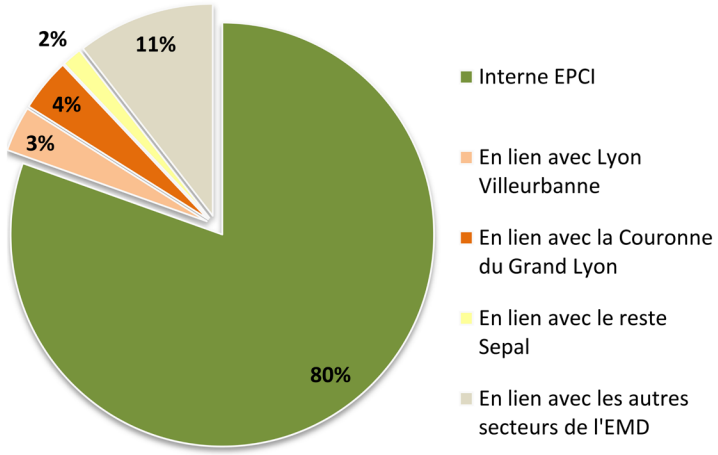
Porte du Dauphiné : la relation à Lyon encore prégnante

Les habitants de la Communauté de communes de la Porte dauphinoise de Lyon Satolas réalisent un jour moyen de semaine 68 000 déplacements. Là, les déplacements d'échange avec le Grand Lyon sont moins nombreux, de l'ordre de 10 000 ; cela reste un chiffre significatif.

Porte de l'Isère : un territoire plus autonome

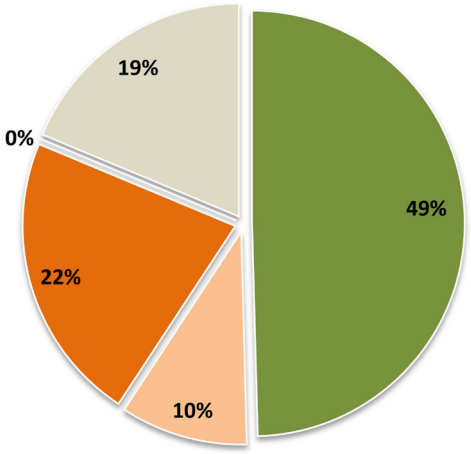
Les habitants de la Communauté d'agglomération de la Porte de l'Isère (Capi) réalisent quotidiennement 303 500 déplacements soit 3,3 déplacements par habitants. 80 % de ces déplacements sont réalisés au sein du territoire de la Capi. Parmi les déplacements qui sortent du territoire, 23 000 sont en échange avec le Grand Lyon. Ces déplacements ne représentent que 7,5 % des déplacements des habitants de la Capi.

Répartition géographique des déplacements des habitants de la CAPI



Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2006 montrent que les habitants de la Communauté d'agglomération de la Porte de l'Isère réalisent en grande majorité des déplacements quotidiens internes au territoire, signe d'un bon niveau d'équipement et d'un ratio emplois locaux actifs résidents assez favorable.

Répartition géographique des déplacements des habitants de la CCEL



Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2006 montrent que les habitants de la Communauté de communes de l'Est lyonnais réalisent près de la moitié de leurs déplacements quotidiens en relation avec les communes de la Communauté urbaine de Lyon.

Déplacements des résidents des EPCI vers Lyon Villeurbanne				
	Nb	**VP**	**Autre TC**	**Rabattement sur TCU**
Capi	10 500	53 %	28 %	17 %
CCEL	10 000	74 %	5 %	17 %

Déplacements des résidents des EPCI vers la 1re couronne Grand Lyon				
	Nb	**VP**	**Autre TC**	**Rabattement sur TCU**
CCEL	23 000	87 %	9 %	3 %
Capi	12 500	84 %	12 %	1 %
Sivom Ozon	10 000	88 %	6 %	0 %

Définition

Déplacements quotidiens
L'analyse des déplacements quotidiens se base sur les données issues de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2006 à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.
Cette enquête fournie une photographie de l'ensemble des déplacements réalisés un jour moyen de semaine.

Migrations domicile-travail
Les migrations domicile-travail sont fournies par l'Insee. Elles sont issues du recensement de la population et portent uniquement sur les flux entre le domicile et le lieu d'emploi déclaré par l'individu lors du recensement.

Au-delà de son réseau routier performant et en constante amélioration, l'espace d'interface dispose de services de transports pour répondre aux besoins en matière de déplacements quotidiens. Ces services sont surtout orientés sur un axe est-ouest et se juxtaposent plutôt qu'ils ne se complètent. En effet, l'organisation de cette offre de transport public est de la compétence de multiples acteurs institutionnels dont les objectifs et les échelles de réflexion diffèrent.

Une desserte TER limitée à la partie sud

En premier lieu, deux gares TER (La Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier), desservies par les trains reliant Lyon à Saint-André-le-Gaz ou Grenoble, permettent les déplacements à l'échelle métropolitaine. Cette desserte organisée par la Région Rhône-Alpes est théoriquement attractive, mais elle souffre de plus en plus de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais et voit donc sa qualité de service fluctuer.

Trois lignes interurbaines importantes

Pour répondre aux besoins de déplacements à l'échelle du périmètre d'analyse, des lignes régulières ou des services de transport à la demande sont organisés par le Département du Rhône et par celui de l'Isère. Ces services permettent de rejoindre Lyon, Crémieu ou Saint-Jean-de-Bournay, selon une logique de bassins de vie intermédiaires. Parmi ces lignes, trois disposent d'un niveau de service plus attractif que les lignes interurbaines classiques, généralement calibrées sur les besoins de la clientèle scolaire : ligne 165 Colombier-Saugnieu/Lyon-Part Dieu ; ligne 198/1980 Crémieu/Lyon-Part Dieu ; ligne 196/2960 Saint-Jean-de-Bournay/Lyon.

Deux réseaux urbains distincts

Selon une autre logique, celle d'un service conçu pour les passagers aériens, le tram-train Rhônexpress relie l'Aéroport de Lyon-Saint Exupéry à la gare de Lyon-Part Dieu via Meyzieu ZI et Vaulx-en-Velin La Soie pour une connexion au métro A.

A l'échelle des agglomérations et donc sans aucune interconnexion, deux réseaux de transport urbain concernent le périmètre d'analyse : le réseau TCL sur le Grand Lyon et Genas, et le réseau Ruban sur la Capi.

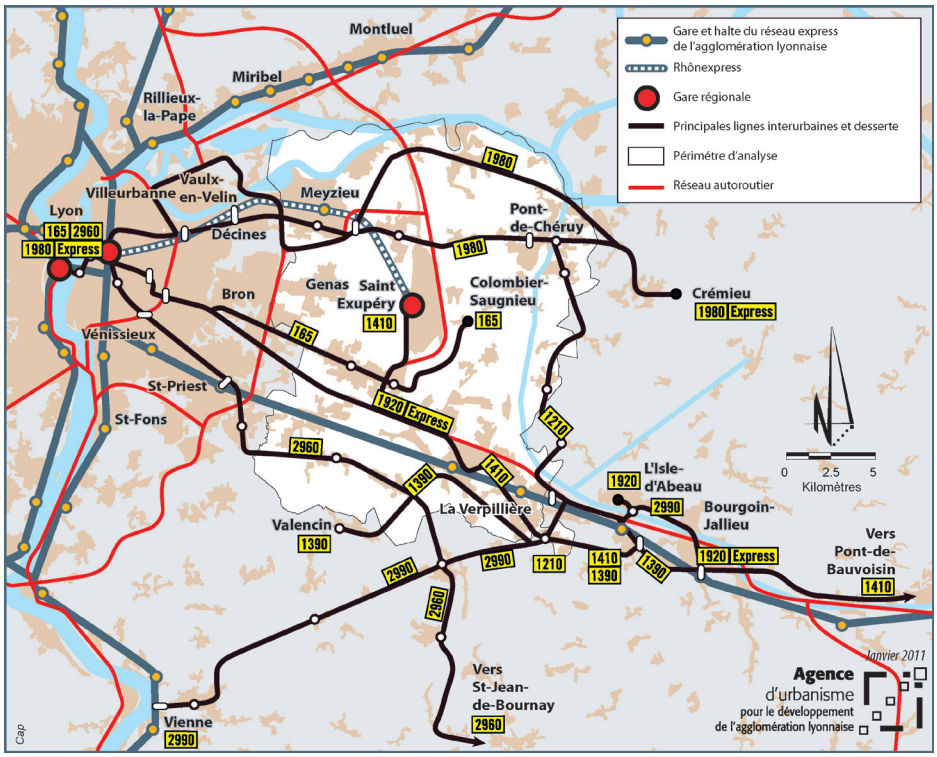
La ligne T3, réel point d'attraction

Meyzieu dispose d'une desserte de qualité via le tramway express T3. Cet accès au réseau structurant de l'agglomération lyonnaise profite également aux habitants des communes limitrophes, situées hors Grand Lyon (parc-relais). En complément, des lignes de bus offrent une desserte de proximité et permettent notamment de relier le centre de Genas à Vaulx-en-Velin La Soie (métro A, tramway express T3).

Au sein de la Capi, ce sont des lignes de bus et des services de transport à la demande qui permettent des déplacements inter ou intra communaux.

Le réseau des transports collectifs urbains de l'agglomération lyonnaise reste cantonné à la desserte des communes du Grand Lyon et à celle de quelques communes alentours (dont Genas).
La navette tram-train Rhonexpress mise en place par le Conseil général du Rhône est réservée à une seule clientèle (celle de l'aéroport) et ne profite pas aux habitants du territoire traversé. La question d'un prolongement vers le Nord-Isère (Pont-de-Chéruy et/ou l'Isle d'Abeau) ne peut être posée dans le cadre institutionnel actuel.

Les principales lignes interurbaines



Zoom aéroport

La desserte de la plate-forme aéroportuaire

Des progrès à faire au niveau des transports collectifs

Comme l'illustre la carte de la page 30, la plateforme multimodale apparaît comme un isolat au cœur du territoire étudié par rapport à la desserte en transports collectifs.

La mise en place sur Rhônexpress d'une tarification spécifique pour les salariés de la plateforme constitue une première piste pour améliorer l'accessibilité en transports collectifs. Le trajet coûte ainsi au salarié entre 2,70 € (billet « 31 jours » sur la base d'un aller-retour quotidien pendant 20 jours) et 4,20 € (billet « Aller simple »). Cependant, ce service ne concerne que les salariés résidant dans l'agglomération lyonnaise et ne peut pas être proposé aux visiteurs[1].

Transisère, le réseau de transports collectifs interurbains isérois, propose quant à lui un service reliant Bourgoin-Jallieu, Saint-Alban-de-Roche, l'Isle d'Abeau, Villefontaine, La Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier à la plateforme aéroportuaire. La ligne 1410 propose ainsi dix aller-retours quotidiens, mais uniquement du lundi au vendredi et sur une plage horaire limitée.

Aucune offre n'existe pour les habitants de l'agglomération pontoise ou des territoires situés à l'est ou au sud de l'agglomération lyonnaise.

Une amélioration continue de l'accessibilité routière

Parallèlement, l'accessibilité routière du site est bonne et en constante amélioration. La RD517E au nord, ainsi que la RD29 aménagée à 2x2 voies au sud, constituent des voies d'accès confortables à la plateforme, et ce d'autant plus depuis l'aménagement de l'A432 qui contourne l'aéroport par l'est et a écarté l'ensemble des flux de transit de ces axes.

L'aménagement en cours de la déviation de Pusignan à 2x2 voies, ainsi que de celle de Janneyrias, vont encore renforcer l'accessibilité routière locale. La plateforme sera ainsi reliée directement à l'agglomération lyonnaise par un nouvel axe à 2x2 voies, rapide et gratuit, en alternative à l'A42 au nord et à l'A43 au sud.

Des avancées pour l'accès à vélo

Une piste cyclable a été aménagée entre Genas et l'aéroport en 2010. D'ici peu, l'aéroport devrait également être accessible depuis les communes voisines de Jons, Pusignan, Colombier-Saugnieu, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure. Ce réseau pourrait par la suite être élargi aux autres territoires voisins et garantir une accessibilité locale à vélo.

Une situation paradoxale

Les grandes infrastructures de transport ferroviaire et tram-train garantissent une excellente accessibilité à la plateforme Lyon-Saint Exupéry. Et dans le même temps, elle apparaît comme un équipement relativement isolé de son territoire d'interface. Elle ne lui apporte pas de solutions satisfaisantes en matière d'accès aux grands réseaux de transports collectifs. Il est vrai que l'espace d'interface, aux modes d'urbanisation caractéristiques de la ville étale et diffuse, se prête sans doute peu à une structuration autour de lignes « classiques » de transports collectifs (bus urbain, tram-train, desserte ferroviaire régionale). Dès lors, quels nouveaux services proposer aux habitants, qui soient en même temps d'un coût raisonnable et d'une qualité acceptable (fréquence, maillage) ?

[1] Pour mémoire, le tarif 2010 « grand public » est de 13 € le trajet.

Pour aller plus loin

Agence d'urbanisme de Lyon - Liaison ferroviaire régionale Lyon-Satolas : comparaison des solutions.– Département du Rhône, Comité de pilotage de Lyon Satolas, DDE du Rhône, CCI, Rul, Semaly, Setec, Sytral, avril 1988

Scoffoni F.– Approche quantitative de la croissance péri-rbaine dans l'Est lyonnais.– Scoffoni, 1990

Epida, Agence d'urbanisme de Lyon - Desserte de l'aéroport Saint Exupéry et du Nord-Isère.– Janvier 2003

Sytral, Agence d'urbanisme de Lyon - Enquête Ménages Déplacements.– 2006

Des déplacements domicile-travail à l'échelle d'un pôle de 4 000 emplois

Malgré ses 4 000 emplois, la zone aéroportuaire reste un pôle générateur de second ordre par rapport aux grands espaces économiques de l'agglomération lyonnaise (la ZI Mi-Plaine compte plus de 21 000 emplois) et au pôle d'emploi que représente le cœur de la métropole (Lyon-Villeurbanne) qui demeurent les zones d'attraction principales pour les actifs résidant dans les 24 communes de l'espace d'interface.

L'attraction lyonnaise

Le périmètre d'analyse compte près de 61 000 habitants disposant d'un emploi (actifs ayant un emploi). Pour 43 % d'entre eux, le lieu de travail se situe sur le périmètre d'analyse.

C'est ensuite dans les intercommunalités voisines que les actifs du périmètre d'analyse travaillent. Le Grand Lyon (hors Meyzieu et Jonage qui appartiennent au périmètre d'analyse) est le lieu de travail de 45 % des actifs résidant sur le périmètre d'analyse.

Les territoires du Grand Lyon qui emploient les actifs du périmètre d'analyse sont essentiellement :

- Lyon-Villeurbanne : 20 % des actifs ayant un emploi
- Porte des Alpes : 12 %
- Rhône Amont (sans Meyzieu et Jonage) : 6 %
- Les Portes du sud : 4 %

La carte page 35 illustre les flux générés par les migrations quotidiennes entre le domicile et le travail.

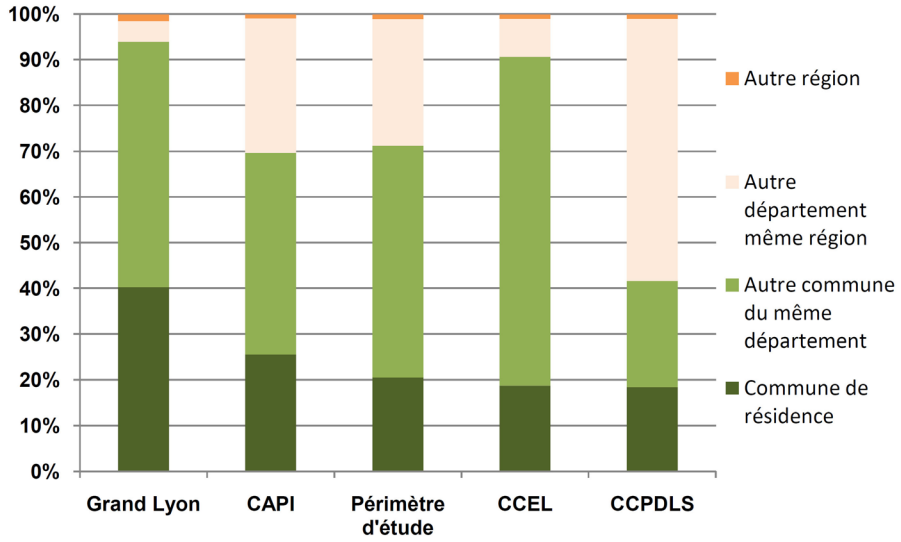
L'agglomération lyonnaise rayonne largement sur l'aire métropolitaine et donc sur le périmètre d'analyse. En interne au Grand Lyon, des polarités peuvent être identifiées dont notamment Saint-Priest ou Meyzieu pour l'Est lyonnais.

Un effet « vallée urbaine »

Un effet « vallée urbaine Nord-Isère » apparaît, structuré autour de Saint-Quentin-Fallavier, La Verpillère, Villefontaine et Bourgoin-Jallieu (hors périmètre d'analyse).

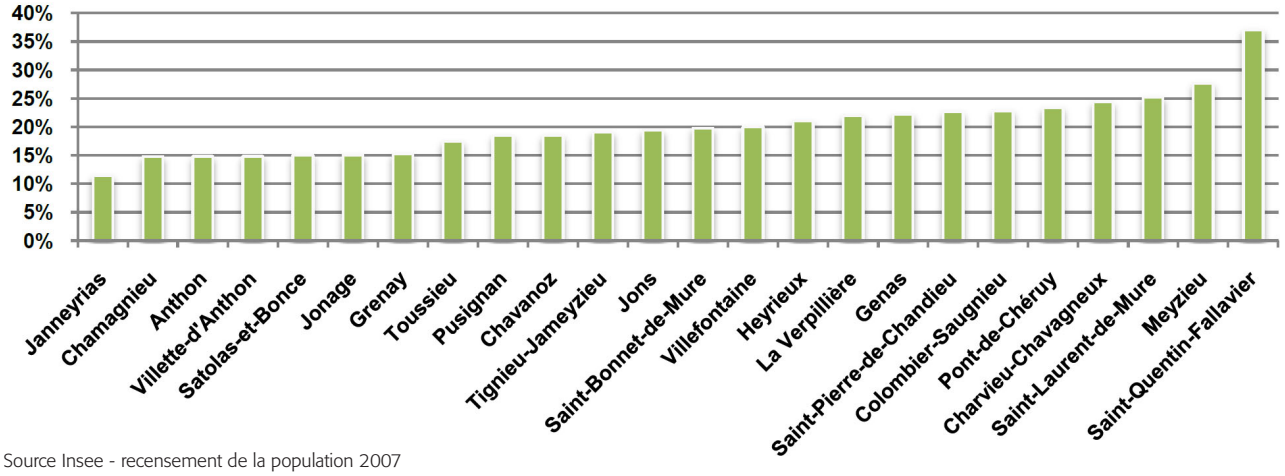
Embouteillage sur l'A43, décembre 2011

Répartition des actifs ayant un emploi selon le territoire



Source Insee - recensement de la population 2007

Actifs travaillant dans leur commune de résidence



Source Insee - recensement de la population 2007

Les communes les mieux équipées en commerces, services et nombre d'emplois sont celles qui présentent la plus forte part d'actifs ayant un emploi dans leur commune de résidence. Cette situation génère des déplacements entre le domicile et le lieu de travail de distance plus courts que la moyenne. Dans la plupart des cas, les communes de l'espace d'interface présentent une part d'actifs ayant un emploi dans leur commune de résidence très faible (moins de 20 % pour plus de la moitié d'entre elles). Cette situation favorise des **navettes domicile/lieu de travail** sur de grandes distances.

Note méthodologique

Lieu de l'emploi

Il convient d'utiliser avec précaution les données issues du recensement de la population pour ce qui concerne le lieu de travail. Outre le fait que les données collectées le sont sur une base déclarative, des erreurs d'encodage peuvent provenir du mode de désignation du lieu de travail (« je travaille à Satolas » quand le salarié travaille sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry pouvant se transformer à l'encodage par « je travaille à Satolas-et-Bonce »).

En outre, la méthode rénovée du recensement de la population ne permet plus d'affirmer qu'il constitue la photographie exacte de la population à un instant T puisque toutes les communes ne sont pas enquêtées la même année ni selon la même méthode (l'exhaustivité ne concerne que les communes de moins de 10 000 habitants, les communes plus peuplées étant sondées chaque année à hauteur de 8 % de leur population).

Un pôle d'emploi qui recrute bien au-delà des communes proches

La plateforme aéroportuaire se développe sur les communes de Colombier-Saugnieu, Satolas-et-Bonce et Pusignan. En 2006, selon les données Insee issues du recensement de la population, ces trois communes comptabilisaient environ 6 000 emplois, dont une grande majorité (de l'ordre des deux tiers) était située au sein de la plateforme proprement dite.

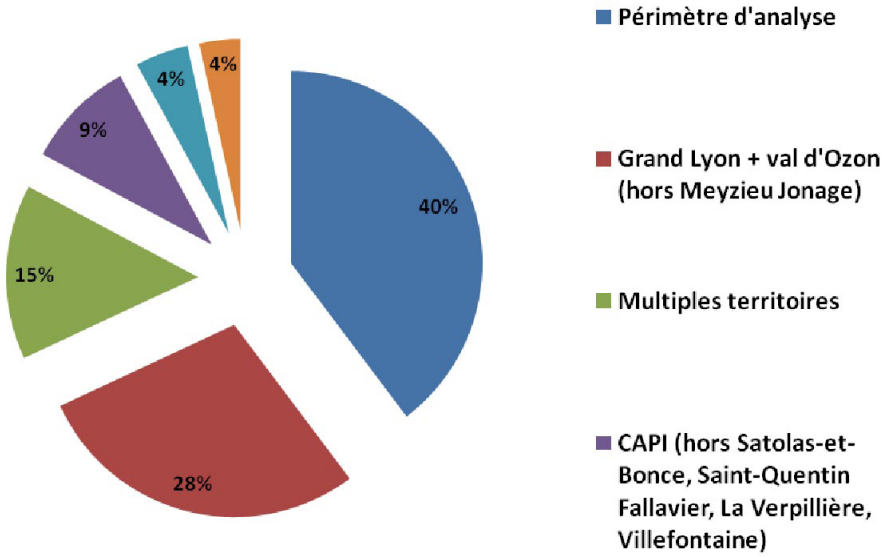
Sur ces 6 000 emplois recensés, environ 2 500 (un peu plus de 40 %) étaient occupés par des personnes résidant dans l'une des 24 communes du périmètre d'analyse (y compris Meyzieu et Jonage). Environ 1 700 (28 %) étaient occupés par des actifs résidant dans la communauté urbaine de Lyon, et environ 600 (9 %) étaient occupés par des actifs résidant dans la communauté d'agglomération de la Porte de l'Isère (hors Satolas-et-Bonce, Saint-Quentin-Fallavier, La Verpillière, Villefontaine).

On peut en déduite deux constats.

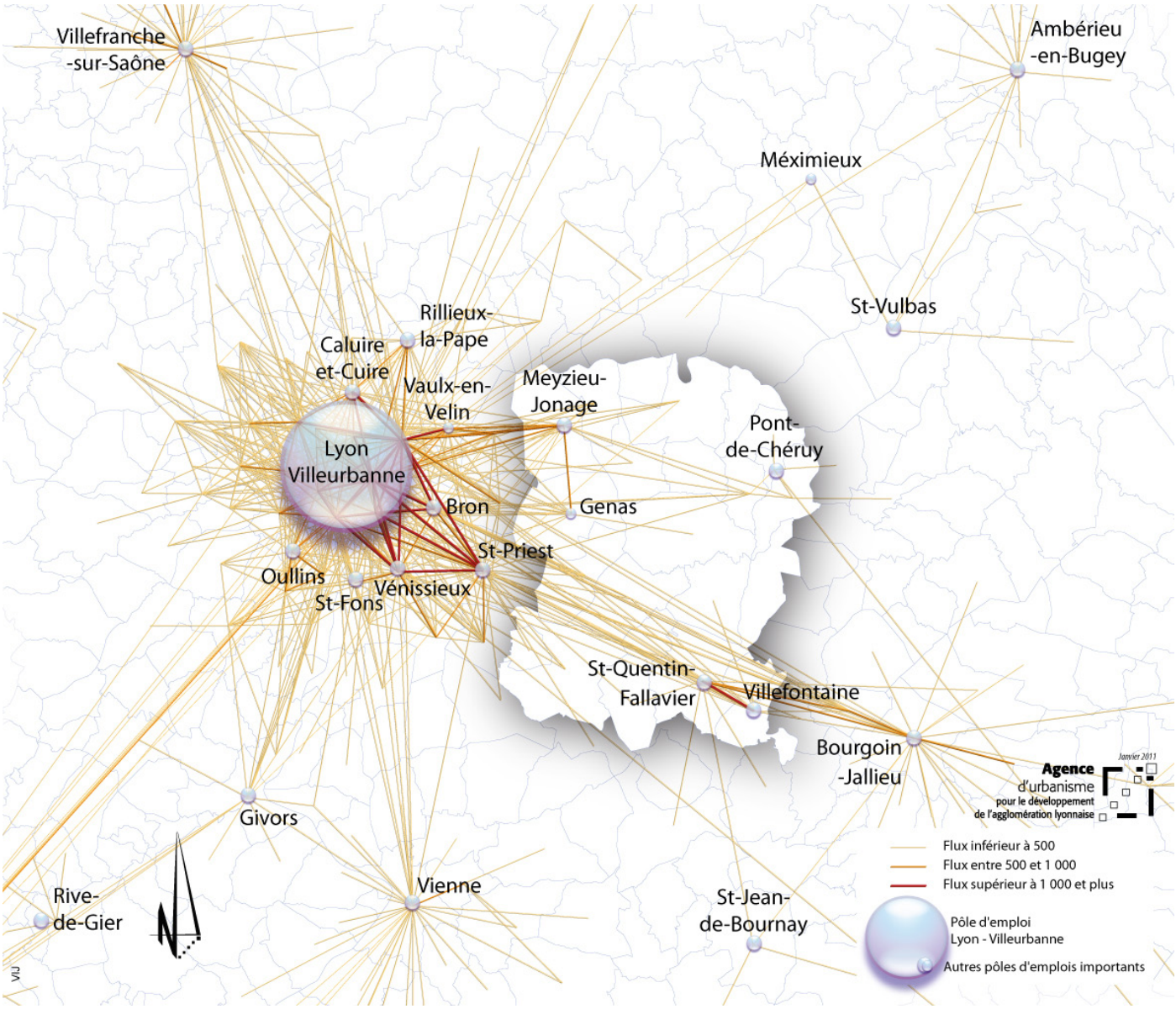
Le premier, c'est qu'une proportion significative des emplois présents sur la plateforme et aux abords immédiats sont occupés par des actifs qui résident dans l'une des 24 communes de l'aire d'analyse, ce qui est loin d'être négligeable.

Le second est le poids non négligeable de l'agglomération lyonnaise (Grand Lyon + Val d'Ozon) et dans une moindre mesure de la Capi, dans les lieux de résidence de ces actifs. La plateforme confirme ainsi son positionnement à l'interface des deux principaux bassins d'emploi de l'aire métropolitaine.

Lieu de résidence des actifs travaillant dans les communes de Pusignan, Colombier-Saugnieu et Satolas-et-Bonce



Les migrations domicile-travail entre communes en 2006



Source Insee - recensement de la population 2007

L'ampleur des migrations domicile-travail entre les communes traduit l'attractivité entre communes résidentielles et communes «productives» (communes largement dotées en emplois). La carte montre l'effet d'**aspiration du pôle d'emploi lyonnais** qui, par son ampleur (650 000 emplois sur l'aire de la Communauté urbaine de Lyon en 2007), atténue l'influence des pôles d'emploi de rang inférieur, sans pour qu'ils soient négligeables pour autant. Sur le territoire de l'espace d'interface, seules les zones d'emploi de Meyzieu (grande zone d'activité) et de Villefontaine/Saint-Quentin-Fallavier (agglomération de la Porte de l'Isère) disposent d'une influence et d'un rayonnement permettant d'équilibrer les flux avec l'agglomération lyonnaise. Du coup, et de manière assez curieuse si l'on effectue une lecture pas trop rapide de la carte, la zone d'emploi de l'aéroport, sans être négligeable, n'est pas en capacité aujourd'hui de rivaliser avec celles du cœur de l'agglomération (Part-Dieu, ZI Lyon Sud-Est, vallée de la chimie ou encore Porte des Alpes).

Un espace doté d'une qualité de desserte exceptionnelle

La plateforme multimodale dispose d'une très bonne accessibilité, routière ou ferroviaire, à l'échelle régionale et européenne. Cette accessibilité va encore se renforcer à l'avenir par l'intermédiaire d'investissements majeurs. L'accessibilité à l'échelle locale a fait l'objet d'investissements récents, tant routiers que ferroviaires. Reste que des mesures sont à mettre en œuvre si la plateforme doit devenir un centre intermodal pour l'est de la métropole.

Zoom aéroport

La desserte ferroviaire

5 voies dont 3 à quai.

120 trains traversent chaque jour la gare dont 27 avec un arrêt en gare.

Tous sont des TGV.

La gare est fréquentée chaque jour par 2 000 voyageurs environ.

Pour comparaison, Lyon-Part Dieu dispose de 11 voies dont 10 à quai. La 11e voie le sera également en décembre 2011.

567 trains traversent chaque jour la gare dont 497 avec un arrêt en gare,

115 sont des TGV.

La gare est fréquentée chaque jour par 96 000 voyageurs environ (données 2010).

Le carrefour lyonnais

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry profite de la situation privilégiée de l'agglomération au cœur d'un nœud de transport stratégique à l'échelle nationale et européenne.

Une desserte nationale et européenne, notamment autoroutière, de très bonne qualité

Au niveau autoroutier, la plateforme est directement desservie par l'A432 qui permet de distribuer les flux en direction du nord (A46 Nord puis A6), de l'est (A42 et A43), du sud (A46 Sud puis A7) et de l'ouest (A46 Sud puis A47, et prochainement A46 Nord puis A89).

Une accessibilité ferroviaire à grande distance qui va se renforcer

L'aéroport est situé sur la ligne à grande vitesse (LGV) entre Paris et Marseille qui lui confère une bonne accessibilité ferroviaire sur longues distances pour ce qui est des relations nord sud. Bien entendu, cette accessibilité dépend du niveau de service en gare de Lyon-Saint Exupéry (nombre d'arrêts quotidiens) et des lignes empruntant le contournement de l'agglomération lyonnaise.

Des projets de lignes nouvelles devraient renforcer cette accessibilité à moyen et long termes : la LGV Lyon-Turin (2020) permettra de se rapprocher du nord de l'Italie ; la branche sud de la LGV Rhin-Rhône reliera la plateforme au nord-est de la France et à l'Allemagne.

Avec le CFAL, de nouvelles liaisons envisageables pour les voyageurs

Avec l'aménagement du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), Lyon-Saint Exupéry disposera d'un lien ferroviaire vers le nord-est, l'ouest et le sud : aujourd'hui, la seule connexion locale de la LGV au réseau classique se fait au niveau de la ligne Lyon - Saint-André-le-Gaz en direction de Chambéry ou Grenoble. De nouvelles dessertes pour les voyageurs pourront donc être envisagées, notamment avec Genève, Saint-Etienne ou Vienne.

Rhônexpress, un nouveau maillon du réseau express métropolitain

La mise en service de Rhônexpress entre la gare de Lyon-Part Dieu et la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry constitue un nouveau maillon du réseau express métropolitain. Il permet de relier l'aéroport et l'agglomération par un système de type tram-train en trente minutes.

Lyon-Saint Exupéry, la 3e gare de l'agglomération

La gare de Lyon-Saint Exupéry, du fait de sa desserte TGV, est la troisième gare de l'agglomération lyonnaise, après Lyon-Part Dieu et Lyon-Perrache.

De par son positionnement sur la ligne à grande vitesse contournant l'agglomération lyonnaise par l'est, elle ne dispose cependant pas de desserte TER. Elle permet néanmoins aux habitants de l'espace d'interface métropolitain d'accéder aux TGV en substitution aux gares centrales lyonnaises. La nature

des liaisons s'arrêtant en gare (liaisons entre Paris et Annecy, Grenoble, Milan et Miramas) et le nombre de trains concernés limitent cependant fortement son intérêt par rapport aux offres disponibles notamment en gare de Lyon-Part Dieu.

Une vocation nationale et internationale

Du fait de la convergence au niveau de la plateforme multimodale des différents projets ferroviaires concernant le territoire (CFAL, Lyon-Turin, branche sud de la LGV Rhin-Rhône), la gare de Lyon-Saint Exupéry va voir son rôle passer de point de passage pour les TGV à celui de carrefour ferroviaire pour les TGV, TER et TERGV (trains régionaux utilisant la LGV Nord).

La gare métropolitaine de l'Est lyonnais ?

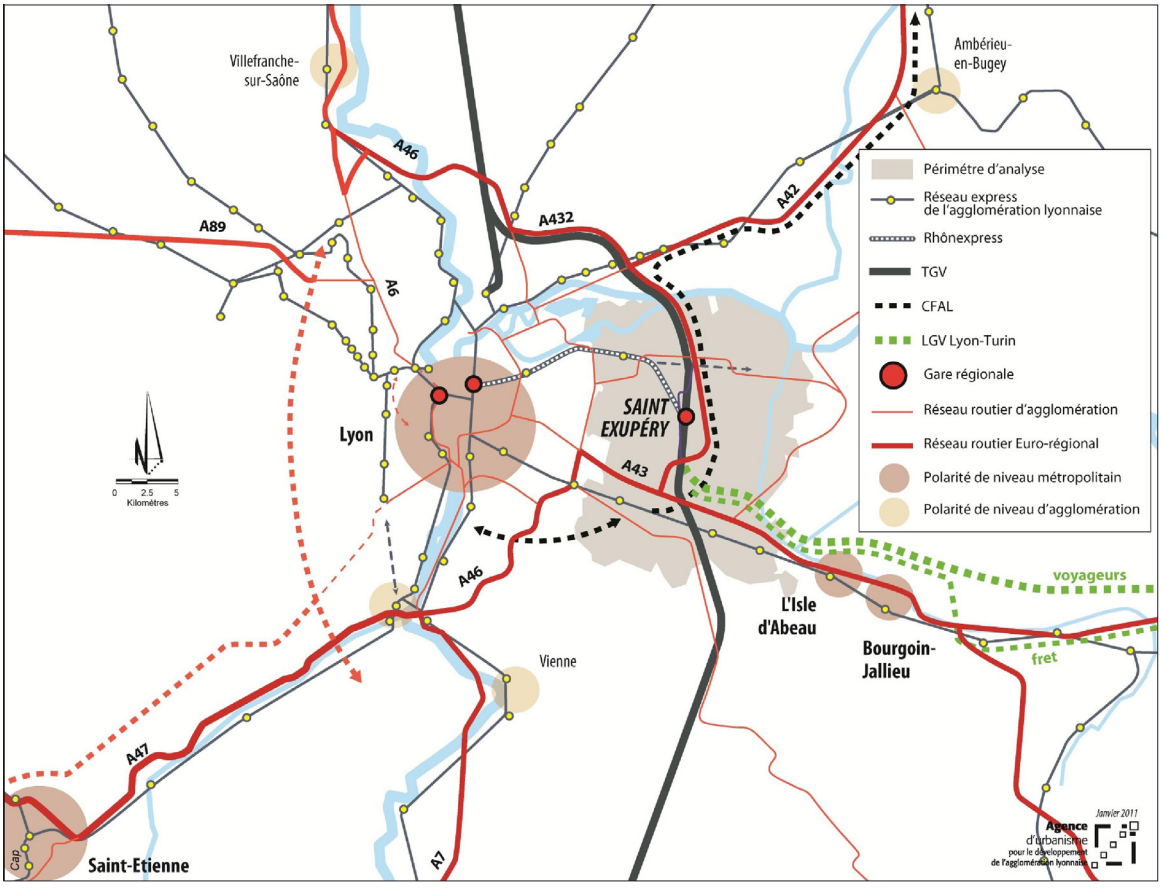
De fait, à l'horizon de réalisation de ces projets, la gare de Lyon-Saint Exupéry pourra vraiment jouer le rôle de gare métropolitaine de l'est de l'agglomération alliant les fonctions de point de connexion fer-air (élargissement de l'aire de chalandise de l'aéroport), de hub TGV à l'échelle européenne (multiplication des liaisons vers l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne) et de gare TGV de l'est de l'espace métropolitain.

La plateforme multimodale et l'espace d'interface

Le renforcement prévisible du rôle de la gare de Lyon-Saint Exupéry pour les échanges à l'échelle régionale, nationale et européenne interroge sur ses liens avec le territoire environnant.

L'absence d'urbanisations importantes à proximité, ainsi que les limites fixées en la matière par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, constituent un atout pour la plateforme multimodale au niveau de son développement, notamment aéroportuaire. Elle constitue en revanche un handicap important par rapport à son accessibilité locale : l'absence de structuration urbaine forte à proximité conduit à faire reposer l'accès des salariés et des visiteurs de manière quasi exclusive sur la voiture individuelle.

La plateforme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry est au cœur du « carrefour lyonnais »



Un des grands espaces logistiques européens

Un positionnement stratégique pour la logistique

L'espace d'interface métropolitain autour de Lyon-Saint Exupéry est un des territoires privilégiés d'implantation d'activités logistiques dans la région lyonnaise. Cet état de fait résulte avant tout de la situation de carrefour autoroutier, constamment renforcée, dont jouit l'est de l'agglomération lyonnaise.

Sur le territoire étudié, l'activité logistique occupe environ 2 200 000 m², ce qui représente la moitié des surfaces occupées pour cette activité dans la Région urbaine de Lyon, et ce sur un territoire de 24 communes seulement. Cette spécialisation se renforce constamment avec de nombreux projets d'implantations ou d'extensions. Le poids du parc de Chesnes dans ce cadre est particulièrement important puisqu'il représente les trois-quarts du parc logistique du territoire et a accueilli 60 % des surfaces supplémentaires produites ces dix dernières années.

Parc de Chesnes, Saint-Quentin-Fallavier

Agence d'urbanisme, P. Brun, avril 2007

Parc de Chesnes, première plateforme logistique d'Europe du sud d'un seul tenant

Le parc de Chesnes, aménagé progressivement au sein de la Ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, en est une parfaite illustration. Sur plus d'un millier d'hectares, il compte plus de 400 établissements et 11 000 emplois environ. A côté des activités de transport-logistique (27 % des emplois), de commerce de gros (27 % des emplois), ce parc d'activités s'appuie sur un tissu d'entreprises industrielles encore dense (22 % des emplois).

Alors que le site dispose d'une desserte ferroviaire en lien avec la ligne Lyon/Saint-André-le-Gaz, les activités logistiques y utilisent quasi exclusivement le mode routier, notamment par l'accès direct à l'A43.

Une plateforme logistique multimodale

Avec Cargoport, la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry dispose d'un site logistique performant permettant la gestion du fret avionné, grâce aux avions de ligne utilisant l'aéroport ou bien par des « vols de surface », c'est-à-dire des camions, profitant de la desserte autoroutière du site.

Le projet Lyon Carex devrait proposer à l'horizon 2012 un service complémentaire de fret ferroviaire à grande vitesse entre plateformes aéroportuaires, par le biais d'un embranchement sur la ligne existante, reliant dans une première phase Lyon-Saint Exupéry à Paris Roissy, Lille, Liège, Londres, Amsterdam, Cologne et Francfort.

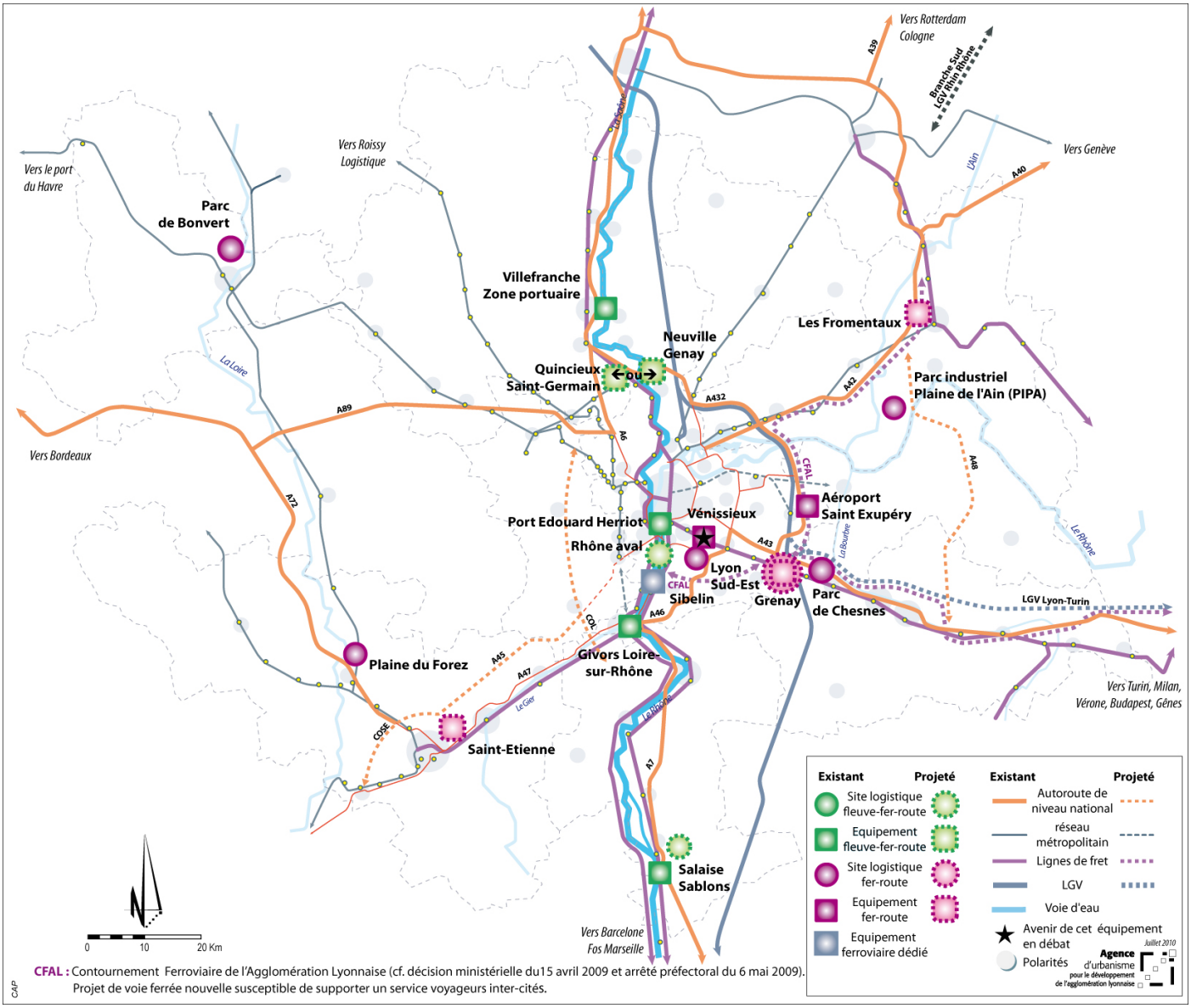
La réalisation du CFAL en 2020 pourrait par la suite permettre le développement d'activités logistiques ferroviaires complémentaires.

Le site de Grenay une nouvelle plateforme logistique ?

Le site d'implantation d'un nouveau terminal d'autoroute ferroviaire est en cours de recherche dans la région lyonnaise. L'un des sites pressentis se trouve au niveau de la commune de Grenay, autour du lieu d'implantation de la plateforme aménagée au moment des travaux de construction de la LGV Méditerranée (site reconverti en terrain de moto-cross mais toujours propriété de RFF).

Si ce site est retenu, on peut imaginer qu'il entraîne à proximité la constitution d'un site logistique majeur s'appuyant sur les réseaux autoroutier et ferroviaire à proximité du bassin de consommation lyonnais.

L'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry au cœur des équipements logistiques métropolitains



CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (cf. décision ministérielle du15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009). Projet de voie ferrée nouvelle susceptible de supporter un service voyageurs inter-cités.

L'espace d'interface est déjà un **carrefour logistique de premier ordre** qui concentre espaces dédiés aux activités de transport, de conditionnement et de manutention, et équipements d'infrastructure (autoroutes, gare LGV, embranchements fret ferroviaire). Demain, cette position sera largement confortée avec la réalisation d'une plateforme de fret ferroviaire express au sud de la gare TGV (projet Cargoport) et celle d'une plateforme d'intermodalité rail/route à Grenay. Si l'on ajoute à ces deux projets celui de la ligne ferroviaire (fret) Lyon-Turin et celui du CFAL, on voit que l'espace d'interface deviendra d'ici 15 à 20 ans un des nœuds logistiques majeurs en Europe, à l'intérieur des terres. Dans ce contexte, la pression de l'industrie logistique sur l'espace d'interface ne devrait pas se démentir. D'ores et déjà, les promoteurs et les opérateurs logistiques en ont fait une terre d'élection pour leur activité. L'espace d'interface concentre en effet la moitié des locaux logistiques commercialisés dans la région urbaine de Lyon (au sens Rul).

La plateforme aéroportuaire, poumon économique du territoire

Près de 6 000 emplois concentrés dans des activités de transport

Cet espace compte déjà près de 180 établissements et 5 600 emplois.

Le tissu économique de la plateforme aéroportuaire apparaît naturellement fortement spécialisé autour des activités liées à l'aéroport.

Le secteur des transports représente 64 % de l'emploi total.

Le hub d'Air France pèse largement dans l'emploi total du site (Société Air France, Régional compagnie aérienne européenne, Skylogistic…).

Un grand nombre d'autres établissements du secteur transport-logistique contribuent à cette spécialisation.

Le développement des activités logistiques spécifiques en lien avec les activités aéroportuaires et ferroviaires et la plateforme logistique de Chesnes à proximité constituent l'autre axe de développement.

L'enjeu est que cet espace devienne un pôle économique majeur cohérent avec la spécificité aéroportuaire et avec la vocation des pôles économiques voisins.

Une activité fret encore modeste

Au demeurant, les volumes de fret traités à Lyon-Saint Exupéry sont modestes eu égard aux grandes plateformes européennes. Ainsi, le tonnage traité sur la zone Cargoport représentait 113 000 tonnes en 2009. Ce chiffre était en baisse de - 15 % par rapport à 2008. Qui plus est, la part de fret avionné est faible (33 000 tonnes, soit un tiers du fret total) et évolue peu. Ce chiffre est à prendre avec précaution : le fret « avionné » utilisant souvent la voie routière.

Un pôle administratif et de services

L'administration publique et parapublique (CCI de Lyon, police aux frontières et douanes, Direction de l'Aviation civile) sont également de grands pourvoyeurs d'emplois sur le site.

Les activités de services opérationnels (sécurité, nettoyage) et d'hôtellerie-restauration complètent cette offre d'activités aéroportuaires.

L'ambition tertiaire

Comme de nombreux aéroports européens, Lyon-Saint Exupéry se donne pour ambition de renforcer sa vocation tertiaire (services aux entreprises, hôtellerie) et soigner sa fonction vitrine d'« airport city ». Le projet immobilier « Hub business Ulys » est un premier pas vers cette future vocation même si depuis le lancement de sa commercialisation, seules quatre transactions ont été enregistrées pour une surface totale inférieure à 2 000 m² (sur un total de 9 000 m²).

La gare TGV de Lyon-Saint Exupéry, place la plateforme au centre du réseau grande vitesse européen

Accessibilité aérienne aux principales villes européennes depuis Lyon

L'accessibilité aérienne de la plateforme intermodale, tant par l'offre de vols commerciaux que par sa position géographique, lui confère une attractivité inégalée en Rhône-Alpes.

Principaux établissements

Raison sociale	Activité	Tranche d'effectifs
Chambre de commerce et d'industrie de Lyon	Services auxiliaires des transports aériens	600-699
Société Air France	Transports aériens de passagers	500-599
Securitas Transport Aviation Security SAS	Activités de sécurité privée	400-499
Aéroports de Lyon	Services auxiliaires des transports aériens	400-499
Dir Zonale Police Frontières Sud Est	Activités d'ordre public et de sécurité	300-399
Régional compagnie aérienne européenne	Transports aériens de passagers	300-399
Aviapartner Lyon	Manutention non portuaire	300-399
Skylogistic	Autres activités de nettoyage n.c.a.	100-199
SAS Bars Restaurants Aéroport Lyon-Saint Exupéry	Restauration traditionnelle	100-199

Source : Insee-fichier Sirène janvier 2009

Présentation de la plateforme

Le contour actuel de l'aéroport délimite une surface de 1 100 hectares environ. Il est limité par les accès routiers à l'aéroport :

- Autoroute A432 à l'est et au sud,
- RD29 au sud-ouest puis RD517E au nord-ouest,
- RD517 au nord.

Le foncier est essentiellement occupé par les installations aéronautiques (pistes, voies de circulation, parkings avions), les terminaux et leurs accès, les bâtiments et infrastructures dédiés au fret, les parkings dédiés aux stationnements des passagers, des employés et des loueurs de voitures.

Au sud, deux tènements fonciers de 30 hectares chacun environ sont occupés par une carrière et un centre d'essais routiers. Ces terrains devront être disponibles au plus tard fin 2012 pour le centre d'essais routiers et progressivement jusqu'à 2028 pour la carrière après remblaiement et compactage par l'exploitant.

Les terminaux

Le Terminal 1, utilisé par les compagnies traditionnelles hors groupe Air France et les compagnies opérant des vols charters.

Le Terminal 2 et la Jetée sont utilisés majoritairement par le Groupe Air France

Le Terminal 3 mis en service depuis mars 2008 est destiné aux low cost.

Cargoport

La zone Cargoport est organisée en « lignes ». Ces lignes accueillent des fonctionnalités différentes. Elles communiquent entre elles par des réseaux de voiries publiques ou des voiries techniques dédiées aux transferts de fret.

La première ligne correspond aux infrastructures en façade directe : parkings avions, activités, intégrateurs, compagnies aériennes, agents de handling.

Trois bâtiments sont au contact des parkings avions :

- Le principal Terminal de fret est géré par ADL et composé de 18 000 m² de magasins et de bureaux dans lesquels interviennent de nombreux opérateurs de fret, dont Air France Cargo, DHL Express, UPS, Chronopost International, Handlair.
- Tri postal
- WFS France Handling

La deuxième ligne correspond aux infrastructures plus éloignées des avions. Les transferts sont réalisés par voie cargo pour les liaisons avec la zone réservée et la voirie publique Cargoport pour les liaisons routières.

La troisième ligne ne dispose pas de lien direct avec la piste. Deux bâtiments sont présents sur cette zone :

- Locindus dédié à la maintenance des avions,
- Douanes Transitaires (gestion ADL).

Les parkings

Trois types de parkings doivent être distingués sur la plateforme :

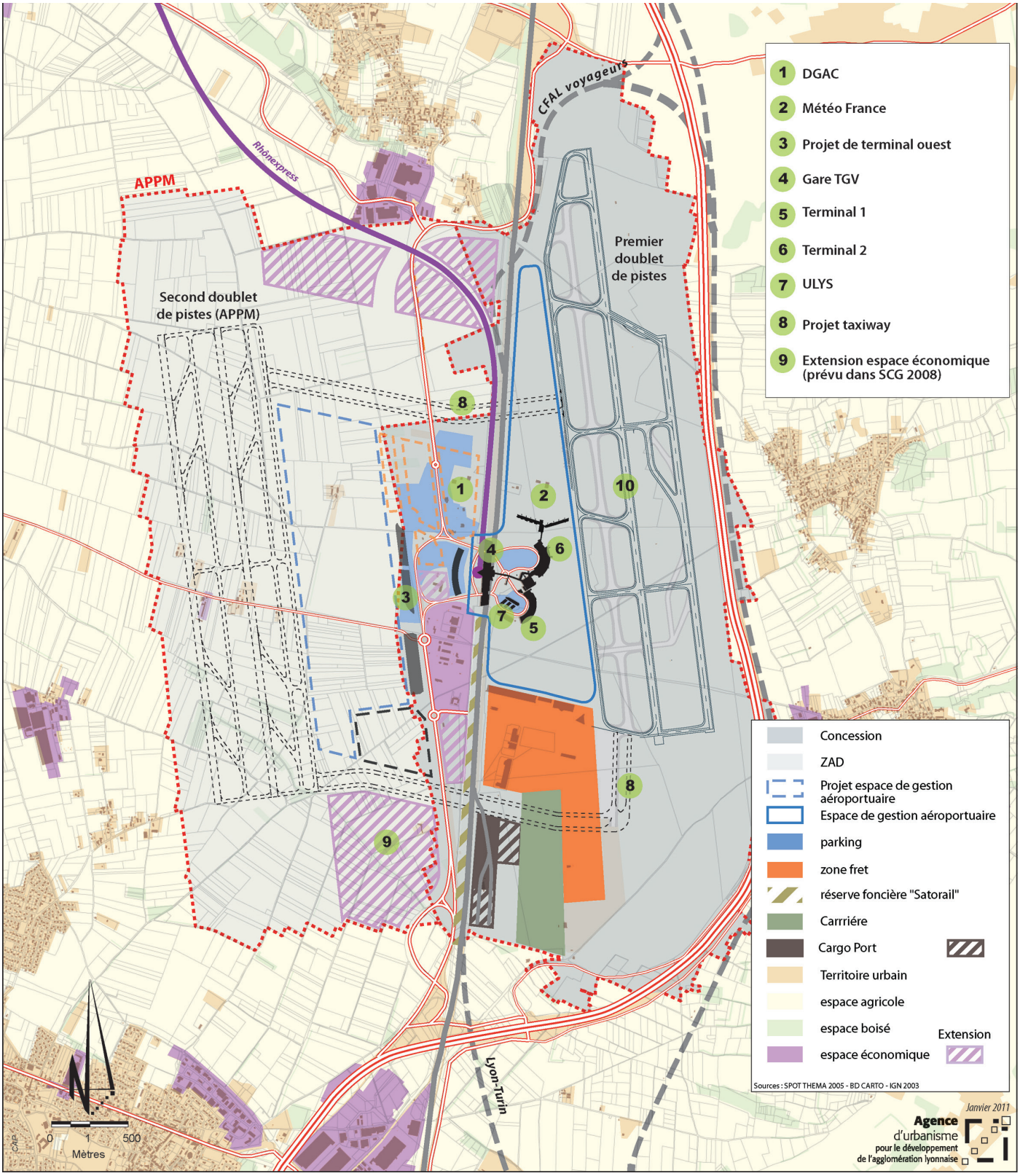
- les parkings réservés au personnel de la plateforme,
- les parkings des loueurs (Avis, Hertz, Citer, Budget, etc.) de véhicules situés au nord de la plateforme,
- les parkings des passagers de l'aéroport situés à l'est (parking courte durée) et à l'ouest (longue durée) de la voie ferrée.

Le Hub business

Il comprend un ensemble de trois immeubles de bureaux avec des surfaces respectives de 2 500 m², 3 000 m² et 3 500 m² et un hôtel quatre étoiles, sous l'enseigne du groupe espagnol NH Hoteles, de 245 chambres et suites et 2 000 m² de salles de réunions.

Le cœur de la plateforme continue de s'urbaniser et de se densifier à mesure du développement de la fréquentation et du trafic. Dernière opération immobilière en date, le hub business qui comprend un hôtel quatre étoiles du groupe NH Hoteles, commercialisé en 2009 (bâtiment à gauche de la voûte dessinée par Calatrava et abritant la gare SNCF).

Saint Exupéry, plateforme aéroportuaire



La carte ci-dessus permet de constater les nombreux équipements dont est dotée la plateforme intermodale et les projets à venir.

Définition

Emploi total
Nombre d'emplois au lieu de travail comptabilisé dans le cadre du recensement de la population (Insee).

Emploi salarié privé
Nombre d'emplois au lieu de travail comptabilisé par le fichier Unedic.

La logistique, principal pourvoyeur d'emploi pour l'espace d'interface

L'espace d'interface de Lyon-Saint Exupéry est un territoire très dynamique sur le plan économique. Terre d'accueil de l'industrie et de la logistique à l'échelle de la métropole lyonnaise, il a su profiter pleinement des « belles » années de progression des activités logistiques et du desserrement des activités industrielles de l'agglomération lyonnaise.

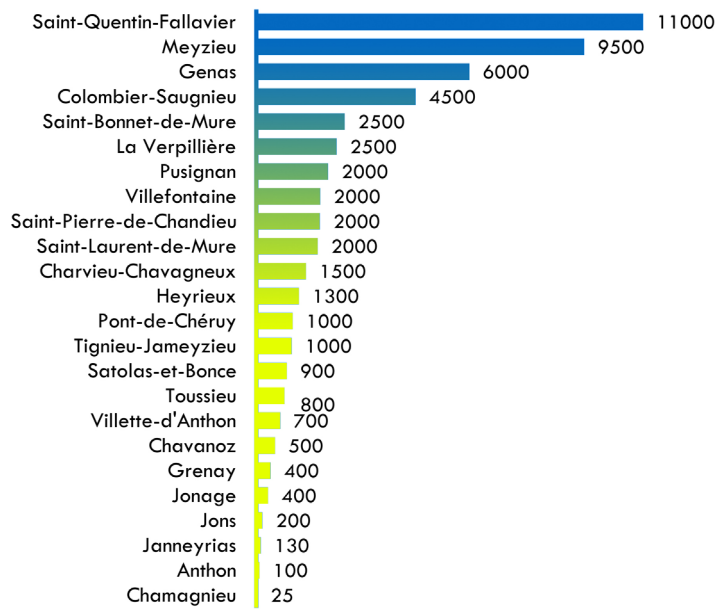
En retour, il a subi le retournement de la conjoncture en 2008, en raison de la structure productive de son tissu économique. La proportion d'emplois dans les services apparaît en effet extrêmement faible et concentrée sur des emplois opérationnels assez peu qualifiés.

Un territoire dynamique et pourvoyeur d'emplois (emploi total)

En 2007, selon le recensement de la population, l'espace d'interface offre au total 62 000 emplois (privés et publics) soit en moyenne neuf emplois pour dix actifs. Globalement le territoire est productif, avec une concentration des emplois sur quelques polarités.

Ainsi plus de la moitié des emplois se concentre sur quatre communes : Saint-Quentin-Fallavier (11 200 emplois), Meyzieu (10 850 emplois), Genas (7 500 emplois) et dans une moindre mesure Colombier-Saugnieu (4 600 emplois). Les grandes zones d'activités expliquent en partie cette répartition territoriale.

Répartition de l'emploi salarié privé par commune



Source Pôle Emploi au 31 décembre 2009

Emplois salariés privés : + 20 % en dix ans

Au regard des données Unedic, le périmètre d'analyse comptait 53 000 emplois salariés privés au 31 décembre 2009. Au cours de la dernière décennie, 9 000 emplois ont été créés. Cela représente une croissance de 20 %, près de deux fois supérieure à celle du territoire de l'inter-Scot et de six points de plus que la croissance de l'emploi sur l'aire urbaine de Lyon.

On peut distinguer trois phases distinctes durant la période : deux phases de très forte croissance, 1999-2001 puis 2005-2008 (avant le retournement de conjoncture) et une phase de relative stagnation entre 2001 et 2004.

La logistique, moteur principal de la croissance (emplois salariés privés)

Les principaux moteurs de cette croissance spectaculaire ont été le transport-logistique (+ 62 %), suivi des services aux entreprises, finance et immobilier qui incluent l'emploi intérimaire (+ 48 %) et le BTP (+ 44 %). Cette progression compense très largement la chute de l'emploi industriel (- 18 %), qui reste toutefois le premier pourvoyeur d'emplois du périmètre d'analyse (plus de 13 000 emplois salariés privés).

Une évolution différenciée selon les communes (emplois salariés privés)

Cette évolution globale ne doit toutefois pas occulter des évolutions différenciées selon les communes. Six communes ont contribué pour plus des deux tiers à cette augmentation : Meyzieu (+ 2 040 emplois) ; Colombier-Saugnieu (+ 1 693 emplois) – en lien avec le développement des activités à proximité de la plateforme de l'aéroport de Saint Exupéry ; Saint-Quentin-Fallavier (+ 1626 emplois) ; Saint-Bonnet-de-Mure (+ 870 emplois) ; Genas (+ 764 emplois) ; Pusignan (+ 721 emplois).

La crise industrielle, là aussi (emplois salariés privés)

A l'inverse, il convient de noter la perte de près de 1 500 emplois à La Verpillière qui s'explique essentiellement par les diminutions d'emploi dans l'industrie (les entreprises Visteon Systèmes Intérieurs et Tecumseh Europe particulièrement concernées) et dans l'intérim, ainsi que par la fermeture de l'entreprise Ferraz Schaumut qui a déménagé une partie de ses activités

sur Saint-Bonnet-de-Mure. Les communes de Villefontaine, Pont-de-Chéruy, Jons et Chavanoz ont également perdu quelques centaines d'emplois.

Enfin, quelques petites communes ont été très dynamiques et enregistrent des hausses à trois chiffres mais pour des volumes de quelques centaines d'emplois comme Satolas-et-Bonce (+ 780 %), Grenay (+ 112 %) et Toussieu (+ 109 %).

Un développement de l'emploi lié à l'expansion des zones d'activités

Ces évolutions correspondent au développement et à l'extension de zones d'activités (Parc de Chesnes sur Satolas-et-Bonce par exemple), l'extension ou l'implantation de plateformes logistiques (exemple d'Ikéa qui a pris en location, en janvier 2008, 20 000 m² sur la Zac Le Bois Chevrier à Toussieu) et à l'implantation de grandes entreprises comme ND Logistics (deux établissements) ou Cogedem sur Satolas-et-Bonce.

Ainsi, entre 2000 et 2009, la commune de Saint-Quentin-Fallavier a enregistré près de 612 500 m² de construction de locaux d'activités et Satolas-et-Bonce plus de 486 000 m². D'autres communes ont connu de fort développement comme Saint-Laurent-de-Mure, Genas et Meyzieu avec près de 150 000 m² de locaux commencés en dix ans.

En matière de commerce, les communes de Tignieu-Jameyzieu et de Saint-Bonnet-de-Mure ont été les plus dynamiques avec respectivement 54 400 et 13 650 m² de locaux commerciaux en dix ans.

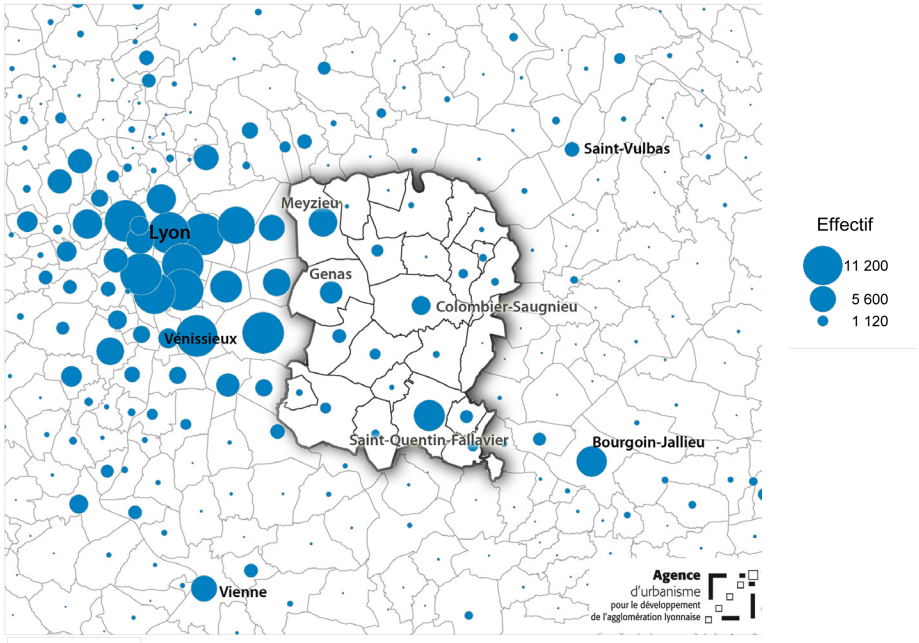
Enfin, en ce qui concerne la construction de bureaux, c'est sur la plateforme de Saint Exupéry que le nombre de mètres carrés s'est le plus développé avec près de 37 300 m².

Une dynamique de construction plus diffuse

On observe en outre une dynamique de construction plus diffuse qui se mêle à l'activité ou la logistique dans les zones de Saint-Quentin-Fallavier, Satolas-et-Bonce, Genas, Meyzieu, Pusignan à hauteur d'une vingtaine de milliers de mètres carrés, attestant d'une certaine tertiarisation de ces zones. Enfin, chaque commune à l'exception de Grenay ou d'Anton, a fait construire quelques centaines ou milliers de mètres carrés en complément du commerce et de l'activité au sein de zones assez mixtes et banalisées.

Reste que la construction de bureaux s'est développée dans des proportions bien moindres que la construction de locaux d'activités ou que celle de locaux commerciaux. Elle s'est également moins développée en proportion que sur d'autres sites de la métropole.

Emploi salarié privé en 2009



Source Pôle Emploi au 31 décembre 2009

Le territoire de l'EIM offre plus de 60 000 emplois, soit de l'ordre de 8 % de l'emploi total du Scot de l'Agglomération lyonnaise. 10 % environ de ces emplois sont des postes de travail liés à la plateforme aéroportuaire. Trois communes présentent des effectifs importants : Meyzieu, Genas et Saint-Quentin-Fallavier ; outre les grandes zones d'activités présentes sur leur territoire, elles compte également, pour deux d'entre elles (Genas et Meyzieu) un important tissu de services et de commerces.

Une économie productive, industrielle et très spécialisée dans le transport-logistique

Prédominance des activités liées au transport et à la logistique

Le territoire d'étude se distingue par l'importance du secteur du transport-logistique qui concentre un emploi sur cinq (10 614 emplois), activité très spécifique, tant par rapport au territoire de l'inter-Scot qu'à celui de l'aire urbaine.

Au début des années 2000, la Capi devient l'une des principales zones logistiques de France. Tous les grands noms de la logistique y sont présents : Kuehne Nagel, Dimotrans, Morin logistic (spécialisé dans le e-commerce)… La logistique de distribution s'organise autour des acteurs comme Ikéa, Cogedem, Decathlon (Oxylane) tandis que la logistique industrielle est représentée par des entreprises comme Schneider électric.

Les activités de transport (fret) sont concentrées autour de la plateforme aéroportuaire, en particulier sur la zone cargoport avec des entreprises de dimension internationale comme Shenker qui a regroupé en 2009 l'ensemble des activités présentes auparavant sur Mions et Genas.

Le commerce et la réparation automobile comptent près de 10 000 emplois. Ce secteur regroupe des établissements ayant une activité de commerce de gros (centrale d'achats par exemple) qui s'apparente à la logistique mais également l'offre de grandes surfaces (voir partie sur l'équipement commercial) comme en témoigne l'axe commercial sur les communes de Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure.

La présence de gros établissements industriels

Les activités de fabrication sont encore très présentes avec des volumes d'emplois importants (produits en plastique, machines et équipements, etc.). Les activités de réparation et d'installation sont également surreprésentées sur le territoire. Enfin, avec près de mille emplois, l'industrie du papier est également une activité spécifique de ce territoire (Saci Print et VG Goossens à Meyzieu).

Dans le domaine des machines et équipement, on peut souligner la présence à Saint-Bonnet-de-Mure du siège de Ferraz Schawmut (groupe Carbone Lorraine), dans le secteur de la protection électrique via des fusibles industriels et du refroidissement. Sur ce site, sont regroupés le centre d'essais de forte puissance, les productions à fort contenu automatisé, celles de produits de spécialités (fusibles pour semi-conducteurs et des solutions pour la traction ferroviaire) ainsi que la plateforme logistique européenne.

Quelques fleurons de l'industrie

Sur 10 169 établissements, 98 compte un effectif supérieur à 100, ce qui représente 1 % du total contre 0,6 % pour le territoire de l'inter-Scot.

Parmi les principaux pourvoyeurs d'emploi, on peut citer Valeo, équipementier automobile (700 emplois environ), et le centre de recherche de Lafarge (leader mondial des matériaux de construction) à Saint-Quentin-Fallavier, Gambro industries spécialisé dans la fabrication de matériel médico-chirurgical, Hewlett-Packard à Villefontaine.

Conjugué à l'industrie (un quart des emplois), l'essentiel des emplois relève de la sphère productive.

Des activités tertiaires sous-représentées et concentrées quasi-exclusivement sur les services opérationnels

Corrélativement, le poids relatif des services est beaucoup plus faible qu'à l'échelle de l'inter-Scot ou de l'aire urbaine de Lyon. Parmi ceux-ci, ce sont les services opérationnels dits administratifs et de soutien (sécurité, nettoyage…) qui sont prépondérants avec près de 7 000 emplois, et non des services à haute valeur ajoutée. A noter que ce chiffre est sans doute surévalué du fait de la comptabilisation des effectifs au siège, alors que pour certaines entreprises, à l'image d'Onet nettoyage, les salariés sont amenés à intervenir sur un périmètre beaucoup plus large.

Le tertiaire supérieur et les activités résidentielles font cruellement défaut.

La présence de maisons de retraite ou de structures d'accueil de personnes handicapées ou âgées telles l'Adapei et les Mapad au sein de presque chacune des communes explique le volume d'emploi dans l'action sociale (1 000 salariés). Ce sont souvent des structures associatives.

Pour aller plus loin

CCI de Lyon - Les équipements logistiques de la région lyonnaise.– 1995

Grand Lyon - Grand Lyon l'esprit d'entreprise : document stratégique de référence.– Octobre 2004

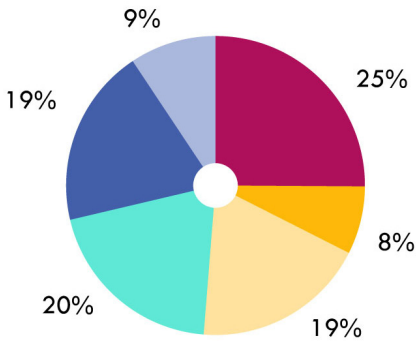
Agence d'urbanisme de Lyon - Comparaisons économiques de quelques aéroports européens.– 2007

* Serl, CCI de Lyon - Etude de faisabilité pour l'implantation d'une plateforme logistique.– Juin 2008

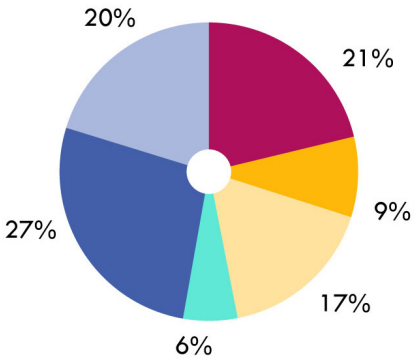
* Région urbaine de Lyon - Approche globale des besoins d'équipements d'intermodalité pour la région urbaine de Lyon.– Décembre 2008

* Synthèse de ces documents dans le tome 2

EIM Lyon-Saint Exupéry



Inter-Scot



- Industrie, éngergie , environnement
- BTP
- Commerces de gros et de détail
- Transports - logistique
- Services aux entreprises, finance, immobilier
- Autres services

Source : Pôle emploi au 31-12-2009

Les activités industrielles et logistiques représentent près de la moitié des emplois salariés privés recensés sur l'espace d'interface, dont 20 % dans le seul secteur « Transport-logistique ». Ce dernier secteur représente à lui seul plus de 10 000 emplois. Comparativement, à l'échelle de l'inter-Scot, les activités « Transport-logistique » ne représentent que 6 % des emplois salariés privés recensés (données 2009).

Panorama des zones d'activités du périmètre d'analyse : une multiplicité de sites à vocation productive et logistique ou commerciale au degré de développement différencié.

Comme indiqué précédemment, la tendance est à la tertiarisation, à l'origine d'une mixité accrue avec davantage d'activités logistiques au sein des grands parcs industriels mais aussi de plus en plus de services, d'ingénierie, voire de recherche au sein de ces mêmes zones.

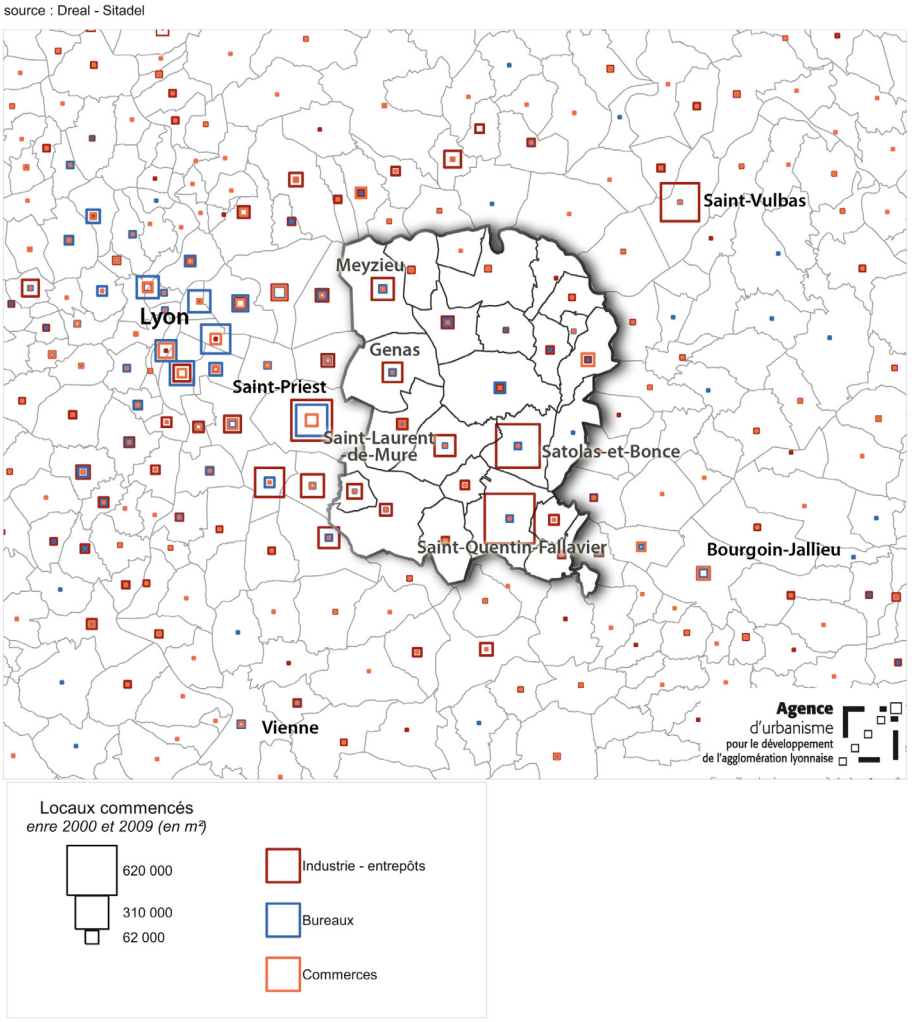
Les plus importantes :

- un site industriel, la ZI Meyzieu Jonage, site en extension
- un site logistique : le parc international de Chesnes, site à maturité dont les surfaces disponibles commencent à diminuer. A noter que le parc industriel de la Plaine de l'Ain (Pipa), en développement, se positionne sur la même cible et jouit d'un environnement urbain de qualité même s'il se heurte aujourd'hui à des questions d'accessibilité pour les salariés moins qualifiés.
- Un site mixte : Lyon-Saint Exupéry (en phase de lancement dont la commercialisation a commencé).

Au-delà de ces grandes zones, il existe une multitude de petites zones d'activités ou artisanales et quelques Zac : ZI du Mariage à Pusignan, ZI du Bois-Rond à Saint-Bonnet-de-Mure, le parc d'affaires et la zone de Revoisson à Genas, autant de sites d'accueil pour les PME-PMI qui constituent l'essentiel du tissu économique du territoire.

Construction de locaux entre 2000 et 2009

source : Dreal - Sitadel



La carte ci-contre montre la dynamique de construction de locaux d'activités dans le territoire et à proximité (Porte des Alpes, plaine de Chandieu-Heyrieux, Saint-Vulbas) en lien avec le développement de l'industrie logistique en particulier.

La plaine de Chandieu-Heyrieux

Les communes de Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Pierre-de-Chandieu, concernées par le schéma départemental des carrières, voient leur surfaces d'extraction augmenter de près de 200 hectares, par l'ouverture de nouvelles concessions pour l'exploitation de granulats courants jusqu'en 2030, notamment à l'est de l'actuel parc d'activités des Quatre Chênes (secteur « les Quinonières »).

A l'occasion de l'élaboration du Scot de l'Agglomération lyonnaise, la Chambre d'agriculture du Rhône a été amenée à s'exprimer à ce sujet, réaffirmant la volonté des agriculteurs du secteur de limiter les volumes exploités d'ici 2030 pour faire baisser la pression sur l'agriculture. Ces mêmes agriculteurs semblent par ailleurs partager la réserve exprimée par les carriers sur le contingentement spatial qui porte atteinte à la concurrence et encourage la spéculation foncière.

La principale attente exprimée par la profession agricole est l'exigence d'un processus organisé et conventionné de remise en état portant sur le remblaiement, la rétrocession foncière aux agriculteurs et la remise en culture après la fin de l'exploitation. Autrement dit, il s'agit de rompre le cycle agriculture-carrière-friche-zone d'activités, perçu comme tel par les agriculteurs. De nouvelles logiques d'exploitations durables seront d'ailleurs proposées pour le prochain schéma départemental visant à extraire uniquement ce qui pourra être remis en état.

Les Portes du Dauphiné : un nouveau site économique métropolitain

Traduisant les orientations fondamentales de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, le Scot de l'Agglomération lyonnaise a réservé un espace de 300 hectares environ, centré sur le site d'extraction des granulats, pour réaliser là un nouvel espace économique de grande ampleur à vocation de parc technologique. La création de ce parc métropolitain dit « Portes du Dauphiné » est soumise à un certain nombre de conditions à l'urbanisation (voir extrait du document d'orientations générales, ci-contre) notamment la nécessité d'établir un plan d'organisation concerté avec l'ensemble des parties prenantes, programmé dans le temps (reconversion des carrières).

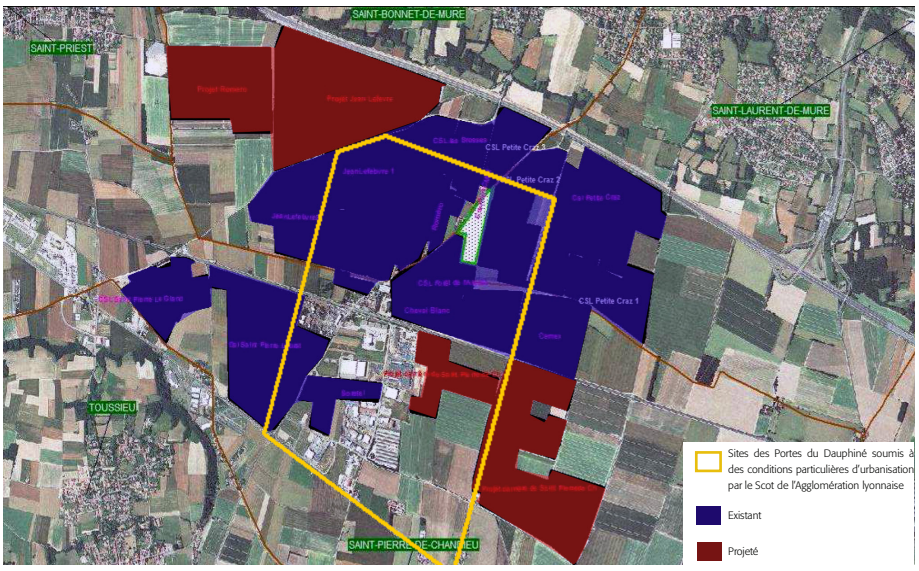
Extrait Scot de l'Agglomération lyonnaise Dog, page 27

« En cohérence avec le projet de territoire Val d'Ozon élaboré en 2008-2009 qui prévoit pour ce site une vocation de parc technologique et avec la DTA qui a identifié au droit de la zone d'activité des Portes du Dauphiné un site économique métropolitain, le Scot prévoit pour ce site les conditions suivantes d'urbanisation :

- un plan d'organisation garantissant la qualité d'ensemble des aménagements,
- un principe de raccordement routier à l'A43 s'accompagnant de mesures de dissuasion des trafics de transit empruntant le réseau routier d'agglomération,
- un programme de reconversion des carrières,
- la réouverture de la gare de Toussieu/ Chandieu,
- la préservation des champs-captants de Saint-Priest,
- la préservation des deux liaisons vertes à l'est et à l'ouest du site conformément à la DTA,
- la préservation d'une façade paysagère le long de l'A43,
- un programme d'aménagement et un phasage dans le temps s'inscrivant dans une logique de cohérence avec l'aménagement des territoires voisins.

Ces conditions à l'urbanisation ne doivent pas être opposées à la gestion des autorisations sur la zone d'activité préexistante des Portes du Dauphiné (commune de Saint-Pierre-de-Chandieu). »

Carrières existantes et projets de carrières déposés à la Drire en mars 2009



Source : Drire Rhône-Alpes, Présentation des projets de carrières de l'Est lyonnais et de leurs impacts, Lyon, réunion Sepal du 19 mars 2009, p. 7 (document de travail)

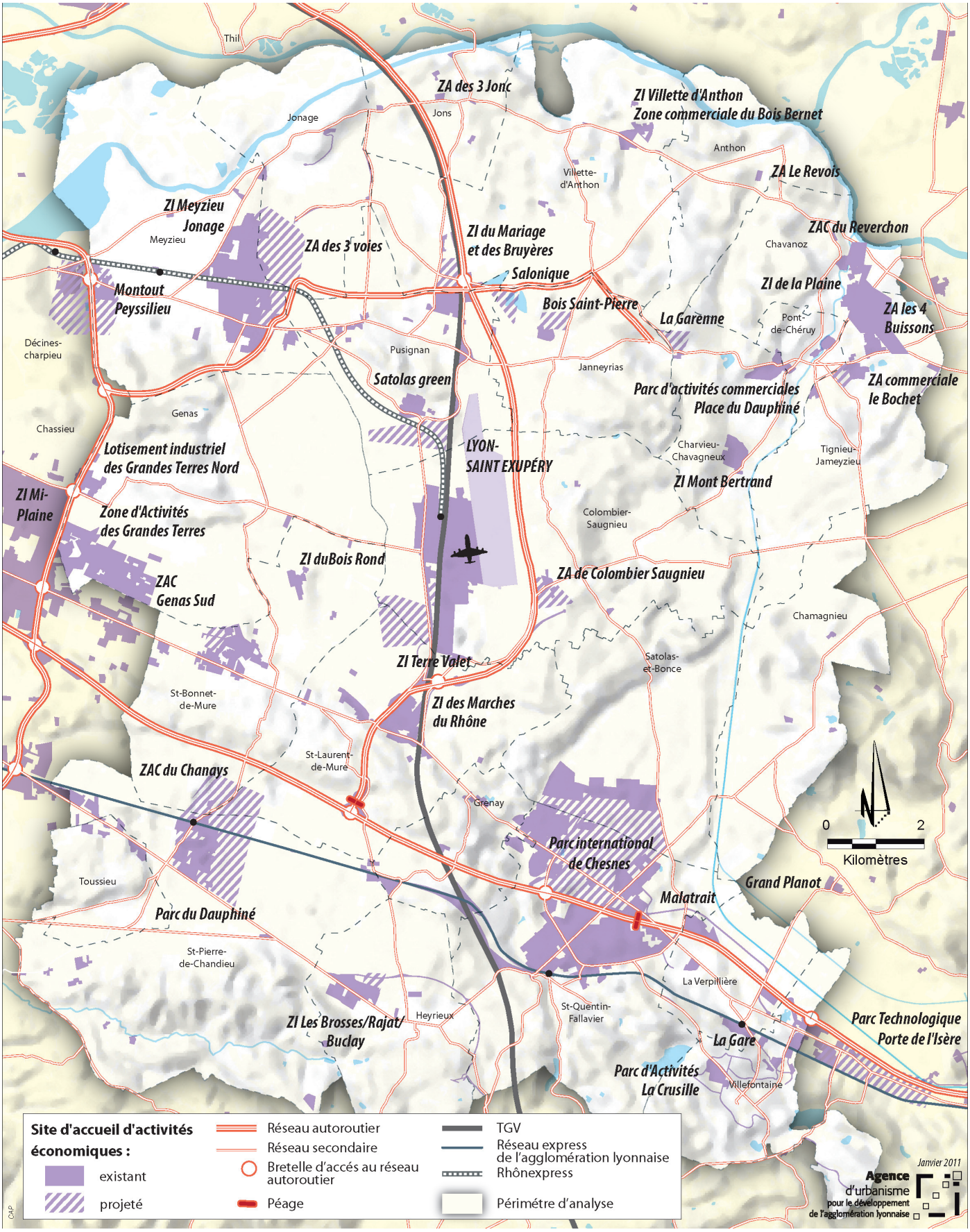
N.B. : Certains projets déposés sont des extensions de carrières existantes

Les carrières actuellement en exploitation dans la plaine de Chandieu-Heyrieux occupent une part significative de l'emplacement réservé au Scot de l'Agglomération lyonnaise pour développer à long terme un « site économique métropolitain ». Les principales extensions de carrières sont situées au nord ouest (« Les coins ») et au sud est (« Les Quinonières »). Au sud, le long de la route d'Heyrieux, le parc d'activités des Portes du Dauphiné occupe environ 50 hectares.

Récapitulatif des zones d'activités ou industrielles sur les Scot de l'Agglomération lyonnaise, Boucle de Rhône en Dauphiné et du Nord-Isère

Scot	Nom ZA	Commune	Surface existante (ha)	Surface disponible (ha)	Surface projetée (ha)
Agglomération lyonnaise	ZI Meyzieu Jonage	Meyzieu Jonage	320		109
	ZA des trois voies	Pusignan	1	0	
	ZA des trois Jonc	Jons	2	0	
	Satolas Green	Pusignan			45
	Lotissement industriel des Grandes Terres Nord	Genas		2,2	
	Zone d'activités des Grandes Terres	Genas	17	2	
	ZAC Genas Sud	Genas		37	
	ZI Mi-Plaine	Saint-Priest/Chassieu	300	0	
	ZI du Bois Rond	Saint-Bonnet-de-Mure	85	0	
	ZAC du Chanays	Saint-Bonnet-de-Mure	22	7	
	ZI Terre Valet	Saint-Laurent-de-Mure	15	70	
	ZI des Marches du Rhône	Saint-Laurent-de-Mure	58	3	
	ZA de Colombier Saugnieu	Colombier-Saugnieu	9	4,7	6
	Parc du Dauphiné	Saint-Pierre-de-Chandieu			300
Boucle du Rhône en Dauphiné	ZI du Mariage et des Bruyères	Villette d'Anthon	0	0	42
	Salonique	Janneyrias	0	0	13
	Bois Saint Pierre	Janneyrias	11,8	11,8	0
	ZI Villette d'Anthon Zone commerciale du Bois Bernet	Villette d'Anthon	35	4	0
	ZA le Revois	Anthon	11	9	0
	ZAC du Reverchon	Chavanoz	46,5	22,5	4
	ZA les quatre buissons	Tignieu-Jameyzieu	12,5	0	30
	ZI de la Plaine	Pont-de-Chéruy	19	2	0
	ZA commerciale le Bochet	Tignieu-Jameyzieu	8	0	10
	Parc d'activités commerciales Place du Dauphiné	Charvieu-Chavagnieu	0	0	5
	La Garenne	Charvieu-Chavagnieu	0	0	13
	ZI Mont Bertrand	Charvieu-Chavagnieu	25		
Nord-Isère	Parc international de Chesnes	Saint-Quentin-Fallavier	600	60	80 à 200
	Malatrait	La Verpillière	10		
	Grand Planot	La Verpillière	6		
	Parc technologique Porte de l'Isère	L'Isle d'Abeau	181	25	64
	La gare	La Verpillière	1		
	Parc d'activités La Crusille	Villefontaine	20	-1	
	ZI Les Brosses/Rajat/ Buclay	Heyrieux	46	10	

Les espaces économiques



Les espaces économiques en site dédié représentent une surface importante, comme le montre la carte ci-dessus, qui recense les zones d'activités existantes et les projets. Les surfaces disponibles à la commercialisation représenteraient plus de 250 hectares. Les surfaces projetées dans les documents d'urbanisme représenteraient un total compris entre 700 et 800 hectares. Mais est-ce que cette offre est bien répartie, susceptible d'être commercialisée dans de bonnes conditions (visibilité, accessibilité, prescriptions environnementales, coûts économiques) ?

Les espaces d'activités dans le périmètre rapproché de la plateforme

Pour ce qui concerne les zones d'activités à toute proximité de la plateforme aéroportuaire, ou programmées en son sein, on constate une certaine dispersion, une analyse renforcée par le recensement des projets (extension/ou création). Au sein de la plateforme, les incertitudes planent sur les principaux espaces économiques en projet tant qu'un schéma de composition général ne sera pas arrêté sur le périmètre de la Zad.

Des implantations selon une disposition axiale nord-sud

Pour ce qui concerne les zones existantes ou programmées, l'essentiel des espaces d'activités sont positionnés soit au contact du réseau routier primaire (RD) soit à proximité des échangeurs autoroutiers (A43, puis A432 depuis 2003).

C'est ainsi qu'ont vu le jour la zone industrielle des Marches du Rhône dans les années 1990 sur la commune de Saint-Bonnet-de-Mure – le plus grand espace d'activités jouxtant la plateforme (40 hectares) - puis la ZI Satolas Green à Pusignan, dans la décennie suivante. Ces espaces économiques ont pour caractéristique de se situer sur un axe nord-sud formé par la RD29 prolongée au nord par la RD517E et au sud par la RD154.

Au sein de la zone aéroportuaire

A ces espaces développés sous le régime communal puis intercommunal s'ajoutent ceux développés par le concessionnaire aéroportuaire (ADL aujourd'hui) : zone fret et espaces logistiques au sud de l'aérogare ; bureaux, bâtiments administratifs (Météo France, Subdivision des bases aériennes) ; commerces et hôtellerie au cœur de la plateforme (Terminal 1 et hub business) ; locaux d'activités plus classiques sur des délaissés comme les opérations « air park » ou « air campus » lancées sur la zone dite « triangle du gaz » (7 hectares environ) à l'extrémité sud de la plateforme. Ce projet qui sera réalisé en plusieurs phases successives (en fonction de la commercialisation), représente un total de 29 500 m² de Shon et comprend un centre de formation aéronautique Air campus (avec un simulateur de vols) et un parc d'affaires composé d'immeubles de bureaux et d'activités.

Des zones d'activités de petites tailles

Il faut leur ajouter un certain nombre de zones d'activités de petite dimension (moins de 10 hectares), développées à toute proximité des habitations, et relevant plus de la zone artisanale : ZA Terre-Valet à Saint-Laurent-de-Mure, ZA des Mariages et des Bruyères à Pusignan (activités de carrière), ou encore ZI de Colombier-Saugnieu.

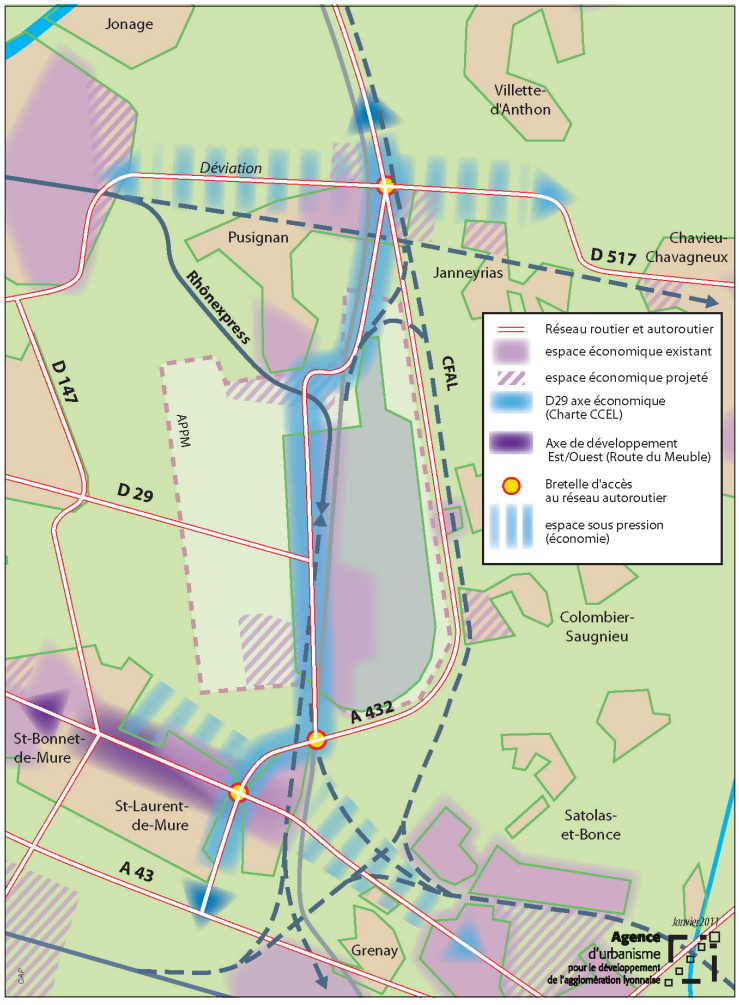
De nombreux projets communaux

Pour le futur, on note une concentration d'espaces économiques dans le secteur de la déviation de Pusignan/Janneyrias/Villette-d'Anthon. Cette voie rapide à 2x2 voies sera mise en service progressivement dans la période 2011-2012. Elle constituera à terme une voie rapide qui reliera l'agglomération pontoise au secteur de Meyzieu/Chassieu (rocade Est). Les projets zone de Charvas, Syntex Parc, zone de Salonique, zone de Saint-Pierre représentent à elles quatre plus de 100 hectares de sites économiques à proximité de l'échangeur n° 3 sur l'A432. Au sud, la situation est différente dans la mesure où l'axe est/ouest représenté par la RD306 (ex RN6) a déjà été un axe d'urbanisation qui a vu se développer des villes et des espaces commerciaux linéaires (route du Meuble).

D'importants projets portés par Aéroports de Lyon

Complétons ce panorama des espaces d'activités futurs par deux zones projetées par ADL au sein de la zone APPM. Un espace de 60 à 70 hectares environ est identifié au sud de l'APPM et à l'ouest de la RD29 ; c'est là où devrait s'opérer l'essentiel de la diversification soutenue par ADL. C'est une zone très bien desservie. Elle est identifiée dans le schéma de composition générale de l'aéroport. Au nord, le même type de développement est envisagé (zone tertiaire) avec un potentiel disponible de l'ordre de 50 hectares sur trois espaces mitoyens (voir carte page 43).

Un axe nord-sud et deux axes est-ouest



La volonté de faire de l'axe routier nord sud qui dessert la plateforme une véritable artère qui structure le développement économique de l'Est lyonnais est confrontée aux contraintes d'urbanisation au sein de la zone APPM. Dans le même temps, l'ancienne RN6 (RD1006) au sud, et la déviation de Pusignan-Janneyrias en cours de réalisation au nord, créent un effet d'aspiration pour des zones économiques.

Perspectives à long terme

Des perspectives à long terme de développement sont envisagées également sur le cœur de site, sur 35 hectares environ, avec des équipements commerciaux, des salles de congrès et des espaces de stationnement. Ces développements sont conditionnés par une validation par l'autorité aéroportuaire d'un nouveau schéma directeur entérinant une troisième piste et les équipements nouveaux qui lui seraient liés.

Des politiques économiques cloisonnées

Ce tour d'horizon des espaces d'activités programmés amène à attirer l'attention sur deux points. Le premier est la fragilité des espaces agricoles situés au nord et au sud de la plateforme, fonction des nombreux projets identifiés. Second point de vigilance, il s'agit de l'aspect cloisonné des réflexions conduites d'une part par ADL dans le cadre de son plan directeur, et celles conduites par les collectivités locales dans le cadre de leur politique d'aménagement.

Zones d'activités : des densités en emplois relativement faibles

Un regard sur quelques espaces d'activités caractéristiques du territoire montre que les densités en emplois des zones économiques y sont en règle générale faibles. Les densités sont d'autant plus faibles que les espaces sont spécialisés dans la filière logistique (Marches du Rhône) ou qu'ils correspondent à des zones industrielles vastes et plutôt anciennes (ZI Meyzieu, ZA Portes du Dauphiné).

A contrario, les espaces de plus petite ampleur et plus récemment commercialisés (ZA des Mariages, Satolas Green) présentent les densités, relativement, les plus fortes. On peut en conclure que des marges de manœuvre existent au niveau des espaces d'activités commercialisés dans les années 1970-1980, qui pourraient faire l'objet de politique de requalification et de densification.

Superficie des espaces économiques et emprise au sol

Zone d'activités	Surface en ha (Spot Thema)	Emprise au sol des bâtiments en ha (cadastre)	% d'emprise au sol par rapport à la surface de la zone	Commentaires
Meyzieu Jonage	228	68	29,8	
Mariage	27	5	18,5	Activités de stockage de matériaux
Satolas Green	20	6	30	
Portes du Dauphiné	78	14	17,9	Activités de recyclage et carrières
Marches du Rhône	49	Plus de 12	+ de 25	Le cadastre n'est pas à jour

Densité en emplois

Zone d'activités	Nombre d'emplois (fourchette)*	Densité d'emploi rapportée à la surface Spot	Densité d'emploi à l'emprise au sol	Commentaires
Meyzieu-Jonage	4 600 à 6 430	25 à 30/hectare	80 à 85/hectare	Densité moyenne dans un espace bien occupé
Mariage	700 à 1 000	30 à 35/hectare	170/hectare	Densité moyenne dans un espace faiblement occupé
Satolas Green	650 à 860	35 à 40/hectare	125/hectare	Densité forte dans un espace bien occupé
Portes du Dauphiné	900 à 1 300	15/hectare	80/hectare	Densité faible dans un espace faiblement occupé
Marches du Rhône	500 à 700	10 à 15/hectare	Moins de 50/ hectare	Densité très faible dans un espace bien occupé

*Le calcul du nombre d'emplois à l'hectare est réalisé avec la valeur moyenne de la fourchette

Note méthodologique

Densité des zones d'activités

Un travail d'étude sur les densités des zones d'activités a été conduit à partir d'une analyse du nombre d'emplois rapporté aux surfaces des espaces économiques et à l'emprise au sol des bâtiments. Il a été mené à partir d'un échantillon de cinq zones représentatives de différentes typologies d'espaces économiques :
une zone d'activités d'agglomération « mixte » (ZI de Meyzieu-Jonage) ;
une zone artisanale de seconde couronne (ZI du Mariage à Pusignan) ;
une zone récente à caractère plutôt mixte (Satolas Green à Pusignan) ;
une zone caractéristique des ZA périurbaines (ZI des Portes du Dauphiné à Saint-Pierre-de-Chandieu) ;
une zone récente à caractère logistique (ZA des Marches du Rhône à Saint-Laurent-de-Mure). Les données fournies se présentent sous la forme de fourchettes, en raison de l'estimation des effectifs des entreprises à partir du fichier Sirène.

Parc immobilier d'entreprise : beaucoup d'entrepôts

La structure du parc immobilier n'est que le reflet de celle du tissu économique. Le parc immobilier se répartit quasiment à part égale entre les locaux d'activités (près de 2,3 millions de m²) et les entrepôts logistiques (plus de 2,1 millions de m²). Le parc de bureaux est extrêmement restreint avec 133 634 m² et se situe pour moitié sur le territoire de la plateforme aéroportuaire de Saint Exupéry.

Il convient de souligner que le parc logistique représente la moitié de celui de la région urbaine lyonnaise (en incluant les territoires de la Loire et de Villefranche-sur-Saône) qui s'élève à 4,5 millions de m². Le territoire du Nord Isère est celui où la logistique est la plus présente (82 % du parc du périmètre d'analyse), avec plus de 1,7 million de m². Il accueille principalement des entrepôts de grande taille (en moyenne 18 500 m²) dont l'aire de rayonnement en approvisionnement et en expédition dépasse la région lyonnaise.

Il est à mettre en perspective avec celui du Grand Lyon (1,3 million de m²), composé essentiellement de petites surfaces et celui de la Côtière-Plaine de l'Ain (plus de 650 000 m²) où la surface moyenne avoisine celle observée pour le Nord-Isère, proche de 20 000 m².

Le parc de locaux d'activités est plus diffus même si les trois communes de Meyzieu, Genas et Saint-Quentin-Fallavier représentent plus de 50 %, à l'image de la concentration des emplois industriels sur ces communes.

Demande placée : trois communes tiennent les devants

Au cours des trois dernières années (2007-2009), les transactions se répartissent entre les locaux d'activité (99 transactions) et les entrepôts logistiques (41), et s'effectuent à 78 % dans l'ancien.

La logistique représente plus des trois quarts des surfaces commercialisées avec près de 448 000 m², le reste portant sur les locaux d'activités.

Quelques transactions ont été relevées sur le marché des bureaux entre 2007 et 2009, début de commercialisation des programmes neufs dans la Zac Satolas Green à Pusignan (zone contiguë à l'aéroport) et du pôle tertiaire de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.

Les trois quarts des transactions sur les locaux d'activités se font sur trois communes : Meyzieu, Genas et Saint-Quentin-Fallavier. Cela représente 80 % des surfaces commercialisées.

La commune de Saint-Quentin-Fallavier est également la terre d'accueil de la logistique puisqu'elle concentre plus de la moitié des transactions dans ce domaine et plus des deux tiers des surfaces. A noter qu'en termes de surfaces, Satolas-et-Bonce est également très dynamique puisqu'elle est au second rang avec près de 75 000 m² placés, essentiellement dans la logistique.

Dans les deux cas, les deux tiers des transactions se font à la location.

Le poids des surfaces logistiques anciennes

Il convient de souligner que la part des surfaces logistiques anciennes sur le territoire du Nord-Isère est importante et représente un risque accru de vieillissement du parc, voire d'obsolescence. Corrélativement, le taux de vacance y est plus élevé. Ainsi, selon des données de DTZ immobilier, deux tiers des surfaces disponibles sur la région urbaine de Lyon sont situés dans le Nord-Isère. Cette forte progression de l'offre disponible est liée principalement aux libérations d'entrepôts de seconde main.

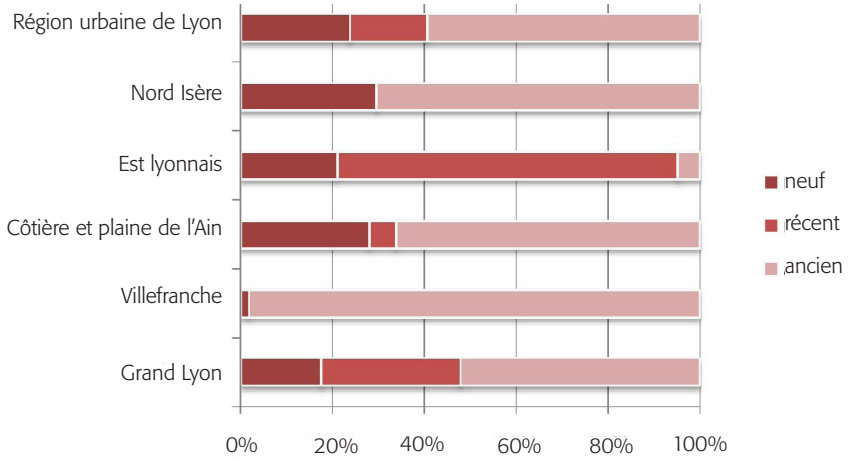
En revanche, le territoire de l'Est lyonnais fait figure d'exception, avec 95 % de surfaces récentes ou neuves. Le Grand Lyon se situe dans un entre-deux, la moitié des surfaces ayant moins de dix ans, et l'autre plus de dix ans.

Définition

Age du parc logistique

Les données de l'observatoire Cecim ne sont pas encore disponibles sur les communes de Chamagnieu, Grenay, Heyrieux et Tignieu-Jameyzieu. Par ailleurs, les zonages Cecim sont spécifiques à cet observatoire (exemple : « Est lyonnais » correspond à une zone s'étendant de la rocade est au plateau de l'Isle Crémieu.

Parc logistique selon l'ancienneté et par territoire en 2009 (en m²)



Source : Cecim 31 décembre 2009

Le parc de locaux logistiques est plutôt récent dans la partie est du territoire, quoique les données disponibles ne permettent pas de distinguer correctement l'aire géographique concernée. On observe côté Nord-Isère en revanche une part importante de locaux anciens ; ainsi, deux tiers des entrepôts logistiques sont qualifiés d' « anciens » par la dernière étude du Centre d'étude de la conjoncture immobilière (Cecim) sur le secteur de l'agglomération de la Porte de l'Isère. Cela s'explique notamment par la date de commercialisation des parcs logistiques développés dans le cadre de la Ville nouvelle (années 1980).

Une offre commerciale spécialisée et assez disparate

Une offre commerciale importante

L'offre commerciale de points de vente de plus de 300 m² sur le territoire d'étude se répartit de la façon suivante :

- Sur la partie iséroise du périmètre d'analyse, 25 commerces et 36 500 m² sont recensés. Avec 21 000 m² de surfaces de vente de plus de 300 m², Tignieu-Jameyzieu constitue la principale polarité commerciale du secteur.
- Sur la partie rhodanienne, 62 commerces et 81 000 m² sont comptabilisés. Avec 50 000 m² de surfaces de vente de plus de 300 m², Saint-Bonnet-de-Mure propose l'offre commerciale la plus importante du secteur. Cependant, la majorité de cette offre est non alimentaire et spécialisée sur l'ameublement et l'équipement de la maison.

Depuis 2000, sur la partie iséroise, environ 50 000 m² de surfaces commerciales ont été accordées par les Commissions départementales d'équipement commercial (CDEC), devenues Commissions départementales d'aménagement commercial (CDAC) depuis novembre 2008.

Sur la plateforme, une offre commerciale essentiellement composée de petits commerces

Sur la plateforme, l'offre est essentiellement composée de petites surfaces commerciales. Environ 2 000 m² de surfaces de ventes (hors restaurants et bars) sont proposés. L'ensemble des activités commerciales de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry en 2009 a dépassé les 78 millions d'euros (ADL, 2010).

Les plus importants projets commerciaux sur le périmètre d'étude ou à ses franges

LE PARC D'ACTIVITÉS COMMERCIALES « PLACE DU DAUPHINÉ » À TIGNIEU-JAMEYZIEU

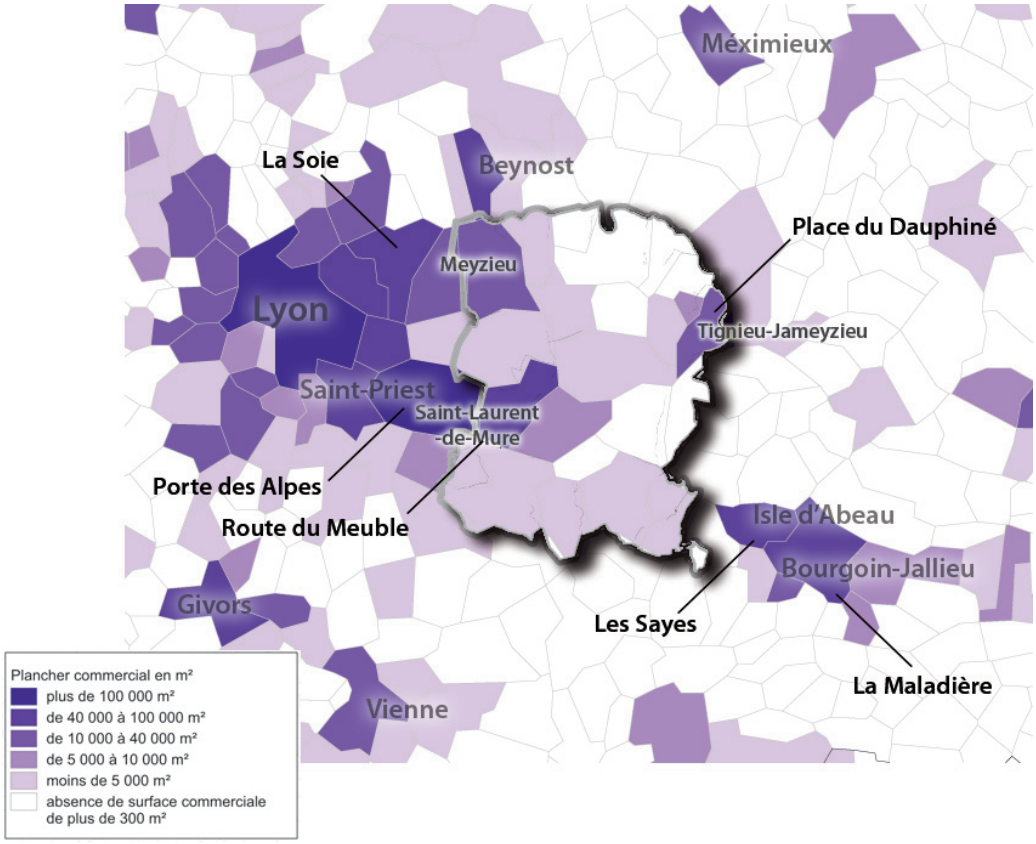
La première tranche a été inaugurée en mai 2010. Elle comprend 17 000 m² de surfaces commerciales.

La seconde tranche dont les travaux ont démarré en avril 2010 proposera 10 000 m² de surfaces complémentaires.

LA REQUALIFICATION DE LA PORTE DES ALPES

Le programme de diversification et de densification de la zone prévoit une extension commerciale de 16 500 m².

Planchers commerciaux : le poids des centres commerciaux



La répartition des mètres carrés de planchers commerciaux fait ressortir la prégnance dans l'offre totale de commerces des grands pôles commerciaux périphériques : place du Dauphiné à Tignieu-Jameyzieu, route du Meuble RD1006 à Saint-Bonnet-de-Mure et espaces commerciaux de la commune de Meyzieu (supermarchés, grandes et moyennes surfaces spécialisées type Decathlon).

Une économie agricole dynamique en constante adaptation

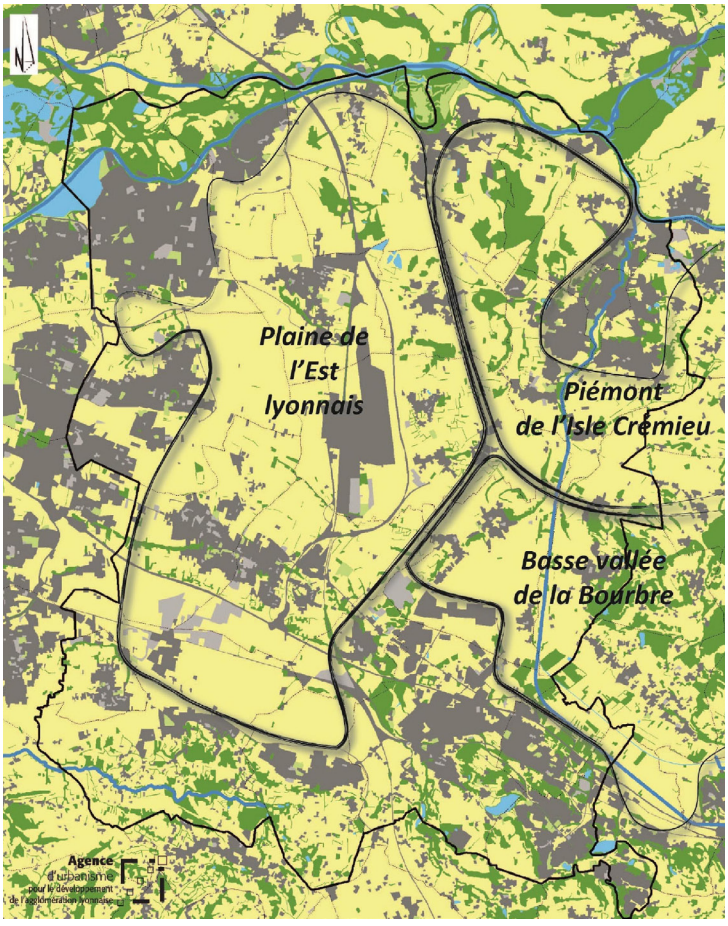
Trois entités agricoles structurent l'espace d'interface : plaine de l'Est, basse vallée de la Bourbre, territoires de piémont du plateau de l'Isle Crémieu. Même si leurs caractéristiques sont différentes, toutes ont pour point commun un dynamisme des pratiques agricoles, résultat des initiatives locales et des efforts des collectivités pour les soutenir, à l'instar du Conseil général dont les aides dans les années 1980 ont permis de moderniser le réseau d'irrigation de la plaine de l'Est.

La plaine de l'Est lyonnais un modèle d'adaptation

Malgré la présence de l'aéroport, le secteur de la plaine de l'Est lyonnais demeure une entité agricole majeure : 60 % du territoire de la CCEL est agricole. Elle constitue l'espace unitaire agricole le plus important du territoire du Scot Sepal.

Cet ensemble homogène et plat est marqué par les grandes cultures.

Trois entités agricoles homogènes structurent l'espace d'interface



Les sols filtrants, sans réserve hydrique, présentent toutefois un fort potentiel s'ils sont irrigués. La valorisation agricole de ce secteur n'est donc possible que par la combinaison « sol-eau ». En la matière, les politiques du Département du Rhône et de la Chambre d'agriculture ont permis de valoriser le potentiel du sol par l'irrigation collective. Ainsi, 74 % des exploitations utilisent un système d'irrigation pour irriguer près de 2 700 hectares.

Les structures foncières ont elles aussi fait l'objet d'aménagements à l'occasion des multiples remembrements occasionnés par le passage des infrastructures. Toutes les communes ont été remembrées au moins une fois. Toutefois, bien que les parcelles aient été regroupées, elles constituent, pour une même exploitation, des îlots répartis sur le territoire entraînant ainsi des déplacements en secteur urbanisé, sur des voies très empruntées.

Le nombre d'exploitations est encore important (118 exploitations en 2000, dont 75 professionnelles). Les entreprises professionnelles traduisent le potentiel de ce territoire. Les productions sont diversifiées bien que les grandes cultures représentent une importante part des surfaces. Les exploitations s'inscrivent alors dans une logique de grandes filières. On note la présence de cultures à forte valeur ajoutée. Les circuits de commercialisation sont traditionnels, et bien que quelques initiatives de vente en directe ou de recherche de nouveaux débouchés démarrent, elles concernent de faibles volumes de production.

La moyenne d'âge des exploitants est de 50 ans ; dans les dix ans à venir 45 % des exploitants auront atteint l'âge de la retraite.

La basse vallée de la Bourbre : une agriculture sous pression

Vaste plaine traversée par la Bourbre (affluent du Rhône), ce secteur encore très agricole (4 000 hectares) accueille également de nombreuses zones d'activités (Chesnes) et des infrastructures routières et ferroviaires (autoroute A43, RD306, voies ferrées). L'activité agricole de la plaine, orientée principalement vers les grandes cultures, est donc fortement concurrencée par l'extension urbaine et le passage des infrastructures. L'urbanisation historiquement située sur les piémonts de coteaux (plus sains que la plaine au caractère marécageux) s'est poursuivie, créant une coupure coteaux/plaine et isolant la plaine dans son fonctionnement agricole. Ce mécanisme, associé à une densité urbaine croissante, a

conduit à la marginalisation des activités d'élevage et donc des espaces herbagers.

Au sein de cette entité « basse vallée de la Bourbre », les grandes cultures associées à des systèmes complémentaires comme l'élevage bovin, le maraîchage et l'horticulture sont prédominantes.

Les exploitations de grandes cultures sont des structures souvent équipées qui valorisent des espaces à fort potentiel agronomique. Les exploitations de grandes cultures ont développé des productions spécialisées (légumes de plein champ, semences, rosiers). Le maraîchage est aussi assez développé avec des investissements conséquents et une valorisation du bassin local de consommation.

L'élevage est pour sa part le fait de petits ateliers de production, soit d'exploitants double actifs, soit d'exploitations ayant une activité de grandes cultures. Ces activités d'élevage jouent un rôle important en matière de gestion de l'espace malgré les contraintes liées à la situation périurbaine.

Dans une entité marquée par l'urbanisation et par l'omniprésence des exploitations de grandes cultures, seules les plus grosses structures devraient se maintenir en ayant accru leurs surfaces, valorisant toutes les parcelles à bon potentiel. Des potentiels agronomiques forts et la présence d'irrigation laissent présager la pérennité de ces exploitations. Les surfaces aujourd'hui stratégiques pour ces exploitations le resteront donc. Il en est de même pour les exploitations de maraîchage/horticulture qui valorisent la proximité d'un bassin de consommation. Les surfaces équipées qu'elles valorisent garderont leur intérêt.

En matière d'élevage, les systèmes de production sont importants (volumes), même s'ils sont peu représentés (nombre d'exploitations). La proximité urbaine et les contraintes afférentes devraient conduire à la persistance de grosses structures laitières et à quelques ateliers principaux ou secondaires en élevage de bovins (viande). L'importance stratégique des pâturages de proximité se renforcera dans un contexte où les déplacements risquent d'être de plus en plus perturbés.

Piémont de l'Isle Crémieu : complémentarité entre cultures et élevage

Cette entité ne se limite pas aux communes comprises dans le périmètre d'analyse mais s'étend jusqu'à la plaine et le piémont qui longe les falaises de l'Isle Crémieu. Cette vaste zone plane offre un paysage de plein champ avec des espaces agricoles relativement cohérents, parfois ponctués par des bosquets (soit au sommet de monts, soit dans les dépressions).

La superficie agricole de cette entité est de 7 700 hectares. Le tissu agricole y est dense (130 exploitations) avec des structures de grande taille. La surface moyenne y est de 67 hectares contre 40 en moyenne dans l'Isère.

Le territoire est marqué par des exploitations spécialisées en grandes cultures (6 000 hectares) et par des exploitations combinant un atelier d'élevage (lait ou viande) et un atelier de grandes cultures (alimentation du troupeau et culture de vente).

Les bâtiments d'exploitation sont généralement situés en périphérie des zones urbanisées, ce qui met ces exploitations dans des conditions de fonctionnement plutôt favorables. Les bâtiments en contact direct avec les espaces cultivés sont un atout important pour les exploitations d'élevage soumises aux distances de réciprocité et aux distances de recul pour les épandages.

L'évolution des contextes agricoles (diminution du nombre d'exploitations) et urbains s'est traduite par une forte spécialisation, une augmentation des surfaces exploitées et des volumes produits. Sur de telles structures, l'optimisation des moyens de production constitue une priorité (regroupement des moyens de production sur un site, organisation du parcellaire, optimisation des déplacements).

Au cours des deux dernières décennies, cette partie du territoire a subi de profondes modifications sur le plan agricole : la diminution du nombre d'exploitations professionnelles (un tiers des exploitations a disparu depuis 1988) s'est accompagnée d'une augmentation de la taille moyenne des structures. Une phase de stabilisation est désormais observée.

Une forte spécialisation des exploitations d'élevage et particulièrement des exploitations laitières s'est opérée : ainsi, les petites structures laitières ont disparu au profit d'exploitations intensives (maïs ensilage), avec des quotas importants. La pression foncière liée à l'urbanisation a accéléré le phénomène en réduisant peu à peu les surfaces de proximité et les capacités de transmission des exploitations.

Espaces agricoles et lignes haute tension, plaine de l'Est lyonnais

Parallèlement, sur le plan des productions végétales, des programmes hydrauliques d'envergure ont permis l'irrigation de nombreux secteurs (3 000 hectares irrigables) et ont favorisé la spécialisation en maïs grain et en cultures industrielles. Les systèmes céréaliers ont également connu des évolutions qui ont conduit à leur agrandissement et à leur spécialisation.

Par ailleurs, on assiste au développement et à l'apparition de systèmes spécialisés (horticulture et maraîchage) capables de s'adapter au contexte foncier, répondant à un marché de proximité et bénéficiant des équipements techniques du secteur (irrigation).

Un territoire métropolitain encore largement agricole

En 2005, plus de 50 % du territoire inter-Scot - près de 500 000 hectares - étaient occupés par des espaces agricoles (voir carte page 59). Les pratiques culturales au sein de ce périmètre sont variées, conditionnées par le relief, par la valeur agronomique des sols, et par l'histoire agraire de chaque territoire. L'expansion urbaine a été également un puissant facteur de modification - et souvent de disparition - de certains de ces espaces, particulièrement aux abords des agglomérations.

Reliquat bocager, Tignieu-Jameyzieu

Un territoire à l'interface de deux grands systèmes agricoles

L'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry se situe à la croisée de deux de ces grands ensembles : la plaine alluviale du Rhône prolongée par la vallée de l'Ain d'une part, le plateau de l'Isle Crémieu et le nord des Terres froides d'autre part. La première de ces deux grandes entités fait la part belle aux grandes cultures céréalières, à l'image de la plaine de l'Est lyonnais. La deuxième est plus diversifiée, associant des exploitations d'élevage à la polyculture, transition vers les terroirs de semi-montagne à l'est (massif du Bugey et contreforts préalpins).

La valeur agronomique des sols, la caractéristique des finages, et la structure des exploitations ont offert une résistance inégale à la pression urbaine. Un constat qui explique la structure très lâche des urbanisations à l'est de l'espace d'interface, tandis qu'à l'ouest la plaine céréalière de l'Est lyonnais a représenté un frein certain à l'exurbanisation.

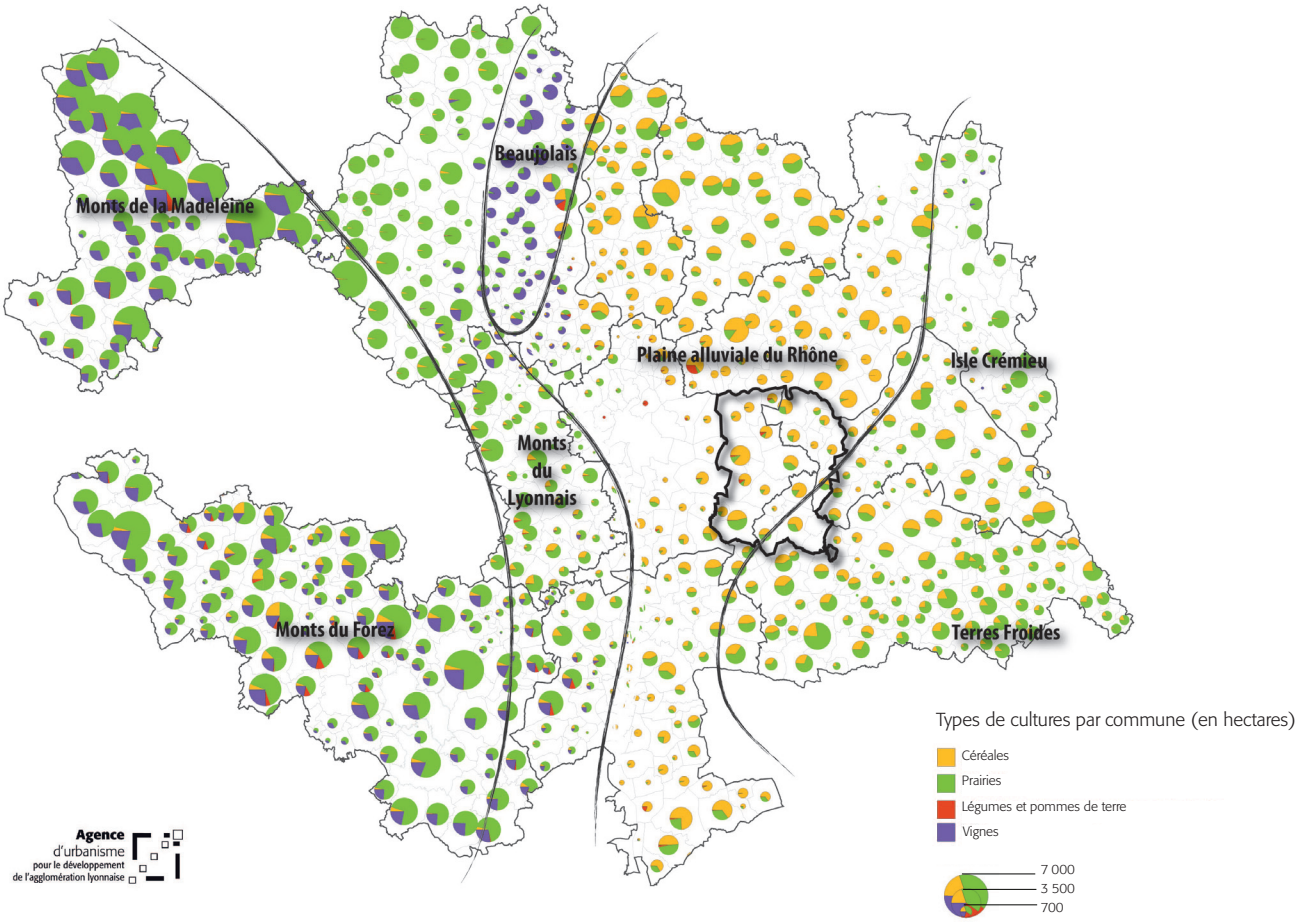
En toile de fond des espaces plus traditionnels

Au-delà de ces deux grands territoires agricoles, complétant le panorama des ensembles agricoles de l'aire métropolitaine lyonnaise, les Monts du Forez et les Monts de la Madeleine, de part leur topographie, peuvent être considérés comme des espaces agricoles plus traditionnels, où cohabitent des élevages bovins (AOC Charolais), des surfaces fourragères, des vignobles et d'importants massifs forestiers, héritiers de la forêt paysanne du début du XX^{e} siècle.

Entre le piémont oriental du massif central (Monts de la Madeleine et du Forez) et la vallée du Rhône, les Monts du Lyonnais, contenus au nord par le vignoble du Beaujolais, constituent un territoire d'élevage où dominent les espaces prairiaux.

Tous ces espaces, encore assez peu touchés par la périurbanisation, sont cependant fragilisés par l'évolution des politiques agricoles et par des phénomènes de «rurbanisation» qui se traduisent par des constructions diffuses et peu organisées.

Un territoire à l'interface de deux grands systèmes agricoles



Une coopérative agricole (aliments pour volailles), Pont-de-Chéruy

Si l'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry présente encore en 2010 une majorité d'espaces non urbanisés (25 226 ha, soit 73% du territoire en 2010), le rythme d'artificialisation demeure soutenu durant la dernière décennie.

Bien que l'habitat soit souvent pointé du doigt comme cause majeure de diminution des espaces cultivés dans les territoires périurbains, les activités économiques et les infrastructures de transport contribuent très significativement à l'artificialisation des sols de l'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry. Évolution d'autant plus préoccupante qu'elle a lieu dans des secteurs à fort potentiel agricole et qu'elle est génératrice d'effets de coupure majeurs.

Les surfaces en culture : 996 hectares artificialisés en dix ans

Les surfaces occupées par l'agriculture, plus particulièrement sous la forme de terres arables et d'espaces prairiaux agricoles, ont été les surfaces principalement artificialisées dans le périmètre d'étude entre 2000 et 2010. Elles représentent plus de 80% des surfaces dont l'occupation a muté.

Durant la période 2000-2010, les clichés satellitaires révèlent que près de 1000 hectares ont été prélevés à l'agriculture (cultures annuelles) pour les besoins de l'économie, des équipements et infrastructures et de l'habitat. Ce phénomène semble avoir infléchi un léger ralentissement sur la période 2005-2010 (- 447 ha) alors que 550 ha avait été artificialisés entre 2000 et 2005.

Le poids des zones d'activités et des infrastructures dans la progression de l'artificialisation

Ces mutations des espaces agricoles et naturels (sur lesquels 56 hectares ont été prélevés au total entre 2000 et 2010) s'opèrent à destination principalement des zones d'activités économiques (469 hectares, près de 44 %), des zones bâties à prédominance d'habitat (337 hectares, 32 %), des infrastructures de communication (134 hectares) et enfin pour les besoin des extractions de matériaux, de décharges et de chantiers (126 hectares). Ces deux derniers chiffres, importants (33 % à eux deux), peuvent s'expliquer par la mise en service de l'A432 (ouverte au trafic en juin 2003), par la construction de la déviation de Pusignan et Janneyrias, par l'exploitation de nouvelles carrières dans la zone sud et par les chantiers de nouveaux espaces d'activités ou équipements.

Une fragmentation du territoire qui s'accentue dans la dernière décennie

L'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry est un secteur privilégié de longue date pour le développement des grandes infrastructures de transports, ferroviaires, aéroportuaires ou aériennes. La tendance ne s'est pas infléchie dans la décennie 2000–2010 avec près de 134 hectares supplémentaire imputés sur les espaces agricoles et naturels. En 2010, les infrastructures occupent 678 hectares dans le territoire.

En plus de réduire les surfaces cultivables lors de leur construction, les infrastructures de transports constituent des contraintes majeures pour les exploitations agricoles. Elles sont créatrices d'enclaves agricoles au cœur de délaissés de voirie, de déstructuration foncière et d'obstacle au franchissement par les engins agricoles (générant bien souvent une adaptation des pratiques agricoles : modifications d'itinéraires et adaptation des horaires).

Au final, un rythme d'artificialisation très soutenu

Au total, près de 1053 hectares ont été artificialisés durant la période 2000-2010.

Au regard de la superficie totale de l'espace d'interface (34 450 hectares), on peut qualifier ce chiffre de considérable : de l'ordre de 13 % du territoire artificialisé en plus, sur les dix dernières années.

Ce chiffre est la conséquence :

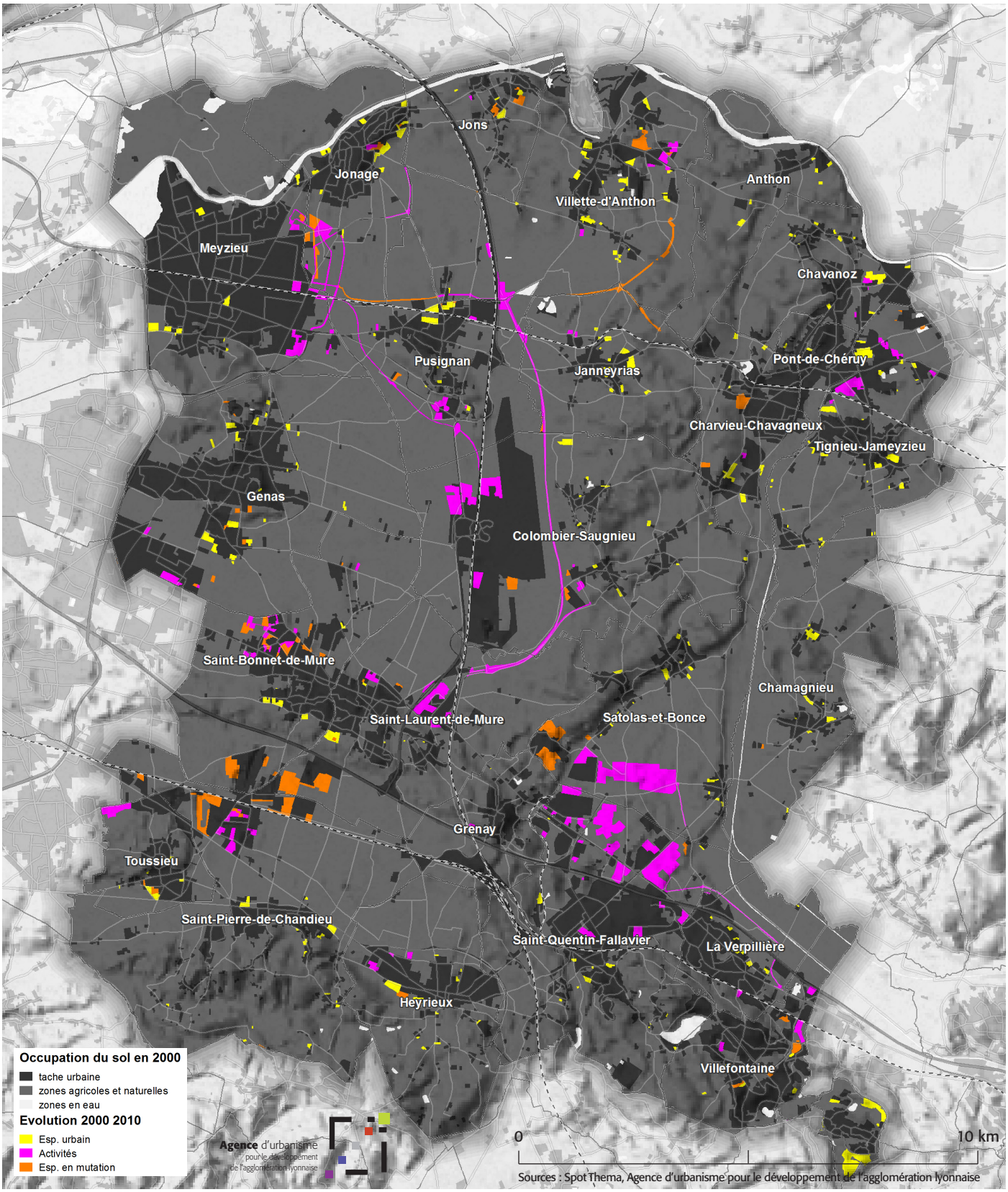
- de la pression du développement économique dans le territoire, un développement consommateur d'espaces libres (bâtiments logistiques) et un développement sous des formes peu denses ;
- des projets d'infrastructures nombreux, de zones d'activités et des extensions de carrières ;
- de la présence de la plateforme aéroportuaire (extension des parkings, des installations de maintenance).
- de la périurbanisation, active, et de la densité des constructions nouvelles (habitat), pour des densités souvent faibles (la maison individuelle restant le modèle dominant).

Définition

Spot Thema

La carte ci-contre est issue de la comparaison de deux photos satellitaires réalisées par la société Spot Thema à l'aide de satellites différents ; ce qui peut expliquer certains écarts dans la territorialisation des évolutions constatées. Il convient de noter également que l'espace de temps de dix années est relativement court. Il ne permet pas d'extrapolations à long terme.

Dynamiques d'artificialisation du sol dans l'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry entre 2000 et 2010



Précarisation de l'économie agricole par les stratégies foncières

Bien que des facteurs exogènes (organisation des filières, prix des marchés, Pac) fragilisent les exploitations agricoles du territoire, l'urbanisation de parcelles cultivées contribue à modifier en profondeur l'agriculture de la plaine de l'Est lyonnais. Ces bouleversements se produisent à deux niveaux : spatial d'une part, socio-économique d'autre part.

Ainsi, le développement des infrastructures routières et ferroviaires fragmentent des zones agricoles cohérentes et perturbent les réseaux de communication et d'équipement (irrigation, drainage). L'urbanisation qui tend à s'étaler le long des voies de communication enclave elle aussi des poches agricoles résiduelles et isole les bâtiments d'exploitation et le parcellaire de proximité (cf. carte page précédente). En système d'élevage, l'extension de l'urbanisation est d'autant plus pénalisante qu'elle se rapproche des bâtiments d'exploitation, condamnant leur développement ou leur modernisation. Enfin, le développement de la linéarisation de l'urbanisation crée des fronts urbains difficiles à franchir (largeur des passages avec les engins agricoles, augmentation du trafic routier, difficulté à franchir les axes de communication) perturbant le fonctionnement des systèmes d'exploitation.

Des secteurs particulièrement fragilisés

Quelques secteurs sont plus particulièrement fragilisés par la construction de nouvelles infrastructures ou l'extension de zones d'activités et d'habitat :

- Le Parc d'activités de Chesnes, une des plus grandes plateformes logistiques européennes, constitue une pression d'autant plus importante sur l'économie agricole qu'il est fortement consommateur d'espace, sur des terrains parmi les plus viables au plan agricole. Les documents d'urbanisme localisent aujourd'hui les secteurs d'extension. D'autres secteurs de franges peuvent cependant être fragilisés par des mécanismes d'attentisme et de rétention foncière.

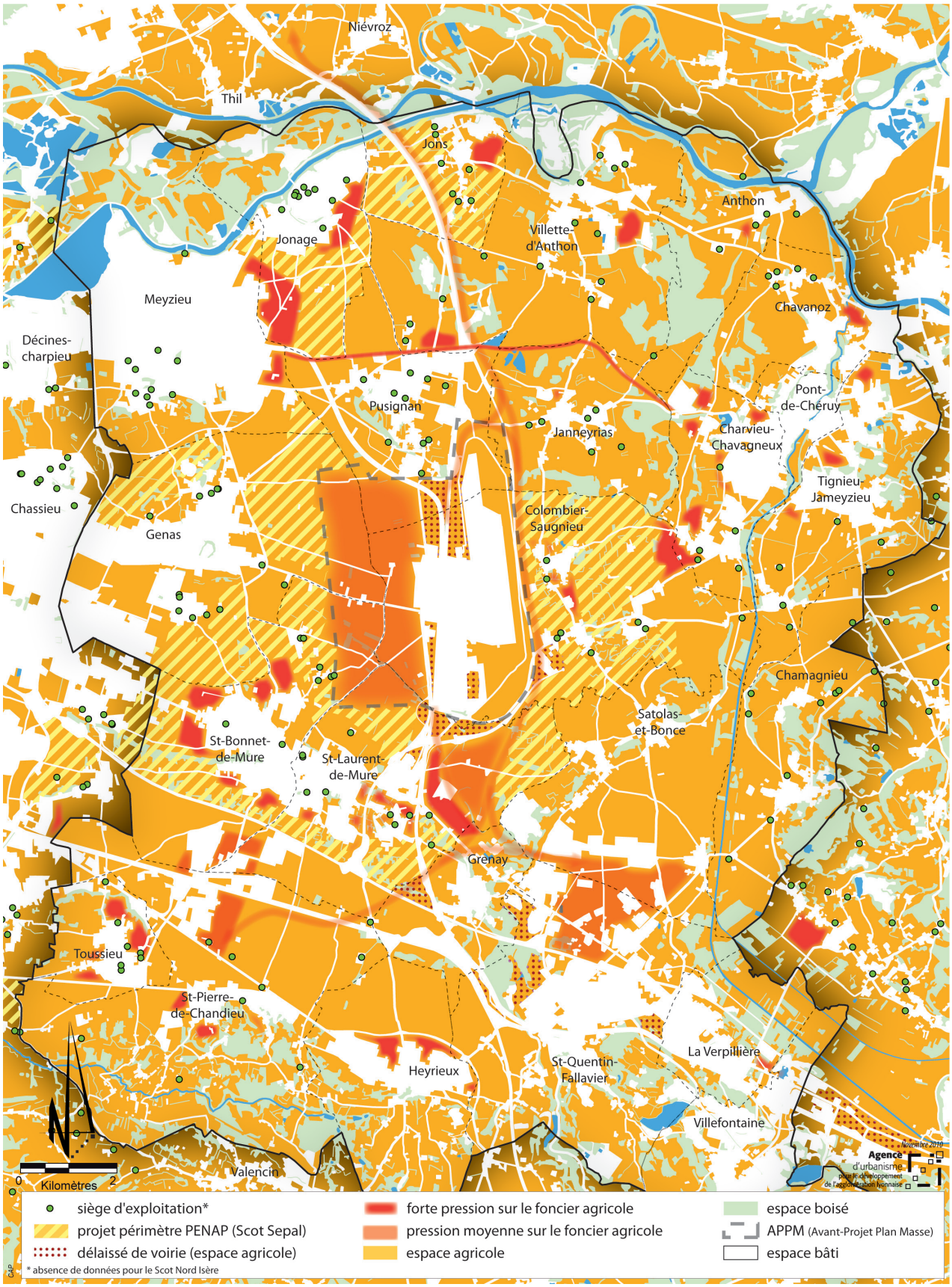
  Toutefois et d'une façon générale, les conséquences de ces stratégies foncières peuvent être nuancées par l'obligation, lors de la création d'ouvrages ou de zones d'activités, d'une compensation du préjudice aux exploitants (et non aux propriétaires) se traduisant par une négociation foncière ou une indemnisation financière.
- Dans une vision à plus long terme que le Parc de Chesne, le parc métropolitain des Portes du Dauphiné (Saint-Pierre-de-Chandieu, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure) interroge plus d'une centaine d'hectares ayant vocation à s'ouvrir à l'urbanisation.
- Les infrastructures de transports, tous modes confondus, constituent de manière plus ou moins diffuses des contraintes majeures pour les exploitations agricoles. Elles sont créatrices d'enclaves agricoles au cœur de délaissés de voirie. La commune de Saint-Laurent-de-Mure, pour valoriser au mieux ces territoires fragmentés, pourrait accéder à des demandes de jardins partagés dans ces espaces, de moins en moins viables au plan agricole. De manière beaucoup plus incisive, les projets d'infrastructures, déviation de la RD517 (Pusignan et Janneyrias) et CFAL, sont vecteurs de déstructuration foncière et de consommation de terres agricoles. Remembrements et compensations financières peuvent en partie parer aux contraintes générées, sur les exploitations directement impactées. Toutefois des stratégies foncières sont observées aux environs du tracé, notamment dans le secteur dit « Ferme de la Savane » au sud de la plateforme aéroportuaire (ente la LGV, l'A432 et le futur CFAL) avec l'acquisition par quelques investisseurs de terres agricoles dans l'attente d'une hypothétique ouverture à l'urbanisation. Ces changements de propriétés ont pour conséquence le non-renouvellement des baux aux exploitants et des terres laissées en friche dans l'attente d'un reclassement.
- Sur certains secteurs au contraire, des politiques agricoles locales tendent à donner aux exploitants agricoles une meilleure visibilité à long terme de leur activité. Il s'agit notamment, pour le territoire du Scot de l'Agglomération lyonnaise, du classement en périmètres Penap (Protection des espaces naturels et agricoles périurbains). Au sein de l'EIM, 3 550 hectares de terres agricoles devraient être inscrits dans un périmètre Penap, gage de pérennisation de l'activité agricole par la protection foncière et par des financements de projets. Si les terrains incluent dans un périmètre Penap sortent pour leur part des stratégies foncières, un appel d'air pourrait malgré tout se créer entre le front urbain actuel et la limite des périmètres.

Une adaptation des pratiques agricoles

Face à ces grands constats, la profession agricole s'organise en jouant davantage sur le potentiel des terrains restant, à travers l'extension des réseaux d'irrigation et une gestion de la pression agricole.

La précarisation de l'activité agricole, en lien avec les mécanismes fonciers évoqués ci-dessus, a pour conséquence l'adaptation des agriculteurs concernés par l'apparition de nouvelles pratiques (évolution des rythmes quotidiens, pour pouvoir traverser les axes majeurs de circulation par exemple). Une nouvelle sociologie se construit dans ces territoires où les agriculteurs sont désormais prêts à exploiter des terrains précaires. La vision court-terme qui leur a été imposée, contre-nature pour des hommes et des femmes jusqu'à présents très ancrés dans l'espace, illustre aujourd'hui une capacité d'adaptation qui doit être soutenue par les politiques locales d'urbanisme.

Pressions foncières et précarisation de l'activité agricole

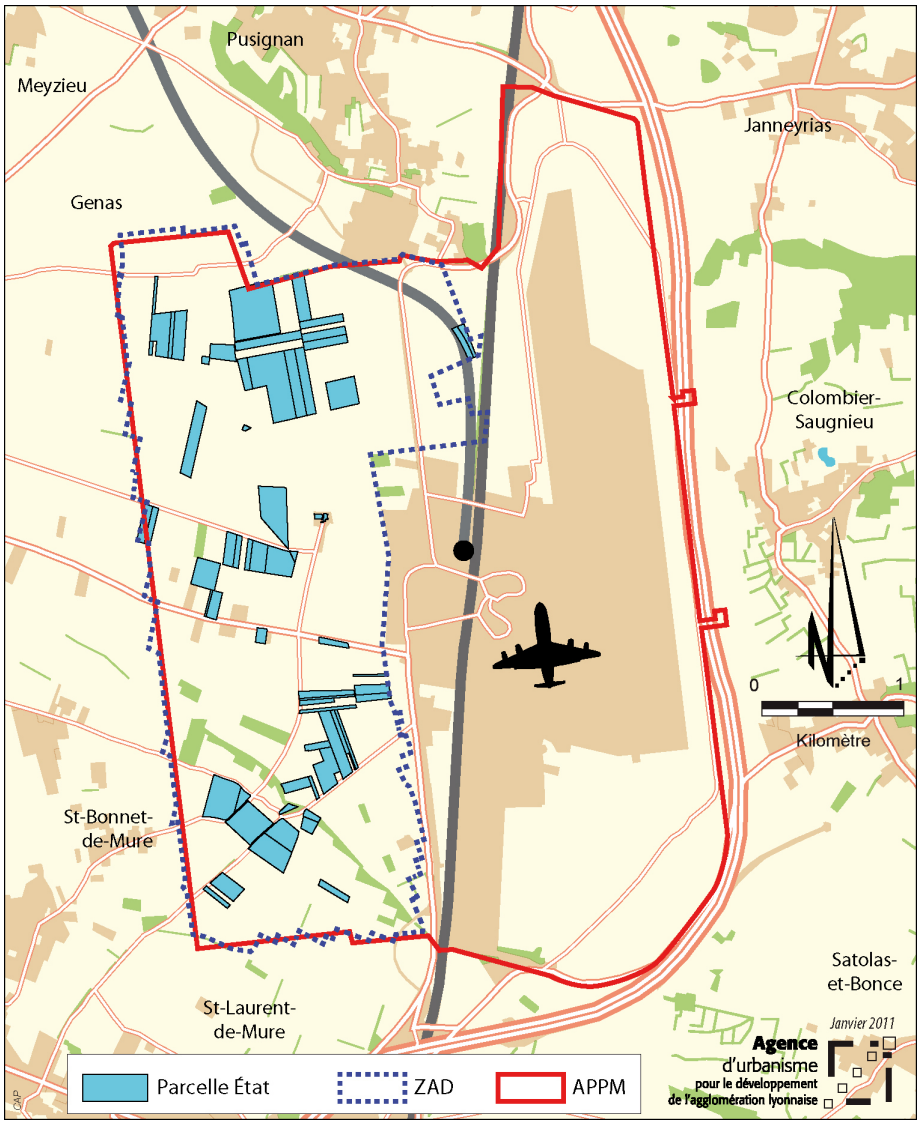


Cette carte permet de constater les nombreux secteurs qui subissent une pression foncière en raison de la poussée de l'urbanisation (infrastructures, habitat, activités) sur l'espace d'interface. Ainsi, durant la période 2000-2005, les clichés satellitaires révèlent que près de 600 hectares ont été prélevés à l'agriculture (cultures annuelles) pour les besoins de l'habitat, de l'économie et des équipements. Ces mutations s'opèrent à destination principalement des zones d'activités économiques (273 hectares, de l'ordre de 50 %) et à destination des zones bâties à prédominance d'habitat (115 hectares, de l'ordre de 20 %).

Zoom aéroport

La Zad (Zone d'aménagement différé) de la plateforme aéroportuaire, à l'ouest des pistes existantes, constitue une pression à long terme sur les exploitations agricoles concernées. Le statut précaire des parcelles situées à l'intérieur de ce périmètre a été communément admis. La bonne valeur des terres en fait un secteur prisé et les terres libérées sont systématiquement reprises. L'Etat et ADL ont engagé une politique d'acquisition de terrains inclus dans la Zad, selon un prix fixé par les domaines. Les achats se font à la demande des agriculteurs, qui, s'ils renoncent à leur bail (tout en poursuivant l'exploitation) touchent une indemnité financière compensatrice. Le cas échéant, des autorisations temporaires d'exploitation sont délivrées. Les indemnités sont alors versées lors de la rupture du bail. A la fin de l'année 2010, près de 140 hectares sont déjà dans le domaine public (voir carte ci-dessous), soit un peu plus de 15 % des 900 hectares que représente la Zad.

Parcelles appartenant à l'Etat au sein de la Zad



L'Etat et ADL détiennent environ 15 % du foncier de la Zad (un peu plus de 140 hectares). Ce foncier est relativement éparpillé comme le montre la carte ci-contre.

Pour aller plus loin

* Etat, DGAC - Zone d'aménagement différée de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.– Juillet 2007

* Syndicat mixte d'aménagement du bassin de la Bourbre - Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de la Bourbre : plan d'aménagement et de gestion durable : projet adopté par la CLE le 6 mars 2008.– 2008

* CCEL - Charte intercommunale de développement et d'aménagement de l'Est lyonnais : projet d'ménagement et de développement durable.– Mai 2009

* Synthèse de ces documents dans le tome 2

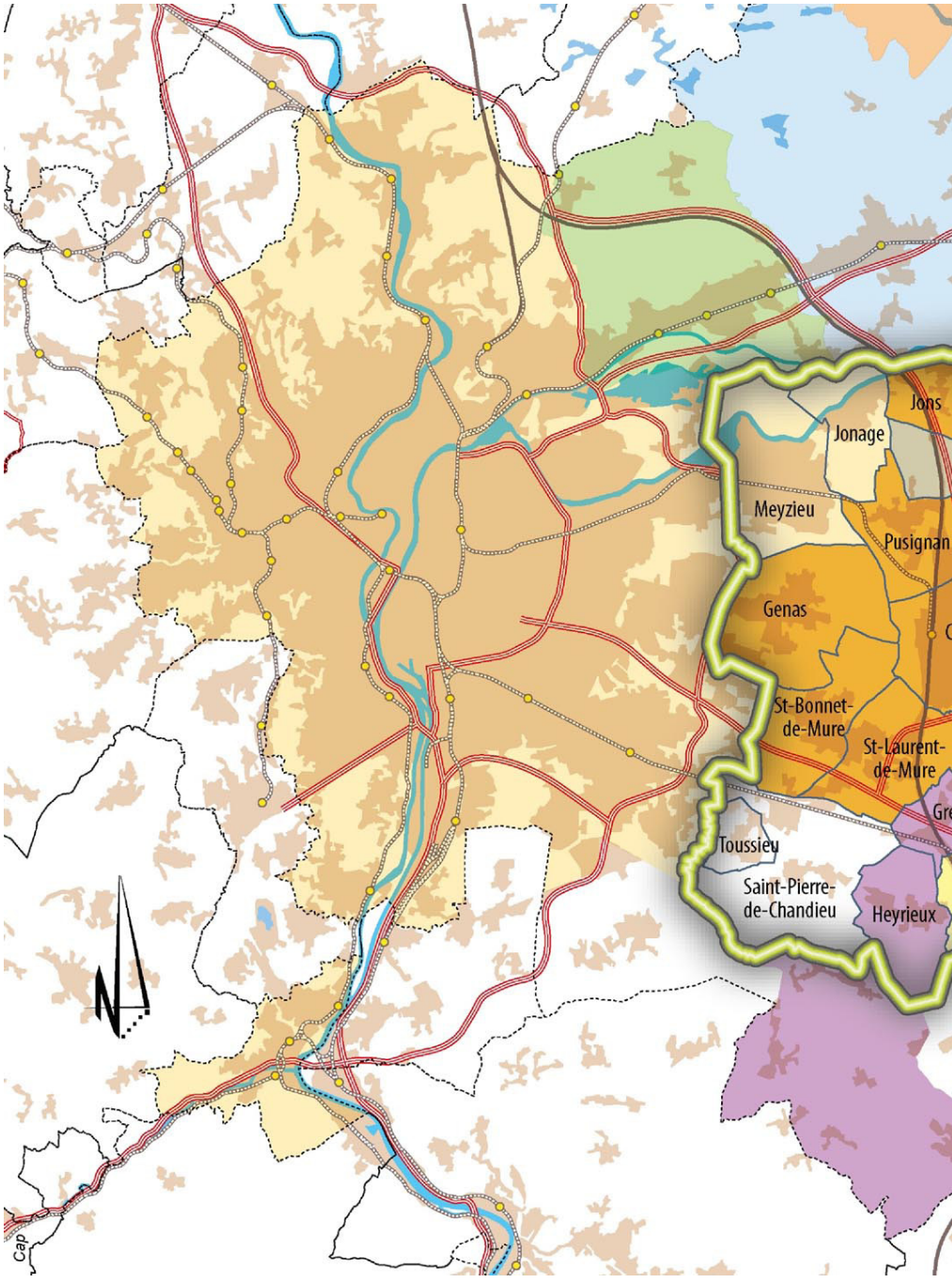
Partie 2

Acteurs et stratégies
Une gouvernance à inventer

Comprendre le passé pour préparer l'avenir

Après le portrait du territoire, la présente partie expose les acteurs en présence, et les outils d'aménagement à l'œuvre au niveau de l'espace d'interface. Les faits analysés tendent à démontrer qu'il serait utile de disposer d'une scène collective de réflexion et d'action pour pouvoir assurer la cohérence des aménagements à réaliser.

Un territoire à l'interface de nombreuses intercommunalités



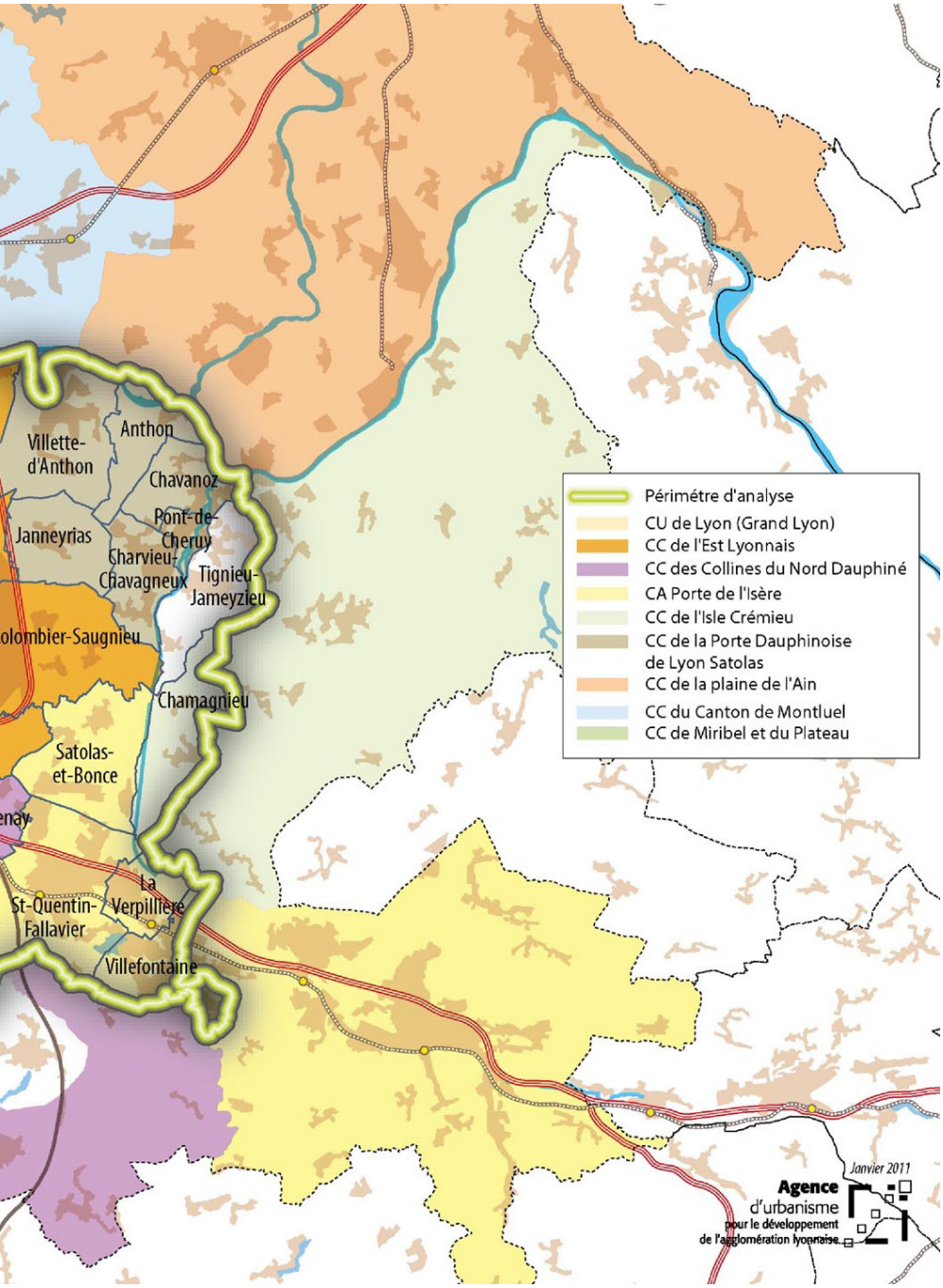
Située au sein de la CCEL (commune de Colombier -Saugnieu), la plateforme aéroportuaire jouxte d'autres structures intercommunales, notamment le Grand Lyon à l'est, la Communauté de communes Porte dauphinoise Lyon Satolas à l'ouest et la Capi au sud.

La nécessité d'une coopération entre institutions

L'Etat a orienté l'aménagement de l'espace d'interface à partir des années 1960, imposant des projets au service de l'aménagement d'un territoire métropolitain qu'il avait promu au rang de priorité nationale. Mais à partir des années 1980, il a dû composer avec d'autres acteurs institutionnels — communes, établissements de coopération intercommunale, syndicats mixtes et Région — dont les compétences ont été considérablement renforcées par les lois de décentralisation. A partir du milieu des années 2000, la réforme de la gouvernance des aéroports et la baisse de la participation de l'Etat dans le capital d'Aéroports de Lyon sont venues renforcer les responsabilités locales dans la gestion de l'infrastructure et de l'espace d'interface.

Un renforcement des libertés locales

Ce renforcement des responsabilités locales a permis aux collectivités locales d'apporter des services et des équipements de qualité à une population en forte croissance, malgré les contraintes édictées par le programme d'intérêt général et le plan d'exposition au bruit liés à l'aéroport.



Mais l'émiettement actuel des responsabilités, la complexité des découpages emportent des inquiétudes quant à la cohérence des aménagements à réaliser sur ce territoire, enfant de la politique nationale des « métropoles d'équilibre ». On pressent que c'est à ce niveau, celui des aires métropolitaines, que peuvent être retrouvés les ressorts d'une cohérence d'action qui fait aujourd'hui défaut.

Poser un cadre de réflexion stable

Tous les acteurs s'accordent sur un point : il y a urgence à mettre en place un cadre de réflexion stable à même d'assurer la complémentarité des actions à conduire, et ce à deux échelles :

- à l'échelle de l'espace d'interface (vingt à trente communes) d'une part ;
- à l'échelle de la plateforme intermodale et de ses abords immédiats d'autre part.

Les communes, leurs groupements — la Communauté de communes de l'Est lyonnais, la Communauté urbaine de Lyon, la Communauté d'agglomération de la Porte de l'Isère — le gestionnaire de la plateforme, les syndicats de Scot, tous ces acteurs ont un rôle majeur à jouer et une responsabilité éminente à exercer dans cette perspective.

Des acteurs clefs

Les liens étroits que ces acteurs devraient tisser avec l'opérateur Aéroports de Lyon apparaissent également comme une condition déterminante pour réussir la transition entre planification étatique et responsabilités locales. Un passage de témoin est à opérer sans délaisser les missions régaliennes, indispensables à la cohérence de cet espace. Aujourd'hui, la DTA est le seul outil supra communal qui prémunit le territoire face à des aménagements qui pourraient être désordonnés, faute de Scot véritablement opérants.

L'Etat n'assume plus le même rôle qu'il y a quarante ans. Mais son intercession semble nécessaire tant que les collectivités locales n'auront pas réussi à bâtir un cadre commun pour agir durablement.

Entre continuité et rupture

L'infrastructure aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry résulte d'une planification sous la responsabilité de l'Etat relevant des logiques de ce que l'on a pu appeler « keynésianisme spatial ».
C'est aujourd'hui un contexte fort différent qui préside aux destinées de cet équipement et de l'espace qui l'a vu se construire il y a plus de trente-cinq ans.

L'Oream, acte fondateur

L'Etat impulse la création de l'aéroport Lyon-Satolas (1966-1970)

A la fin des années 1960, Lyon/Saint-Etienne/Grenoble est identifié par l'Etat comme l'une des huit métropoles d'équilibre ayant vocation à rééquilibrer l'armature urbaine du pays.

Dans l'objectif de structurer le développement de cette métropole multipolaire, l'Oream élabore un Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (Sdam). Pour la première fois, l'aménagement du territoire de l'agglomération lyonnaise est pensé en lien avec sa région urbaine et les régions voisines du Grand Sud Est. A travers cette échelle de raisonnement, différents grands équipements sont planifiés. Lyon doit constituer un véritable pôle métropolitain doté de structures de niveau régional : voies express, centre décisionnel, villes nouvelles, etc. Dans cette dynamique, la création de l'aéroport Lyon-Satolas devient une priorité alors que dans le même temps, les investissements sur l'aérodrome de Bron sont stoppés. De la même manière, l'aménagement de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau sur l'axe Lyon Grenoble à proximité de Satolas est considéré comme un moyen de reporter l'urbanisation et le développement économique sur de nouveaux espaces dans une dynamique du « tout à l'Est ».

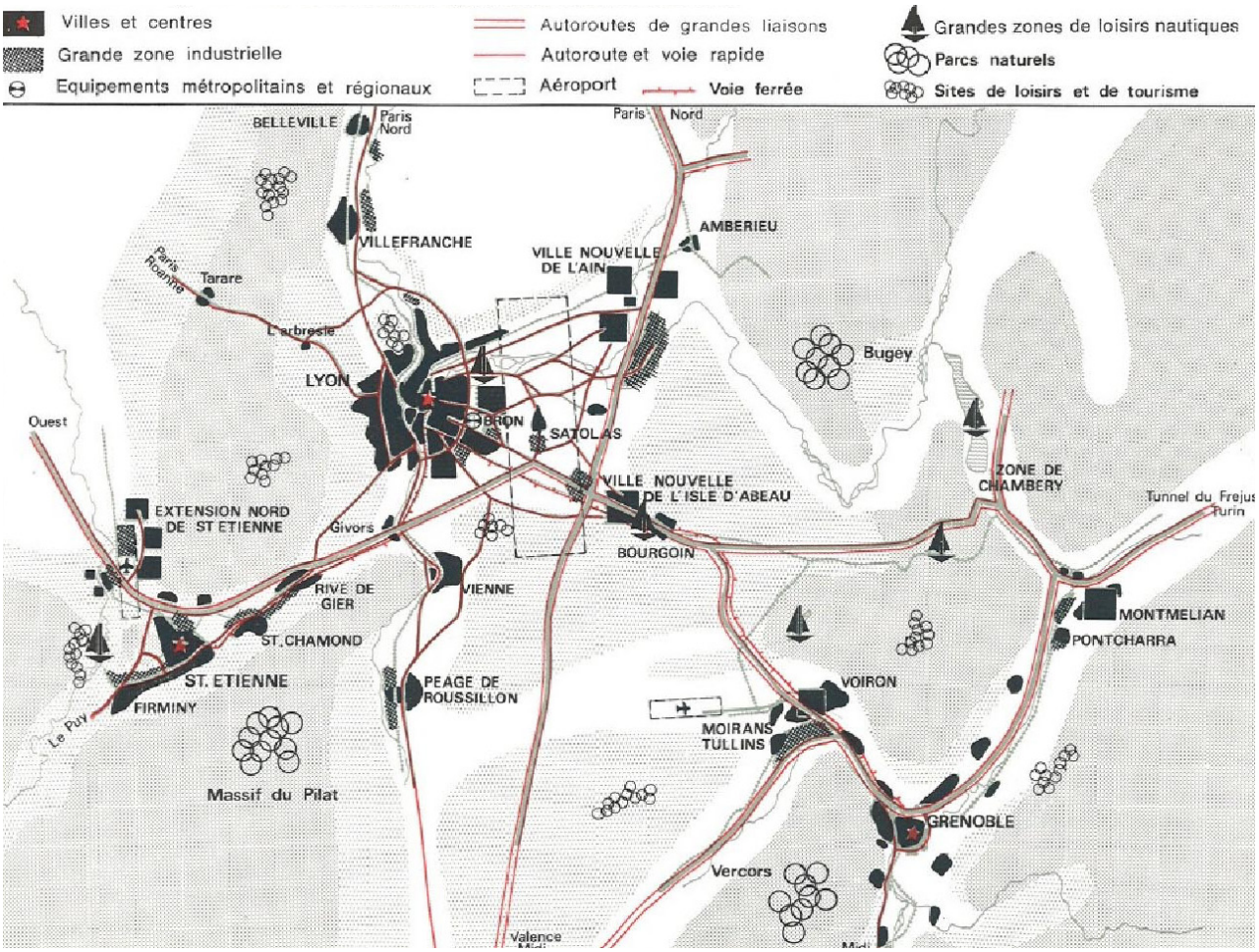
Ayant valeur de directive nationale, le Sdam s'impose alors aux documents d'urbanisme locaux et aux programmes d'équipement. Comme le rappelle Michel Rivoire, en poste au sein de l'Oream à la fin des années 1960 et qui a exercé de nombreux postes à responsabilités dans la région urbaine lyonnaise : « *certains choix de l'Oream pour la région lyonnaise sont encore constitutifs du développement actuel* » .

Dès 1970, un premier Avant projet de plan masse (APPM) prévoit la réalisation de trois pistes et définit l'emprise territoriale de l'aéroport Satolas. Il sera révisé en 1988 pour permettre l'extension à quatre pistes. Les terrains correspondants à la zone de l'APPM font alors l'objet d'un droit de préemption. Le 12 avril 1975, pour l'inauguration de l'aéroport Lyon-Satolas, Valérie Giscard d'Estaing atterrit à bord du premier avion arrivant à l'aéroport.

Le Sdau (1968-1978) confirme la place stratégique de la plateforme de Satolas dans le développement de l'agglomération

En lien direct avec les études de l'Oream, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (Sdau) obéit toujours à une logique descendante. Il privilégie les ambitions quantitatives en période de forte croissance, extensions urbaines, infrastructures et grands équipements, protection de la ceinture verte et des zones naturelles. Zonage monofonctionnel, rigidité et précisions excessives, le projet de Sdau, entrepris en 1970, n'intègre pas suffisamment les bouleversements engendrés par la crise de 1973 fragilisant ainsi sa pertinence dès son approbation en 1978. Le Sdau est confronté notamment à l'irréalisme des prévisions de croissance sur lesquelles reposaient son parti d'aménagement sur le long terme.

Schéma d'aménagement de la métropole Lyon/Saint-Etienne/Grenoble



A la fin des années 1960, l'Oream identifie Lyon/Saint-Etienne/Grenoble comme métropole d'équilibre. La création de l'aéroport Lyon-Satolas constitue alors une priorité au même titre qu'un ensemble d'autres équipements métropolitains (centre décisionnel de la Part-Dieu, villes nouvelles de l'Ain et de l'Isle d'Abeau, infrastructures routières, etc.).

Inauguration de l'aéroport Lyon-Satolas en 1975 en présence du Président de la République, Valéry Giscard d'Estaing

En 1975, Valéry Giscard d'Estaing, Président de la République, inaugure l'aéroport Lyon-Satolas à bord du premier avion atterrissant sur la plateforme.

Les travaux de construction de la gare TGV (1992-1993)

Années 1980 : le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise confirme la place de l'Est lyonnais dans la stratégie d'agglomération

Un nouveau mode de planification, une position clef pour le pôle aéroportuaire Lyon-Satolas

La paralysie provoquée par les dispositions du Sdau de 1978, notamment quant à l'occupation des sols et les nouvelles compétences accordées aux collectivités par les lois de décentralisation, motive dès 1983 l'entreprise de révision du Sdau. Aboutie en 1988, la démarche « Lyon 2010 » projette l'agglomération sur le devant de la scène : on assiste à un véritable changement de culture de la planification.

Une vision ambitieuse

L'accent mis sur la prospective et la stratégie crée une nouvelle manière de faire la ville. Dès 1989, afin de faire concrètement écho à cette dynamique du changement, un important programme d'investissement est lancé destiné à doubler les capacités aéroportuaires. Issu de cette nouvelle « ère », le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (Sdal) approuvé en 1992 fixe trois orientations importantes pour le développement du pôle aéroportuaire de Lyon-Satolas :

- Créer un pôle d'activités, lié à l'interconnexion des différents modes de transport sur le site de l'aéroport. Le TGV annoncé pour 1994 est entendu comme étant la clé du développement de l'aéroport. Le TGV devrait fournir les moyens à Lyon-Satolas de devenir un pôle régional, métropolitain et européen.
- Assurer un développement cohérent des agglomérations voisines de Satolas, en prenant en compte les servitudes de la plateforme, les contraintes dues aux grandes infrastructures d'accès et les besoins raisonnables de croissance urbaine.
- Optimiser le potentiel de développement du territoire autour de l'aéroport (gisements fonciers importants, capacité de développement d'activités tertiaires, logistiques) pour en faire un pôle d'affaires lié à la plateforme multimodale de Satolas et à la future gare TGV.

L'objectif est de maîtriser l'étalement urbain et de structurer l'armature urbaine pour préserver les territoires agricoles et maîtriser les retombées économiques des territoires environnants.

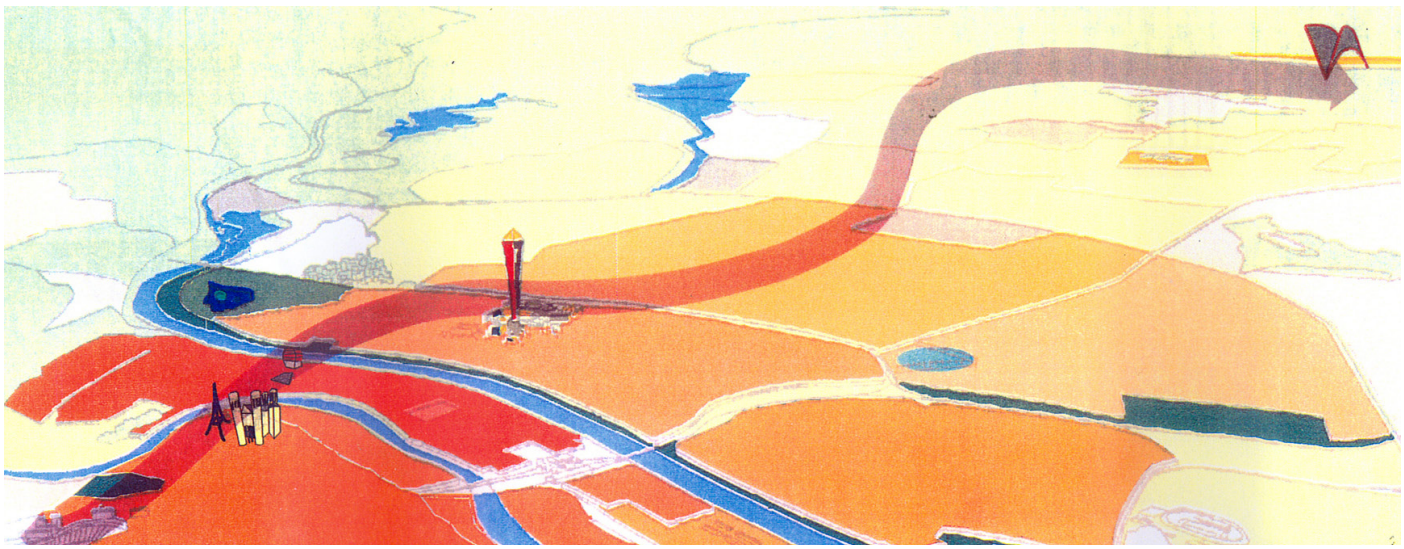
« La Satolienne »

La liaison du centre de l'agglomération à Satolas par un transport en commun selon un axe appelé « Satolienne » constitue un objectif à long terme.

Cet axe s'inscrit en complémentarité de l'axe est-ouest, un des deux axes constitutifs de la charpente de l'agglomération (« l'arc et la flèche »), qui relie Porte des Alpes à la Presqu'île.

Ainsi un projet de territoire se dessine en inscrivant l'infrastructure dans son environnement. L'objectif du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise apparait clairement : optimiser l'usage

Schéma symbolique de « La Satolienne »



« La Satolienne », ou l'idée, portée par le Schéma directeur, d'un axe de composition majeur entre le centre de Lyon et l'aéroport ; un axe autour duquel viendraient se greffer les principaux développements de l'agglomération lyonnaise (source inconnue).

des différentes ressources du territoire en lien avec la plateforme en préservant particulièrement le foncier disponible.

Dans ce sens, la réalisation de plusieurs grands projets (création d'une seconde piste, inauguration de la gare TGV, réalisation du premier hub eurorégional Air France) souligne l'importance accordée à la conservation des capacités foncières de développement de la plateforme. Ces grands projets stimulent le trafic aérien et l'activité de la plateforme, les barres des quatre puis cinq millions de passagers sont passées respectivement en 1993 et 1998.

Les limites d'un outil de planification territoriale

Néanmoins, le Schéma directeur conserve des rigidités inhérentes à son époque de réalisation.

Le Sdal reste de facto un document juridique dont les objectifs sont contingentés par les moyens mis en œuvre par les collectivités et les leviers dont elles disposent. Ainsi, si les orientations du Schéma ont été relayées sur le territoire de la Communauté urbaine du Grand Lyon, il n'en est pas toujours de même à l'extérieur. A titre d'exemple, les ambitions exposées pour le pôle aéroportuaire Lyon-Satolas n'ont pas toujours rencontré les moyens de leur concrétisation. La limitation de la croissance urbaine est encore, aujourd'hui, un des objectifs majeurs pour cet espace d'interface et, la gare TGV attendue comme un tournant pour le développement de l'aéroport n'a pas répondu à toutes les attentes du fait, en partie, de la politique de la SNCF quant à son exploitation.

La ligne à grande vitesse Paris-Marseille et l'emprise « Satorail » (sur la gauche). La gare TGV en arrière plan

Pour aller plus loin

Oream - Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon-Grenoble-Saint-Étienne.– 1970

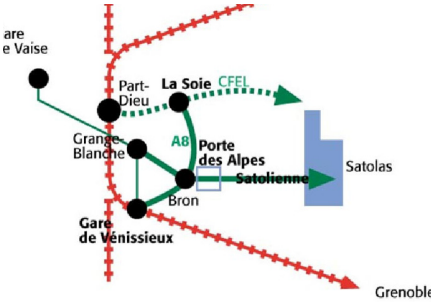
DDE - Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise.– 1978

Agence d'urbanisme de Lyon - L'aéroport de Lyon Satolas : note de présentation.– Octobre 1987

Agence d'urbanisme de Lyon - Etudes sur la révision du Sdau de l'agglomération lyonnaise : impacts du contournement TGV et du projet de gare à Satolas sur l'agglomération lyonnaise et sa région : éléments de cadrage préalables.– Décembre 1987

Agence d'urbanisme de Lyon - Le projet TGV par Satolas.– Mars 1987

« La Satolienne » dans le Schéma directeur de 1992



Agence d'urbanisme de Lyon - Impacts économiques et urbains du projet Satolas : compte-rendu de la réunion du 18 février 1988.– Mars 1988

Agence d'urbanisme de Lyon, Région Rhône-Alpes, Département du Rhône - Le projet de TGV Satolas : impact économique, urbain et régional : note de travail intermédiaire.– Décembre 1988

Agence d'urbanisme de Lyon, Région Rhône-Alpes, Département du Rhône - Satolas, pôle international de communication : éléments pour une stratégie globale.– Juillet 1989

Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise - Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise : rapport.– 1992

Grand Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon - La voie satolienne : document d'étude.– Mai 1992

Grand Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon - La voie satolienne : secteur Chassieu sud : incidence sur lotissement futur.– Septembre 1992

Grand Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon - Plaine de l'Est : définition du paysage de la Satolienne.– Juin 1993

Agence d'urbanisme de Lyon - Satorail : identification de tracés passant par Salengro et Eurexpo.- Mai 1994

Région Rhône-Alpes, Agences d'urbanisme de Grenoble, Lyon et Saint-Etienne - La desserte de l'aéroport de Satolas : connexion du reseau ferré inter-cités aux réseaux urbains de Saint-Etienne, Lyon et Grenoble.– 1996

Plassard F.– Rapport sur la révision de l'APPM de Satolas.– CNRS, novembre 1998

Agence d'urbanisme de Lyon - Projet de gare TGV à Satolas : notes internes et lettres de commandes : avril 1988 à juin 1999.- 1999

* Aéroports de Lyon - Schéma directeur Est pour le développement des infrastructures de 2008 à 2020.– 2008

*Synthèse de ces documents dans le tome 2

Années 1990 : les aéroports, leviers pour le développement des métropoles

Le développement de l'aéroport Lyon Satolas, un des motifs de l'élaboration de la DTA (1998-2006)

La Directive territoriale d'aménagement (DTA) adoptée en janvier 2007 encadre le développement de la métropole lyonnaise dans l'objectif de permettre la construction d'une métropole solidaire de dimension internationale. L'un des sept objectifs de la DTA est de garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plateforme multimodale de Saint Exupéry. Cet espace est identifié comme un territoire de prescription spécifique. L'Etat est garant des grands équilibres et affirme, au travers de ce document, ses prérogatives. Le document prévoit que la plateforme de Saint Exupéry et les terrains immédiatement contigus soient destinés à l'accueil d'activités et équipements liés à la présence de l'aéroport ou porteurs d'image et contribuant au rayonnement international de la métropole. Encore une fois, la maîtrise de l'urbanisation sur le territoire à proximité de Lyon-Saint Exupéry (« territoire spécifique ») vise à préserver ses capacités de développement futur.

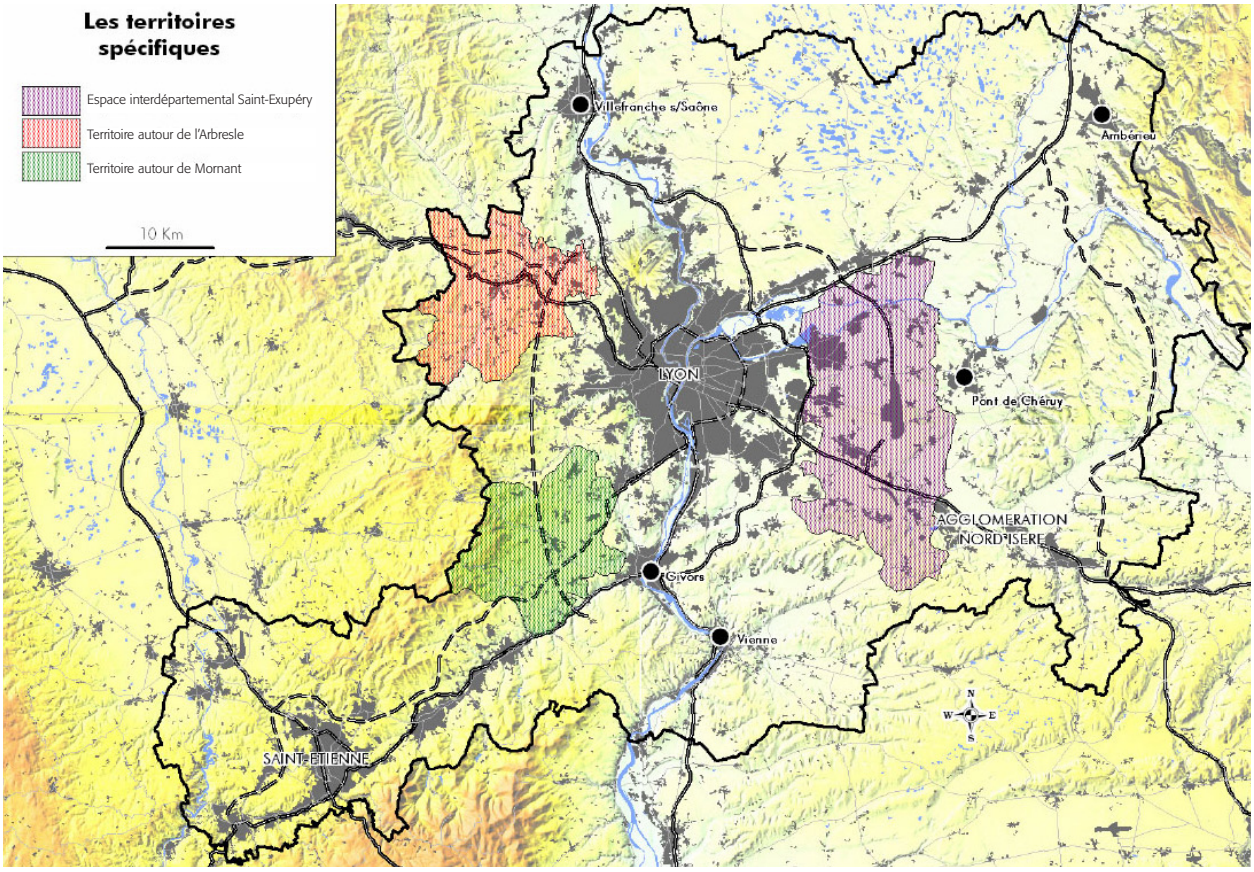
Un schéma directeur pour la plateforme aéroportuaire

Parallèlement à l'élaboration de la DTA, différentes évolutions stimulent le développement de la plateforme. Tout d'abord, afin de fixer les grandes orientations d'aménagement de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, un schéma directeur d'aménagement est réalisé à la demande de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Un nouveau schéma directeur le remplace en 2008 suite aux bouleversements administratifs qui ont modifié les conditions de gestion de l'aéroport.

La création de la SA Aéroports de Lyon (2006) : une nouvelle donne

Afin d'améliorer l'efficacité et la productivité de l'aéroport, et suite aux dispositions de la loi du 20 avril 2005 (loi

Les trois territoires spécifiques de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise



La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise identifie trois territoires spécifiques (secteurs de Lyon-Saint Exupéry, de l'Arbresle, de Mornant) sur lesquels sont édictées des contraintes à l'urbanisation pour préserver les capacités de développement de grandes infrastructures (A89, A45 et aéroport Lyon-Saint Exupéry).

DTA, janvier 2007, p.54

n° 2005-357) modifiant le cadre de gestion des grands aéroports régionaux, la SA Aéroports de Lyon (ADL) est créée.

Plusieurs acteurs participent au capital, l'Etat (60 %), la CCI de Lyon (25 %) et les trois collectivités territoriales : Grand Lyon, conseil général du Rhône et conseil régional Rhône-Alpes (5 % chacun).

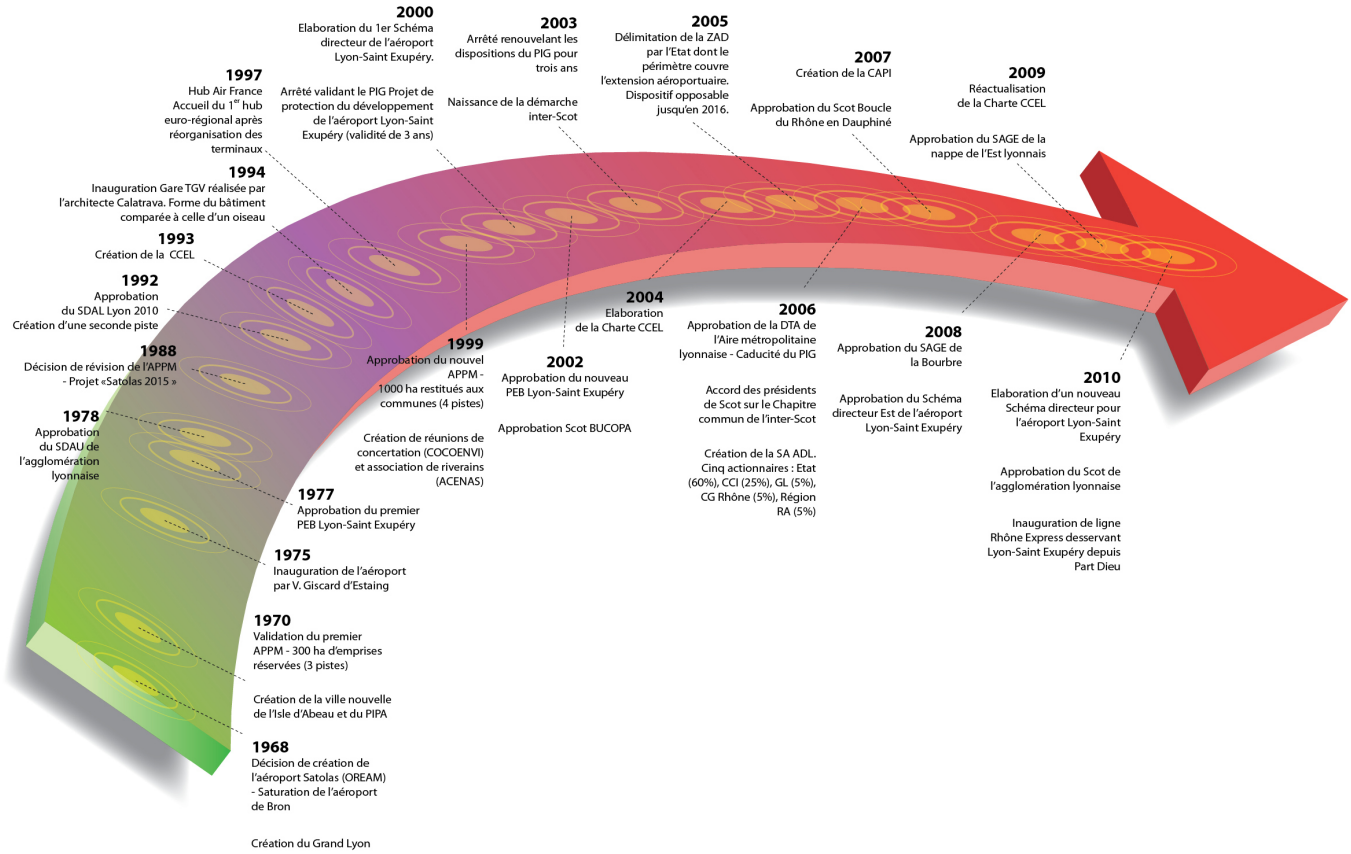
La création de la SA Aéroports de Lyon en décembre 2006 engendre le transfert de la gestion de l'aéroport et de la concession de la CCI pour une durée de quarante ans.

Des synergies plateforme/territoire

La constitution de la SA ADL a permis à des acteurs locaux de s'impliquer dans le devenir de la plateforme. Une nouvelle gouvernance se dessine au sein de laquelle les collectivités territoriales ont un rôle à jouer. C'est l'aéroport seul qui a longtemps été considéré comme une infrastructure stratégique alors qu'aujourd'hui, du point de vue des multiples partenaires concernés, c'est l'espace d'interface de la plateforme multimodale Lyon-Saint Exupéry que l'on cherche à développer à travers une stratégie globale. Ainsi, le niveau de réflexion et de planification évolue, l'objectif étant de se projeter à l'échelle des territoires pour élaborer un modèle de développement cohérent intégrant les divers atouts et spécificités de cet espace clé pour la métropole.

Vue nocturne de la gare TGV

Chronologie (1975-2011)



Un espace partagé par des acteurs multiples

L'Etat a orienté l'aménagement de l'espace d'interface à partir des années 1960, dictant ses vues au nom de l'intérêt général. A partir des années 1980, il a progressivement composé avec d'autres acteurs — communes, établissements de coopération intercommunale, syndicats mixtes — dont les compétences ont été renforcées par les lois de décentralisation.

A partir des années 2000, la réforme de la gouvernance des aéroports et la perspective d'une participation minoritaire de l'Etat viennent renforcer les questions sur la cohérence des aménagements à réaliser sur un territoire souvent malmené par des projets parfois trop isolés les uns des autres.

Aujourd'hui, tous les acteurs s'accordent sur un point : il y a nécessité à mettre en place un cadre de réflexion pérenne à même d'assurer la complémentarité des actions à conduire, et ce, à deux échelles :
- à l'échelle de l'espace d'interface d'une part,
- à l'échelle de la plateforme intermodale d'autre part.
Les communes et leurs groupements — la Communauté urbaine de Lyon et la CCEL notamment — le gestionnaire de la plateforme et les syndicats de Scot — le Sepal en particulier— ont une responsabilité éminente dans cette perspective.

L'Etat, un acteur incontournable

De l'Etat aménageur à l'Etat garant

Comme l'a montré le rappel historique, c'est bien l'Etat et ses services qui ont impulsé une dynamique décisive sur l'espace d'interface en y décidant l'implantation notamment de l'aéroport, de la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau, et d'un système complet d'infrastructures de desserte, comprenant les autoroutes A42, A43 et A432 et une liaison ferroviaire grande vitesse (LGV Méditerranée).

La décentralisation n'a pas sonné le glas des missions régaliennes sur les espaces aéroportuaires

Entre les années 1960 et aujourd'hui, par le biais du processus de décentralisation, les territoires sont devenus de plus en plus autonomes dans la gestion du droit des sols et dans l'impulsion des politiques d'aménagement.

Mais l'Etat, tout en se centrant sur ses fonctions régaliennes, conserve encore des prérogatives importantes sur cet espace. Lui seul semble pouvoir garantir, encore aujourd'hui, la préservation des équilibres indispensables, faute d'une alternative crédible.

Plusieurs leviers d'action

L'Etat dispose de leviers d'action importants pour orienter l'aménagement de l'espace d'interface. Ainsi, la Directive territoriale d'aménagement préparée par ses services (Sgar et Dreal), approuvée en janvier 2007, a intégré les contraintes imposées par le Programme d'intérêt général (Pig) et impose désormais ses orientations à celles des schémas de cohérence territoriale.

Les règles imposées par le Plan d'exposition au bruit (PEB) permettent également à l'Etat de contrôler l'urbanisation au droit des pistes et sous les cônes d'envol. L'édiction d'une zone d'aménagement différé lui permet d'exercer un contrôle foncier sur toute la zone dite d'« Avant projet plan masse » (APPM) qui doit recevoir deux pistes complémentaires ainsi que le dédoublement des modules de contrôle et d'embarquement à l'ouest de l'aérogare actuel.

Un intervenant clef sur la plateforme intermodale

Par l'intermédiaire de ses services spécialisés – Subdivision des bases aériennes et Direction générale de l'aviation civile (DGAC) – l'Etat assure le contrôle de l'espace aérien mais aussi l'allotissement au sein de la zone d'aménagement différée. Aucune urbanisation ne peut se développer sans son accord au sein de la zone APPM. Il exerce une tutelle sur l'exploitant pour ce qui concerne sa stratégie de développement et d'installations physiques (« plan directeur »).

Un pouvoir d'incitation

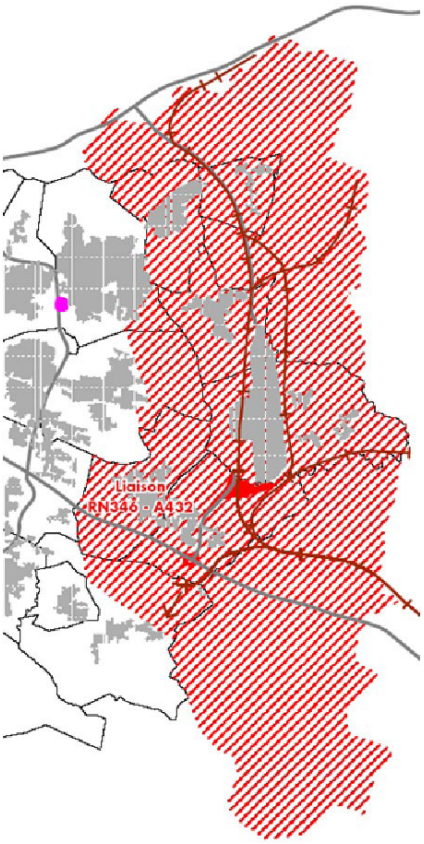
L'Etat exerce un contrôle de légalité sur les actes des communes et dispose de pouvoirs de police étendus notamment pour ce qui concerne la police de l'eau. Il doit également reconfigurer avant juin 2013 la carte de la coopération intercommunale. Ainsi, son pouvoir d'incitation est majeur pour ce qui concerne notamment l'évolution des périmètres des EPCI au sud du territoire.

Enfin, l'Etat maîtrise le processus d'ouverture du capital d'Aéroports de Lyon, ouverture qui doit se traduire par une entrée au capital d'un opérateur extérieur. Courant 2010, il a fait nommer Patrice Raullin à la présidence du Conseil de surveillance d'Aéroports de Lyon.

L'Etat investisseur : les projets de grandes infrastructures

L'Etat exerce une action sur l'espace d'interface en soutenant la construction de grandes infrastructures comme la ligne à grande vitesse Lyon-Turin ou encore le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il intervient plus indirectement à travers les grands opérateurs publics, à l'exemple de RFF, de la SNCF ou bien de Réseau de transport d'électricité (RTE).

Périmètre du plan d'exposition au bruit (donnée 2006)



Précision

Les communes iséroises de l'Est lyonnais

Plusieurs communes de l'Isère ont fait l'objet en 1968 d'un rattachement administratif au département du Rhône dans la perspective de la création de l'aéroport de Satolas (nom de l'époque). Cette mesure d'autorité a laissé de profondes marques dans les esprits et les solidarités locales demeurent vivaces, par-delà le découpage administratif.

Aéroports de Lyon : priorité à la diversification des opérateurs et des activités

Une gouvernance bicéphale favorable aux actionnaires minoritaires

Depuis mars 2007, une société anonyme à capitaux publics est gestionnaire des plateformes aéroportuaires Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron. Il s'agit de la société anonyme Aéroports de Lyon (SA ADL). Les prérogatives de cette nouvelle structure sont la gestion et la promotion des deux aéroports mais aussi des assiettes foncières qui lui sont associées. Ces prérogatives sont donc étendues à toutes les opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement aux aéroports.

Les actionnaires de la SA ADL sont l'Etat (60 %), la CCI (25 %) et les trois collectivités territoriales : Grand Lyon, Région Rhône-Alpes et Département du Rhône avec chacun 5 %. Elle s'organise autour de deux entités : un directoire qui gère les activités sur la plateforme aéroportuaire et un conseil de surveillance qui approuve les décisions stratégiques et exerce le contrôle de la gestion de la SA :

- Le conseil de surveillance est composé de quinze membres désignés par les actionnaires : huit représentants de l'Etat, quatre représentants de la CCI et trois représentants des collectivités. Ils sont nommés pour trois ans.
- Le directoire, composé de deux à cinq membres, est nommé par le conseil de surveillance. Il peut révoquer ses membres. Ils sont nommés pour cinq ans.

La répartition actuelle de l'actionnariat est exclusivement publique. L'Etat est majoritaire mais les modalités de prise de décisions (à la majorité des 2/3) imposent à l'Etat de s'entendre avec les autres actionnaires.

Un actionnariat public majoritaire jusqu'en 2013

La loi du 20 avril 2005 (loi n° 2005-357), modifiant le cadre de gestion des grands aéroports régionaux, permet l'entrée d'investisseurs privés au capital des sociétés aéroportuaires créant ainsi un véritable partenariat public-privé au sein duquel l'Etat resterait majoritaire. En effet, la loi ne prévoit pas une « privatisation » des aéroports mais une « participation » d'actionnaires privés. Si ce transfert de gestion à une entité autonome permet l'amélioration de la situation financière des aéroports, il n'assure pas forcément leur rentabilité. C'est ce que précise l'organisation civile internationale qui expose que la supervision des aéroports semble nécessaire pour garantir la protection des intérêts des usagers.

Après 2013 : une nouvelle donne

A partir de là, plusieurs scénarios d'évolution de l'actionnariat sont envisageables. Ces scénarios sont susceptibles d'affecter sensiblement la stratégie d'ADL selon l'évolution de la participation de l'Etat, des collectivités, de la CCIL, et de la création du partenariat nouveau à intégrer. La gestion des aéroports intéresse de fait plusieurs entreprises françaises : Aéroports de Paris (ADP) notamment, mais aussi Kéolis (du groupe SNCF), Connex (du groupe Véolia) et Vinci qui se place sur le marché international des concessions.

La stratégie de l'aéroport

Lyon présente toutes les caractéristiques des grands aéroports hormis le nombre modeste de passagers (inférieur à dix millions). Les flux domestiques représentent une part importante des flux de Lyon-Saint Exupéry et sont opérés majoritairement par Air France. L'aéroport ambitionne de franchir le seuil des dix millions de passagers entre 2011 et 2013. La pleine croissance, anticipée avant la crise, ne devrait être retrouvée qu'en 2011. Il est par conséquent réaliste de penser que le cap des dix millions de passagers ne sera pas atteint avant 2014-2015.

Une stratégie multi-spécialiste

Lyon-Saint Exupéry a adopté une stratégie multi-spécialiste visant à développer des installations dédiées aux trois segments stratégiques privilégiés : celui des opérateurs traditionnels, celui correspondant au hub Air France KLM et son hub et celui correspondant aux compagnies low cost.

Lyon-Saint Exupéry est le premier aéroport en France à adopter une telle spécialisation des infrastructures et installations. Cette stratégie s'inscrit nettement en rupture de la tendance européenne actuelle, visant à développer des infrastructures et installations simples et modulaires pouvant s'adapter à l'ensemble des opérateurs et des segments de trafic.

Un développement des low cost

Selon l'étude Roland Berger (2007), l'évolution du trafic de l'aéroport dépendra tout d'abord du développement de l'offre low cost (LCC). Les LCC sont les principales compagnies en croissance. Depuis 2007, EasyJet a ouvert à Lyon-Saint Exupéry une base. Le développement des transporteurs Low Cost à Lyon-Saint Exupéry a permis d'atténuer les effets de la crise.

Un développement du fret

Concernant le fret, Lyon devra rattraper son retard par rapport aux autres hubs régionaux en améliorant sa compétitivité, en passant outre la politique d'Air France qui en fait un pôle secondaire et en tirant partie des projets d'infrastructures multimodaux (Carex, CFAL, Lyon-Turin).

La stratégie extra aéronautique

L'extra aéronautique est une source de revenus importante pour les aéroports. Commerces et parkings demeurent les activités les plus profitables des aéroports. Ainsi, à partir du rapport du cabinet de conseil Roland Berger, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry articule sa stratégie autour des axes suivants :

• Développement des parkings

La saturation des parkings et la croissance du nombre de passagers nécessitent de construire de nouvelles structures. Leur financement pourrait entrainer une hausse des tarifs. Selon SCR conseil, au regard de l'augmentation prévue du trafic et des évolutions possibles dans la fréquentation de la plateforme intermodale, la croissance à long terme de l'offre de parkings envisagée par ADL (jusqu'à 3 000 places dont un tiers en cœur du site) semble très importante. Par ailleurs, certaines surfaces réservées pour le développement des parkings constituent des espaces fonciers de qualité qui pourraient être mieux utilisés pour d'autres développements non-aéronautiques.

• Développement des commerces

L'extension des surfaces commerciales et la diversification des services sont les objectifs à atteindre afin d'exploiter au maximum la rentabilité de ces activités pour l'aéroport et d'améliorer son attractivité.

• Développement de l'immobilier d'entreprises

L'enjeu est de développer un pôle tertiaire pour la métropole en profitant du potentiel de développement issu des capacités foncières du site et de sa desserte multimodale. Mais il est actuellement sous-exploité. L'aéroport Lyon-Saint Exupéry a le potentiel pour développer un grand pôle d'affaires et d'activités. Cependant, ADL doit conduire son programme immobilier en cohérence avec les collectivités voisines.

• Devenir une véritable « Airport city »

Aéroports de Lyon poursuivent activement une stratégie de développement axée sur les recettes extra aéronautiques. La société cherche à développer au sein de la zone d'avant projet plan masse des parcs tertiaires, des espaces logistiques en relation avec le fret avionné ou opéré par des transporteurs aériens, des activités d'hôtellerie, de centres de conférences, ou encore des activités commerciales. Cette stratégie vise à faire de la plateforme une véritable « Airport city », à l'exemple des modèles de développement endossés par des plateformes aéroportuaires européennes (Manchester, Francfort, Amsterdam) où jusqu'à 80 % du chiffre d'affaires est lié à des activités non liées au trafic aérien. Le projet immédiat porté par ADL concerne la commercialisation des six hectares du secteur dit du « triangle du gaz » (projet « Airparc ») au sud de l'aérogare.

A plus long terme, ADL envisage la commercialisation de deux tènements de l'ordre de 50 à 60 hectares situés au nord et au sud de l'APPM, à l'ouest de la RD 29 (voir carte page 43).

Le développement de ces deux tènements est soumis à l'accord de la DGAC, sur la base d'un Schéma directeur à l'horizon 2020 reactualisé, précisant les intentions d'aménagement sur les 900 hectares de la zone ouest. Il convient de noter que la commercialisation de la zone tertiaire ULYS (parc de bureaux), au cœur de la plateforme, démarre moyennement avec seulement deux lots commercialisés en 2010.

La SA ADL s'organise autour de deux entités : un conseil de surveillance et un directoire. Le conseil de surveillance joue un rôle majeur, il nomme et révoque le directoire. L'actionnariat est répartit entre cinq acteurs : l'Etat détient la majorité des parts (60 %) devant la CCIL (25 %) et les trois collectivités (5 %). Cette répartition est amenée à évoluer prochainement.

Organisation de la SA ADL

Gestionnaire

CONSEIL DE SURVEILLANCE
Président: P. RAULLIN
15 représentants nommés par les actionnaires pour 3 ans
(8 Etat/4 CCI/ 3 Collectivités)

Approuve les décisions stratégiques & Contrôle la gestion de la SA (budget, finances, acquisitions, etc.)

↓ Nomme et révoque

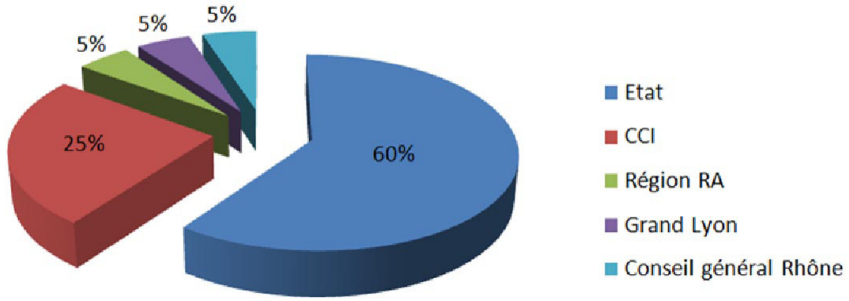
DIRECTOIRE
Président : Y. GUYON
2 à 5 représentants nommés par le Conseil de surveillance pour 5 ans

Dirige les activités de la plateformes aéroportuaire & Assure son exploitation et sa bonne administration

Administration

DIRECTEUR GENERAL
P. BERNAND

Fonctionnement de la SA ADL et répartition de l'actionnariat depuis 2007



Source : Agence d'urbanisme de Lyon

Les communes et leurs groupements

L'Est lyonnais : une réalité politique

A la fin des années 1960, la partition administrative du territoire est réalisée. Sept communes sont rattachées au département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon est créée. Ces deux décisions d'autorité n'ont pas effacé les anciennes solidarités dans cette terre dauphinoise. Les relations politiques, sociales et culturelles restent nombreuses et variées notamment au niveau du canton de Meyzieu qui rassemble Meyzieu et les six communes de la Communauté de communes de l'Est lyonnais.

Ainsi, il existe encore un fort sentiment d'appartenance à cet « Est lyonnais » qui transcende les découpages administratifs. Cet « Est lyonnais » est une réalité identitaire et géographique vivace, dans laquelle élus locaux et habitants se reconnaissent. Elle s'est traduite politiquement par la création d'une communauté de communes en 1993, qui s'est construite à l'origine par opposition au Grand Lyon, devenue au fil des ans une véritable intercommunalité de projet dotée en 2004 d'une charte de développement et d'aménagement, revisitée en 2009. Cette intercommunalité préserve des liens importants avec les communes voisines. Solidarités politique et économique se nouent au travers d'une multiplicité de structures de coopération, à l'exemple du Sage de l'Est lyonnais ou encore du syndicat d'électricité.

L'agglomération pontoise : des identités locales importantes

Le mouvement vers l'intercommunalité est difficile du côté du canton de Pont-de-Chéruy, un bassin de vie industriel touché par la crise (tréfileries) et en forte difficulté économique et sociale. Le canton de Pont-de-Chéruy est de création récente, puisqu'issu du redécoupage départemental effectué par l'Etat en 1967-1968. La Communauté de communes Porte dauphinoise de Lyon Satolas a été créée en 1993 ; elle est essentiellement axée sur une intercommunalité de services. Elle ne dispose pas de document de type charte de développement. Cet EPCI a eu des difficultés à s'insérer dans le projet du Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné. Aujourd'hui, le retrait annoncé de la commune de Tignieu-Jameyzieu du syndicat mixte porteur du Scot risque de menacer l'existence du document supra-communal qui guide les politiques locales d'urbanisme.

La vallée urbaine du Nord-Isère (secteur ouest) : naissance d'une intercommunalité

Ce secteur de l'espace d'interface (périmètre d'analyse) s'organise autour de l'ensemble composé des communes de Saint-Quentin-Fallavier, de La Verpillière et de Villefontaine. L'organisation de cet ensemble a été bouleversée par la création de la ville nouvelle en 1970. Cette décision des pouvoirs publics, prise deux années auparavant, intervient dans un territoire encore rural, sans véritable chef-lieu, qui subissait la domination du pôle lyonnais, déstabilisé par le redécoupage administratif intervenu entre 1967 et 1971. Quatre communes du canton d'Heyrieux, une partie de la commune de Satolas-et-Bonce et la commune de Colombier-Saugnieu sont rattachées au département du Rhône durant cette période.

La création de la Ville nouvelle va bouleverser les équilibres de ces communes, tant au plan démographique, sociologique que politique. Pendant plus de trente ans, le nouvel établissement public (Epida) et le syndicat communautaire d'aménagement (devenu syndicat d'agglomération nouvelle (San) en 1983) vont orienter les politiques d'aménagement des communes. Tout d'abord au nombre de 21, elles ne sont plus que cinq à partir de 1984 (La Verpillière a quitté le syndicat dès 1979). Jusqu'en 2007, l'établissement public est en fait le mandataire permanent du Syndicat communautaire d'aménagement puis du San. Il définit les objectifs d'aménagement et la stratégie générale d'organisation du territoire ; il est beaucoup plus qu'un simple outil technique.

En 2007, la Communauté d'agglomération de la Porte de l'Isère est créée. Ce n'est véritablement qu'à cette date que les communes de la vallée urbaine ont pu se rapprocher du droit commun concernant l'urbanisme, le régime financier et le statut administratif.

Entre cité jardin, ville nature et ville satellite, urbanistes et ingénieurs auront testé un peu toutes les figures de la ville contemporaine à travers des programmes d'urbanisation qui n'auront pas permis d'atteindre les 200 000 habitants escomptés, mais qui aura tout de même accueilli 60 000 nouveaux habitants et un parc d'activités parmi les plus étendus d'Europe dans le domaine de la logistique.

Quoiqu'il en soit, cette polarité nouvelle conserve plus que des traces de l'ambition initiale d'une « ville à la campagne », mais elle n'aura cependant pas empêché un mouvement de périurbanisation qu'elle devait contrecarrer.

La Communauté urbaine de Lyon : une volonté d'agir

Le Grand Lyon s'est toujours intéressé au développement de la plateforme aérienne. Depuis le dernier mandat, cet intérêt est nettement marqué et s'exprime au travers du dispositif dit « de gouvernance métropolitaine ». Il révèle la volonté des élus de l'agglomération de faire de Lyon-Saint Exupéry une porte d'entrée internationale en France et un moteur économique pour la métropole.

Un déficit de stratégie partagée

Le diagnostic formulé par les élus communautaires est que cette ambition ne peut être portée par des acteurs isolés, compte tenu de l'importance de la marche à franchir. Début 2010, dans le cadre du dispositif dit de « gouvernance métropolitaine » (projet de « pôle métropolitain » ; voir page 82), les élus des agglomérations de Lyon, de Saint-Etienne et de la Porte de l'Isère (celle de Vienne les a rejoint depuis) ont ainsi retenu l'objectif de « partager une ambition pour le développement de Saint Exupéry ».

Les élus souhaitent se positionner de manière claire « pour que la plateforme multimodale devienne un véritable outil d'aménagement du territoire » ; « qu'elle ne soit pas seulement considérée comme un centre de profit ».

Œuvrer sur trois fronts

Les élus souhaitent œuvrer sur trois fronts : la stratégie aéroportuaire, le positionnement économique du site de la plateforme et de son environnement proche, et l'amélioration du système de transports aux différentes échelles.

Sur la stratégie aéroportuaire : optimiser la zone de chalandise

Les élus de la gouvernance métropolitaine souhaitent adosser l'aéroport à la zone de chalandise la plus large possible. Selon eux, l'aéroport ne peut prétendre devenir une deuxième porte d'entrée internationale en France sans qu'un effort considérable ne soit fait pour optimiser le drainage de la zone de chalandise. Deux objectifs seraient à poursuivre : une clarification des intentions

de l'Etat en matière de développement des grandes plateformes aéroportuaires nationales et une meilleure articulation de l'offre ferroviaire avec la desserte aérienne.

Sur le positionnement économique : utiliser au mieux le potentiel foncier

Pour les élus de la gouvernance métropolitaine lyonnaise, il s'agit de passer d'aménagements au coup par coup et d'une logique plutôt extensive, à une logique de projet partagé (ADL/collectivités), avec une vision à long terme du développement du territoire, garante d'une cohérence avec les autres pôles économiques de la métropole. Les acteurs de la gouvernance métropolitaine relève quatre défis : cibler les types d'activités économiques ; savoir utiliser au mieux le foncier potentiel ; localiser les activités et les services en fonction d'un projet d'aménagement ambitieux ; assurer une bonne accessibilité du site pour les salariés. Les élus des quatre agglomérations souhaiteraient plus globalement, en accord la Communauté de communes de l'Est lyonnais, inciter Aéroports de Lyon à construire avec eux un projet de « pôle économique ».

L'amélioration du système de transport : viser une ambition raisonnée

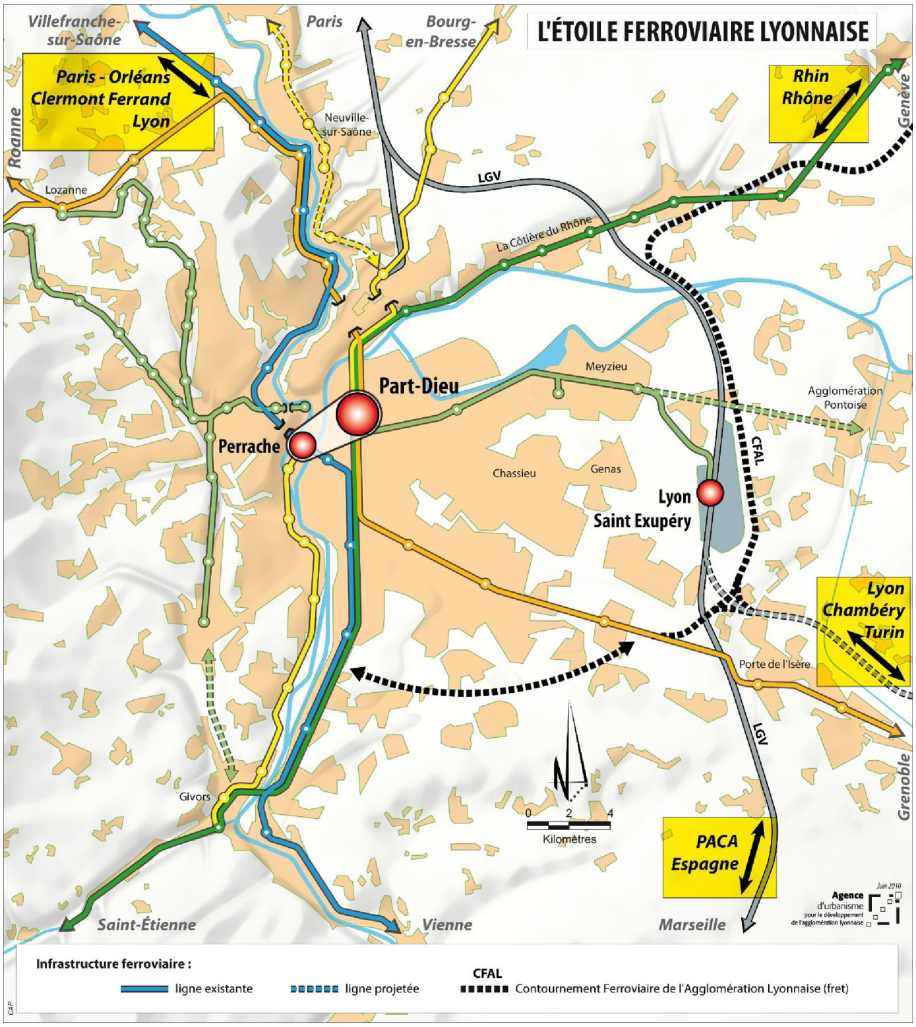
A l'échelle internationale, Lyon-Part Dieu doit, selon les élus métropolitains, rester le point d'accès principal au réseau européen, Saint Exupéry constituant un autre point d'accès à ce réseau. Les élus souhaitent que l'amélioration de la desserte de la plateforme se construise autour de trois axes :

- celui de l'offre TGV sur Lyon-Saint Exupéry qui, pour les collectivités, est insuffisante ;
- celui de l'accessibilité de la plateforme de Lyon-Saint Exupéry par les trains régionaux ;
- celui de la régulation de la politique d'accessibilité routière menée par l'aéroport, notamment en matière de stationnements (offre et politique tarifaire).

A l'échelle métropolitaine, deux enjeux sont identifiés. Le premier est celui de la desserte de Lyon-Saint Exupéry depuis Saint-Etienne, en lien avec le projet de CFAL. Rhônexpress, malgré tout son intérêt, a le désavantage d'obliger à une rupture de charge à Part-Dieu et d'être une liaison coûteuse (13 € en sus du billet TER). Le second est la perspective d'intégrer le CFAL dans le réseau métropolitain Real à l'horizon de sa réalisation (2020 au mieux).

A l'échelle du bassin de vie enfin, l'enjeu principal pour les élus du pôle métropolitain est la mise en place de transports collectifs distincts de ceux des clients de l'aéroport pour les salariés qui travaillent sur la plateforme multimodale (beaucoup d'horaires décalés).

L'étoile ferroviaire lyonnaise



Pour aller plus loin

Région Rhône-Alpes, Départements du Rhône, de l'Isère, Grand Lyon, CCI de Lyon - Satolas 2015 : rapport de synthèse.– Juillet 1996

Préfecture de la Région Rhône-Alpes - Aéroport de Lyon Satolas 2015 : développement et qualité de vie : révision de l'APPM.-Octobre 1996

* Stratégy Consultants, Berger R.– Aéroports de Lyon-Saint Exupéry et Bron : analyse stratégique.– Août 2007

Région urbaine de Lyon - Gouvernance métropolitaine : séminaire du 9 juillet 2009.– 2009

Région urbaine de Lyon - Gouvernance métropolitaine : synthèse de la rencontre du 9 février 2010 et définition d'un plan d'actions métropolitain.– 2010

Région urbaine de Lyon - Quinze actions pour une Eurométropole ambitieuse et pragmatique.– 2010

* Synthèse de ces documents dans le tome 2

Nouvel acteur, le pôle métropolitain en constitution

Avant même la promulgation de la loi sur la réforme territoriale du 16 décembre 2010, des rapprochements entre différents EPCI de l'aire métropolitaine lyonnaise s'étaient opérés dès 2008. Un dispositif informel de dialogue et d'échange intercommunautaire avait été constitué, appelé « G3 », puis « G4 » à compter de juillet 2010.

La constitution d'un pôle métropolitain est depuis début 2011 en préparation entre le Grand Lyon, Saint-Etienne Métropole et les Communautés d'agglomération de la Porte de l'Isère et du Pays viennois. Le pôle métropolitain pourrait à terme associer la Communauté de communes de l'Est lyonnais. Son objet est de réaliser des actions d'intérêt métropolitain. Une liste de quinze actions a été ratifiée par les élus dont une action dite transversale « Partager une ambition pour le développement de Saint Exupéry » (voir synthèse de la rencontre du 9 février 2010 sur la gouvernance métropolitaine éditée par la Rul).

Dans le cadre de la dynamique de rapprochement initiée par ces collectivités, et pour l'espace qui nous concerne, les changements majeurs à intervenir concernerait l'élargissement de l'assiette territoriale du Sytral, la création d'une société publique d'aménagement local et la constitution d'un pool de réflexion et d'action entre le pôle métropolitain et Aéroports de Lyon.

Une novation, une dynamique

Cette initiative est de nature à apporter une réponse aux problèmes formulés supra, et elle apparaît comme un mouvement de fond à prendre véritablement au sérieux. Mais elle ne saurait cependant suffire à lever toutes les interrogations. Notamment, une révision de la carte de la coopération intercommunale apparaît indispensable dans un secteur où les juxtapositions de périmètres et d'autorités forment un entremêlement de pouvoirs inextricable.

Forme EPCI	Nom de l'EPCI	Date création	Nombre total de communes	Population totale	Compétences	Président (Commune dont il est le maire)
Communauté urbaine	Grand Lyon	1968	57	1 300 000 habitants	Urbanisme et aménagement Services quotidiens (voirie, distribution de l'eau, ordures, déplacement et stationnement) Economie, foncier, immobilier	Gérard Collomb (Lyon)
Communauté d'agglomération	Porte de l'Isère	2006	21	94 000 habitants	Développement économique Aménagement de l'espace communautaire Equilibre social de l'habitat et politique de la ville Protection et mise en valeur de l'environnement Assainissement, eau, éclairage et circulation, sécurité incendie	Alain Cottalorda (Bourgoin-Jallieu)
Communauté de communes	Est lyonnais	1993	6 (dont Colombier Saugnieu)	30 000 habitants	Aménagement et cadre de vie Déchets Développement économique Politique de l'habitat protection de l'environnement Voirie et transports	Jean-Pierre Jourdain (Saint-Bonnet-de-Mure)
	Porte dauphinoise de Lyon Satolas	1993	6	23 200 habitants	Développement économique Environnement Incendie secours Politique de l'habitat Aménagement et gestion des aires de grand passage	Gérard Dezempte (Charvieu-Chavagneux)
	Isle Crémieu	2000	20	21 300 habitants	Développement économique Social, jeunesse Voirie, Déchets, Habitat Culture et éducation, cadre de vie	Adolphe Molina (Veyssilieu)
	Collines du Nord Dauphiné	2001	9	19 000 habitants	Economie, emploi et développement Aménagement et protection de l'environnement Solidarité et jeunesse Culture et animation Sécurité	Michel Nivon (Saint-Just-Chaleyssin)

Une gouvernance partenariale élargie

Depuis 2010, l'investissement du «G4» (« 4 » pour les quatre agglomérations engagées dans le projet de pôle métropolitain) apporte une perspective nouvelle à la gouvernance de l'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry. A terme l'efficience de cette initiative est liée à sa capacité à instaurer les conditions d'une gouvernance partenariale élargie associant les EPCI non inclus dans le futur pôle métropolitain ainsi que les autres acteurs qui jouent un rôle incontournable dans l'aménagement, le développement et la gestion du territoire d'interface, notamment l'Etat, la Région, les Conseils généraux, les opérateurs de transport collectif, les chambres d'agriculture, et Aéroport de Lyon.

Les scènes de concertation et de prise en compte de la parole habitante

« Satolas 2015 »

En 1988, en prévision de l'arrivée de la gare TGV, l'Etat a engagé la révision du premier APPM approuvé en 1970. L'Aviation civile, la DDE et la CCI (gestionnaire) ont décidé de porter une procédure de consultation sur la révision de l'APPM, afin d'engager une réflexion transversale sur les conditions de développement de l'aéroport. Le cadre de la consultation a donc été élargi : 72 collectivités (dont 42 communes concernées par le PEB) ont été invitées à donner leur avis sur le projet baptisé « Satolas 2015 ». Ce projet prend en compte une révision de l'APPM et les documents qui vont en découler : plan d'exposition au bruit, et surtout projet d'intérêt général visant à limiter l'urbanisation dans vingt communes riveraines. « Satolas 2015 » intègre plus largement la question du développement de l'aéroport et de ses conséquences sur l'activité économique et sur l'environnement.

« Pas dans mon jardin »

Les délibérations relatives à cette consultation montrent que les conditions de développement de la plateforme font dès lors débat. Sur les soixante-sept structures qui ont délibéré, seule la moitié a donné un avis favorable au projet.

La « Cocoenvi », un lieu de consultation

Le nouvel APPM a été approuvé en juin 1999, avec un projet de quatre pistes (au lieu de trois prévues en 1970) ainsi qu'avec la suppression d'environ 1 000 hectares inscrits dans le périmètre initial de l'opération. Sont créées des réunions de concertation dites « Cocoenvi » (Commission consultative sur l'environnement), animées par le préfet. Ces commissions jouent un rôle important dans la mesure où elles constituent un espace d'échange entre les acteurs concernés par les nuisances sonores générées par l'activité aéronautique. Elles sont composées de trois collèges également répartis : les représentants des professions aéronautiques, les représentants des collectivités locales et les représentants des associations de riverains et de protection de l'environnement.

Les associations de riverains

En réaction au projet de développement de l'aéroport, des associations de riverains se structurent progressivement, dont l'Acenas, association créée en 1997, la plus active. Cette association s'oppose à l'extension de la plateforme aéroportuaire et à la création d'une troisième et d'une quatrième piste.

Des actions contentieuses

Dès le début des années 2000, les activités de l'association se traduisent par des manifestations contre le développement des nuisances dans l'Est lyonnais ou par des actions juridiques contre l'Etat ou les collectivités territoriales. La création de l'association trouve son origine dans le constat du manque de concertation et de débat publique autour de l'extension de l'aéroport.

L'Acenas compte près de 5 000 adhérents et des antennes locales dans l'Ain, l'Isère et le Rhône.

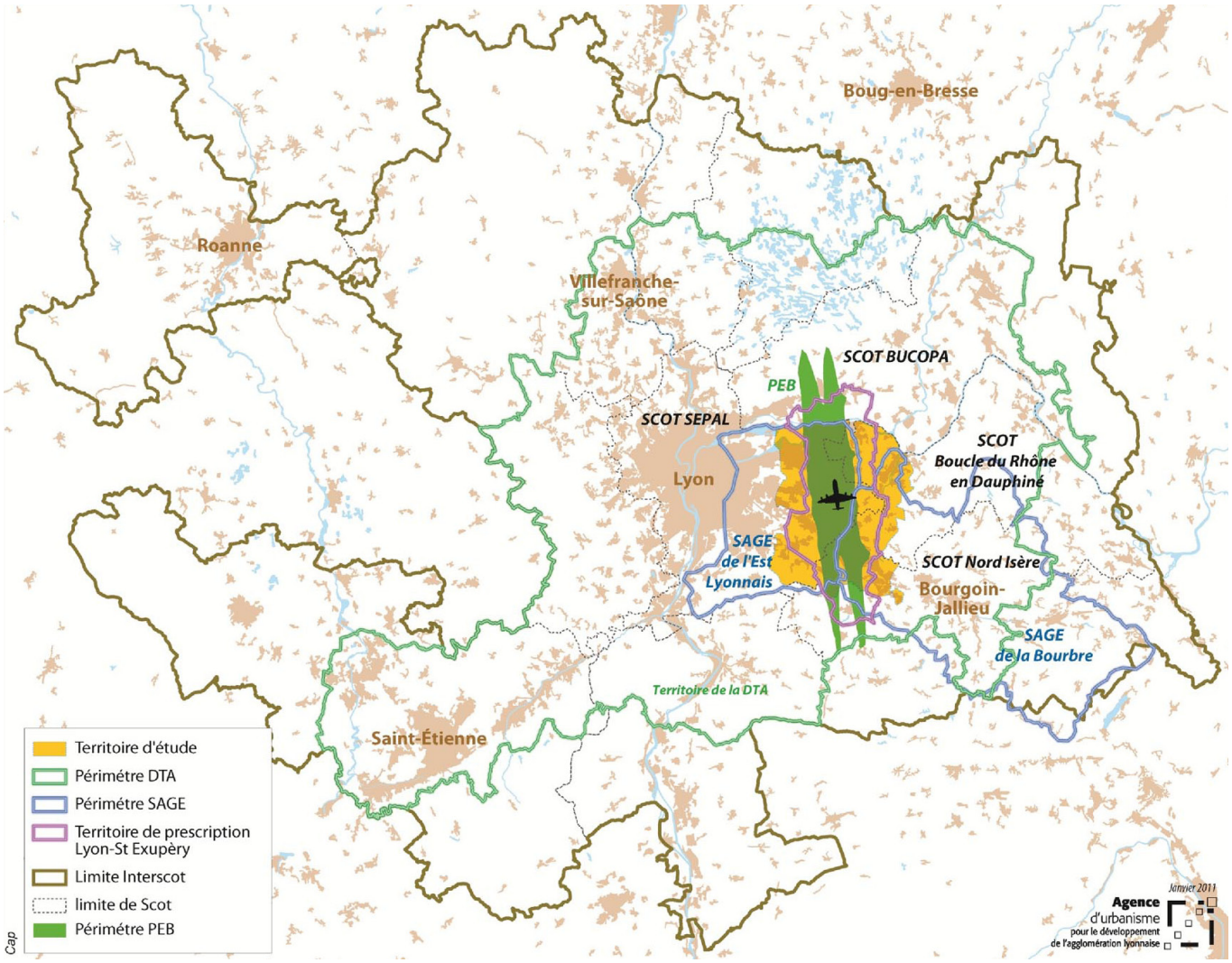
Manifestation organisée par Acenas et Fracture, Place des Terreaux, mai 2003

Les nuisances liées au développement des grandes infrastructures de transport est un sujet de plus en plus sensible dans l'Est lyonnais. Il donne lieu à d'importants mouvements de contestation. Elus locaux et populations riveraines se regroupent sous la forme d'association afin d'organiser la contestation, voire formuler des contre-propositions.

Un espace d'interface soumis à de nombreux outils réglementaires

L'aménagement de l'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry est encadré par un nombre conséquent de documents ou de démarches réglementaires émanant de différentes autorités. Ces outils sont élaborés dans des temporalités variées, par des structures de différents niveaux d'administration, selon des procédures et des règles qui relèvent de lois et de codes à chaque fois particuliers. Un seul document est en charge d'organiser la cohérence de l'ensemble, au nom d'un aménagement vertueux et durable de l'espace : le schéma de cohérence territoriale. Problème : sur l'espace d'interface, les Scot sont au nombre de quatre. Elaborés sans lien organisationnel autre que la démarche inter-Scot, ils sont mis en œuvre par des syndicats mixtes qui n'ont pas de compétence pour agir mais seulement pour suivre et contrôler.

L'EIM Lyon-Saint Exupéry fidèle à son statut d'espace d'interface est impacté par de nombreux dispositifs de planification portés par l'Etat (PEB, DTA) ou par les structures intercommunales (Scot, Sage). Leur périmètre s'intersectent à proximité de la plateforme aéroportuaire.



Un territoire à la croisée de nombreux outils réglementaires et dispositifs de planification

Pas moins de huit documents de niveau supra-communal

L'aménagement de l'espace d'interface est encadré par différents documents réglementaires. Leurs orientations engendrent un ensemble de règles et de dispositions à prendre en compte dans l'aménagement de l'espace.

Huit documents réglementaires de niveau intercommunal ont un impact sur le territoire d'étude :

- la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry ;
- les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la nappe de l'Est lyonnais et de la Bourbre ;
- les Schémas de cohérence territoriale (Scot) de l'Agglomération lyonnaise, Boucle du Rhône en Dauphiné, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain et Nord-Isère.

L'ensemble de ces documents exprime à la fois des logiques relevant d'enjeux nationaux et de coopérations territorialisées.

Des enjeux nationaux : la DTA

Assurant la prise en compte des enjeux de l'Etat, garante des grands équilibres sur le territoire métropolitain, la DTA s'impose aux documents d'urbanisme locaux qui doivent être compatibles avec ses dispositions.

La prise en compte des nuisances sonores : le PEB

Le PEB est un document relevant d'une réglementation nationale. Il vise à limiter et à prendre en compte dans l'aménagement du territoire les nuisances sonores liées à l'infrastructure aéroportuaire.

L'omniprésence de la nappe alluviale et des couloirs drainants

Les Sage de l'Est lyonnais et de la Bourbre définissent des mesures de protection et de préservation de la ressource en eau. Ils émanent d'une Commission locale de l'eau (CLE) associant des représentants de l'Etat, les élus des EPCI concernés, et des associations d'usagers.

Quatre Scot concernés

Enfin les Scot, documents de planification territoriale, sont élaborés par des syndicats mixtes représentant les communes et les EPCI du périmètre qu'ils couvrent.

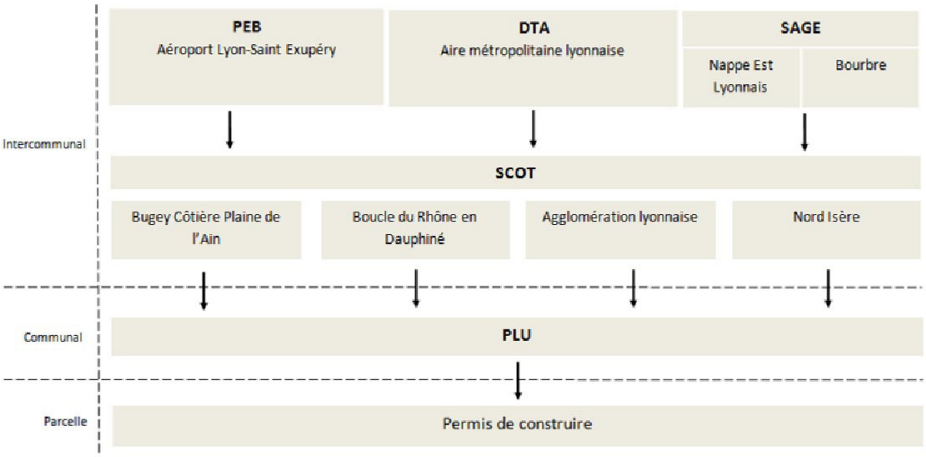
Des relations entre documents régies par un principe de compatibilité

Les relations entre l'ensemble de ces documents réglementaires sont fixées par la loi et régies par un principe de compatibilité ascendante/descendante. Les orientations de la DTA, du PEB et des deux Sage s'imposent ainsi aux documents d'urbanisme locaux (Scot et PLU).

De la même façon au niveau communal, les PLU doivent être compatibles avec les orientations des Scot. L'ensemble de ce système de planification résultant de l'emboitement de différents documents, de l'échelle des grands territoires à celle des communes, régule et contraint le développement urbain (obtention d'un permis de construire, réalisation d'une opération d'aménagement, etc.).

Un bref inventaire des principales dispositions énoncées par ces huit documents sur l'espace d'interface permet de mettre en évidence leur nature et leurs impacts localement.

Documents de planification et hiérarchie des normes



L'ensemble des documents impactant l'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry agit à des échelles de territoire spécifiques. Ils sont liés entre eux par un principe de compatibilité, qui implique la non contrariété du document de rang supérieur par le document de rang inférieur.

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise : document majeur pour la maîtrise du développement autour de la plateforme aéroportuaire

La DTA exprime les orientations fondamentales de l'Etat (garant de l'intérêt général) en matière d'aménagement, de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation de l'environnement.

La Directive entend garantir le respect des grands équilibres urbains, économiques et environnementaux. Elle est sensée être une base de dialogue entre les collectivités locales et les services de l'Etat en charge de son suivi.

Son périmètre d'application est l'aire métropolitaine dans un sens relativement restrictif, à savoir limitée aux agglomérations de Saint-Etienne, de Lyon et de l'Isle d'Abeau Bourgoin-Jallieu.

Un document essentiel

Il s'agit d'un document majeur en matière d'aménagement puisque l'ensemble des documents d'urbanisme locaux (Scot, PLU, etc.) couvert par la DTA doit appliquer ses prescriptions. Promulguée en janvier 2007, après près de dix années d'élaboration (1998-2006), la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise a été réalisée sous le pilotage technique du Secrétariat général aux affaires régionales (Sgar), sous l'autorité du Préfet de la Région Rhône-Alpes. Elle définit un ensemble d'objectifs et d'orientations d'aménagement (parfois spatialisées) à l'échelle de l'aire métropolitaine ou de secteurs spécifiques, notamment autour de la plateforme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry.

La plateforme aéroportuaire, centre de communication intermodal

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise précise le positionnement de la plateforme aéroportuaire et le rôle qu'elle joue au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Sa première fonction est d'offrir une ouverture et une accessibilité aérienne nationale et internationale à la métropole, à la région Rhône-Alpes et, plus largement, à l'ensemble du grand sud-est français.

Sa deuxième fonction est, selon la DTA, de constituer à terme la troisième gare lyonnaise : gare TGV et gare TER de l'est de l'agglomération lyonnaise et du Nord-Isère. Elle a vocation a être connectée à l'ensemble des grandes villes de Rhône-Alpes.

Enfin la plateforme de Lyon Saint-Exupéry constitue un pôle de transport et de conditionnement du fret aérien. Les activités qui s'implantent sur ou à proximité de la plateforme doivent être, selon la DTA, liées au développement et au fonctionnement de l'aéroport ou contribuer directement au rayonnement international de la métropole.

Un « territoire spécifique » soumis à des conditions d'urbanisation

Autour de la plateforme, l'espace interdépartemental Saint-Exupéry est défini comme « territoire spécifique » par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, du fait de son caractère stratégique, de son potentiel de développement et de la situation particulière de ce secteur, aux confins de quatre schémas de cohérence territoriale.

Ce territoire spécifique fait l'objet d'orientations territorialisées plus précises. La maîtrise de l'urbanisation y est vue comme une condition majeure pour préserver les capacités de développement futures de l'aéroport.

Trois pôles prioritaires de développement en dehors du territoire

Dans le même temps, la Directive privilégie l'accueil des populations et des activités nouvelles dans trois zones prioritaires à relier à la plateforme par des transports en commun performants : « couronne Est » de l'agglomération lyonnaise, agglomération nord-iséroise et agglomération de Pont-de-Chéruy (voir carte ci-dessous). Le périmètre du

territoire spécifique couvre vingt communes sur trois départements (Ain, Rhône, Isère) sur une superficie de près de 25 000 hectares. Ce territoire correspond au périmètre de l'ancien projet d'intérêt général « Projet de protection de l'aéroport Lyon-Satolas », un projet devenu caduque depuis l'approbation de la DTA, qui s'y substitue.

Des capacités d'accueil limitées à l'intérieur du territoire spécifique

La Directive reprend les prescriptions de l'ancien programme d'intérêt général, et le complète par, notamment, deux mesures restrictives sur le plan de l'urbanisation :

- Pour les communes de Meyzieu, de Genas, et de Saint-Pierre-de-Chandieu, les zones urbanisées ou urbanisables ne seront pas étendues à l'est et au nord-est des limites cartographiées (carte ci-dessous).
- Pour les dix-sept autres communes incluses dans le périmètre, à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme locaux, en matière d'urbanisation à vocation d'habitat et économique, la capacité d'accueil réelle totale en population de chaque commune, telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005), pourra être pleinement utilisée mais ne pourra pas être augmentée.

Protéger la couronne verte

La DTA identifie également deux coupures vertes au sud du périmètre (voir carte ci-dessous) permettant d'assurer le maintien d'une séparation nette entre l'agglomération lyonnaise et l'agglomération nord-iséroise et de « renforcer la couronne verte à dominante agricole ».

Deux sites d'intérêt économique

D'autre part, la DTA identifie des sites d'intérêt économique métropolitain dont le développement est soumis à différentes conditions notamment de desserte et d'aménagement (réalisation d'un projet prévoyant le phasage de réalisation et les modalités de mise en œuvre. Deux d'entre eux sont localisés dans le territoire spécifique : la plateforme de Saint Exupéry (et les terrains immédiatement contigus) et la zone dite des Quatre Chênes.

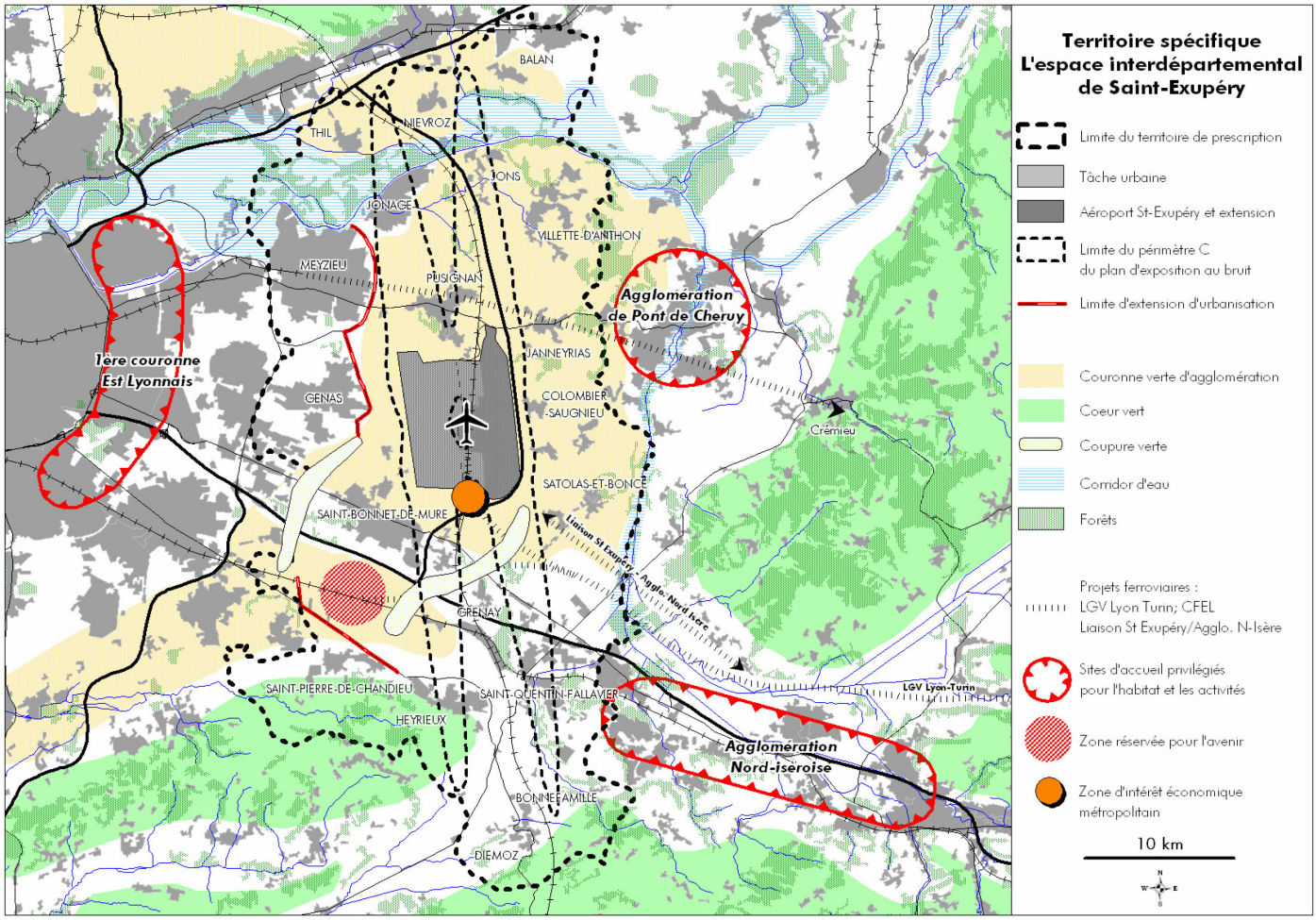
Des contraintes importantes

Les contraintes réglementaires liées à la DTA sont particulièrement importantes pour les communes inclues dans le périmètre de prescription, notamment pour dix-sept d'entre elles dont les capacités de développement ne peuvent pas être augmentées.

Si la DTA restreint largement l'urbanisation autour de la plateforme et préserve ses capacités de développement sur le long terme, à l'inverse ce document — par sa nature même — ne peut impulser de dynamique de projet sur ce territoire stratégique.

La présence de la plateforme est, pour les communes, une contrainte plus qu'une opportunité à saisir.

Territoire spécifique. L'espace interdépartemental de Saint Exupéry



Source : DTA, octobre 2006, page 56

Le plan d'exposition au bruit : limiter l'impact des nuisances liées à l'aéroport

Instrument juridique destiné à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport, le PEB couvre un total de trente communes autour de la plateforme aéroportuaire. Il constitue un document particulièrement contraignant puisque les dispositions de l'ensemble des documents de rang inférieur (Scot, PLH, PLU, etc.) doivent être compatibles avec ses dispositions.

Un nouveau PEB approuvé en 2002

Au même titre que l'Avant projet de plan masse (APPM), le PEB Lyon-Saint Exupéry constitue un instrument de planification destiné à encadrer et à accompagner le développement de l'aéroport pour le rendre compatible avec le maintien d'une qualité de vie dans son environnement proche.

Suite à l'approbation du nouvel avant-projet plan masse de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry par le ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement en juin 1999, le premier plan d'exposition au bruit (approuvé en 1977) a été révisé sur la base du nouvel APPM, et approuvé en juin 2002.

Instauration d'un nouvel indice européen de la gêne sonore

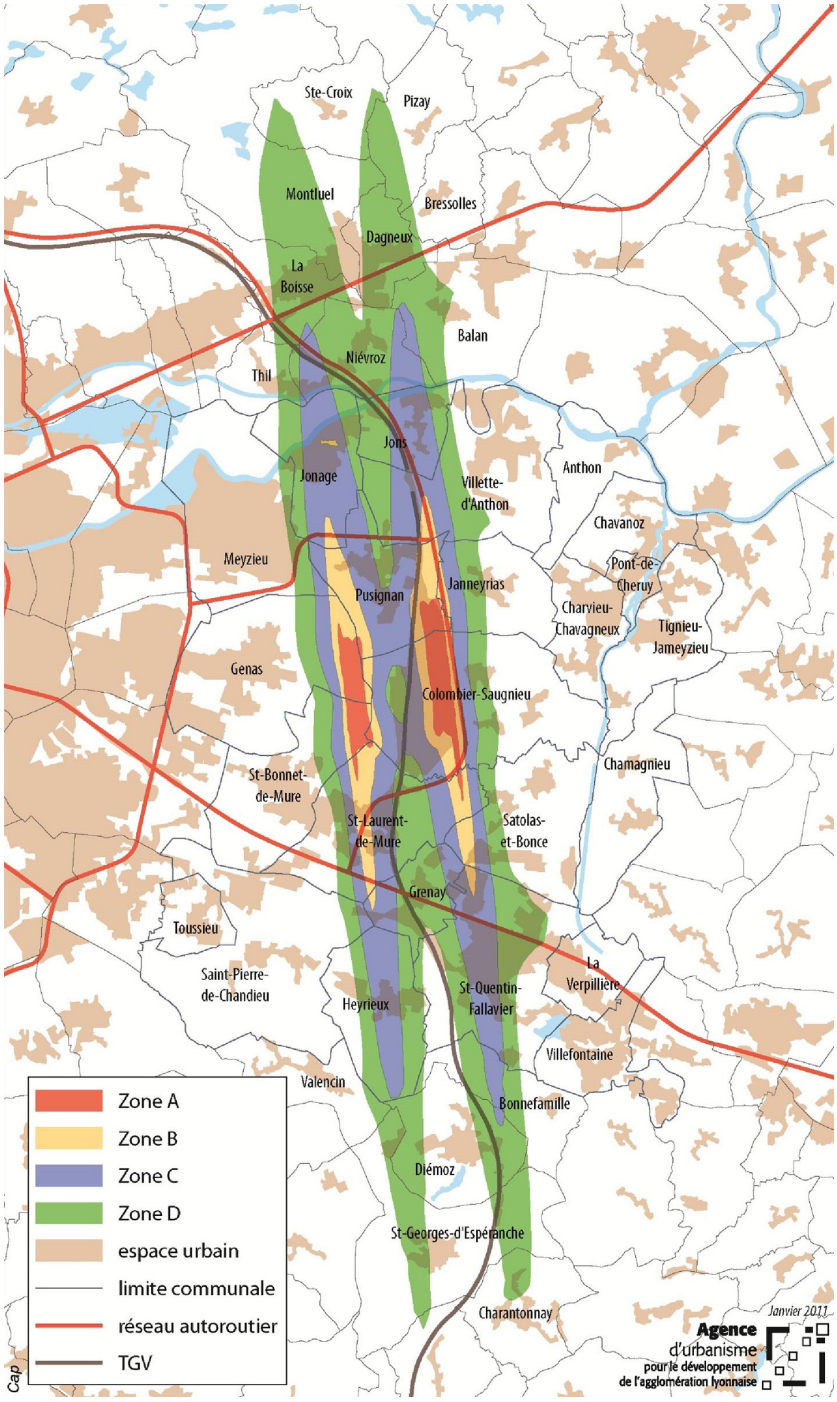
En 2002, de nouvelles dispositions réglementaires ont modifié le code de l'urbanisme et les modalités d'élaboration des PEB, imposant une nouvelle révision du PEB. Il a été achevé en 2005. Le texte de loi introduit un nouvel indice (le Lden) pour définir les limites des zones de bruit. La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol ;
- le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- la perception différente du bruit entre le jour, la nuit et la soirée.

Le résultat du calcul est exprimé en Lden, indice recommandé par l'Union européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport. Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante. La réforme législative instaure un nouveau type de zone (la zone D) en complément des anciennes zones A, B et C. Chacune de ces zones correspond à un niveau d'exposition au bruit décroissant :

Zones A (Lden>70) et **B** (Lden>62), de bruit fort : au sein du périmètre de ces zones, toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont interdites sauf rares exceptions.

Les quatre zones du PEB de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry



Sur une superficie de 186 km², le PEB est un instrument juridique destiné à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport. Trente communes sont impactées par ce document. Les quatre zones (A, B, C et D) sont liées à des niveaux d'intensité sonore croissants.

Zone C (Lden>55), de bruit modéré : les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les deux premières zones. Le PEB peut délimiter des secteurs où des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'EPCI concerné(e) en fait la demande.

Zone D (Lden>50), de bruit faible : cette zone ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement, sont obligatoires.

Trente communes concernées

La délimitation de la nouvelle zone D concerne huit communes supplémentaires, ce qui donne un total de trente communes couvertes par le PEB. Les quatre zones (A, B, C et D) représentent pour 90 % des surfaces naturelles ou agricoles.

Les secteurs urbanisés et notamment à vocation d'habitat représentent 1 900 hectares (dont 1 200 en zone D) sur les 18 600 couverts par l'enveloppe totale du PEB. Les zones A et B où les contraintes imposées par le PEB sont les plus fortes (nouveaux logements proscrits) correspondent à une petite enveloppe autour des deux doublets de pistes.

Contraintes réglementaires liées aux quatre zones du PEB

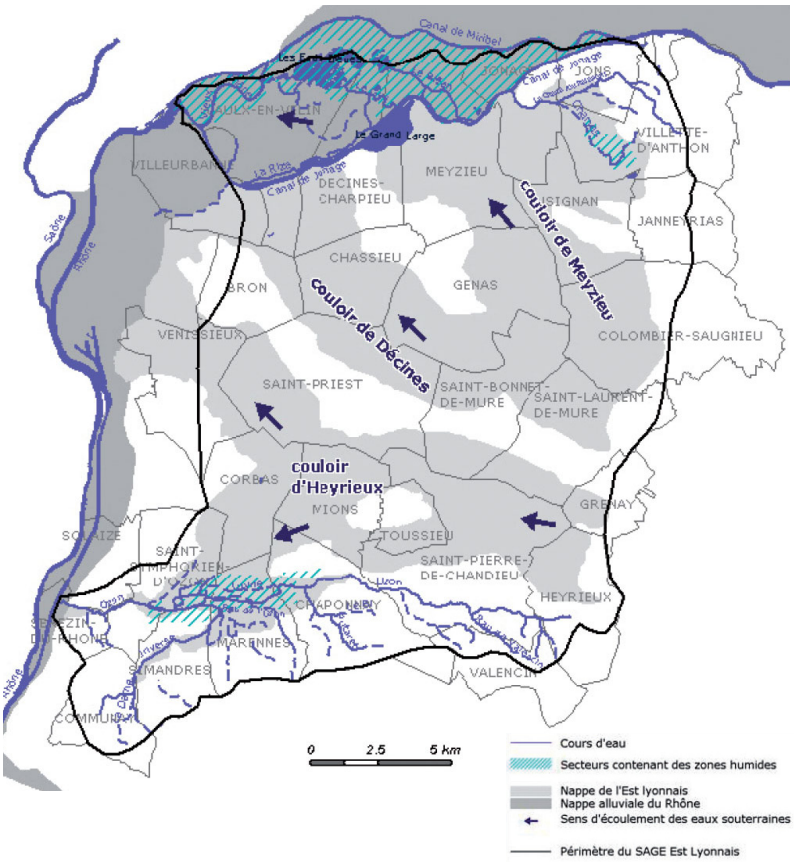
Les contraintes les plus importantes sont liées aux zones A et B au sein desquelles toute urbanisation à usage d'habitation est interdite.

<table>
<tr><th></th><th>Zone A</th><th>Zone B</th><th>Zone C</th><th>Zone D</th></tr>
<tr><td colspan="5">Construction nouvelle à usage d'habitation</td></tr>
<tr><td>Logement nécessaire à l'activité aéronautique ou lié à celle-ci</td><td colspan="4">Autorisé *</td></tr>
<tr><td>Logement de fonction nécessaire aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone</td><td>Autorisé *
(si secteur déjà urbanisé)</td><td colspan="3">Autorisé *
* Sous réserve d'une isolation acoustique
et le cas échéant, de l'information des futurs occupants</td></tr>
<tr><td>Construction directement liée ou nécessaire à l'activité agricole</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Construction individuelle non groupée</td><td colspan="2" rowspan="2">Non autorisé</td><td>Autorisé *(si secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si faible accroissement du nombre d'habitants exposé aux nuisances)</td><td rowspan="2">Autorisé *</td></tr>
<tr><td>Autre type de construction à usage d'habitation (lotissement, immeuble, etc.)</td><td>Autorisé *(si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, si pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, si normes d'isolations phoniques respectées et coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur)</td></tr>
<tr><td colspan="5">Equipements publics ou collectifs</td></tr>
<tr><td>Création ou extension</td><td colspan="2">Autorisé * (si nécessaire à l'activité aéronautique ou indispensable aux populations existantes)</td><td colspan="2">Autorisé *</td></tr>
<tr><td colspan="5">Interventions sur l'existant</td></tr>
<tr><td>Rénovation, réhabilitation, extension mesurée ou reconstruction des bâtiments existants</td><td colspan="2" rowspan="2">Non autorisé</td><td rowspan="2">Autorisé *(sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, si pas d'augmentation de population soumise aux nuisances sonores)</td><td rowspan="2">Autorisé *</td></tr>
<tr><td>Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain</td></tr>
</table>

Buse d'irrigation à Genas
Symbole des politiques agricoles soutenues par le Département du Rhône afin de valoriser l'agriculture dans l'Est lyonnais

Photo Agence d'urbanisme de Lyon

Le périmètre du Sage de l'Est lyonnais



Deux schémas d'aménagement et de gestion des eaux pour préserver les milieux aquatiques

Document de planification sectoriel, le Sage vise à assurer une gestion équilibrée des milieux aquatiques. Il permet de concilier tous les usages de l'eau à l'échelle d'un territoire cohérent. Son élaboration, sa révision et son suivi sont assurés par une Commission locale de l'eau (CLE). Cette commission comprend des représentants de l'Etat et des établissements publics (25 %), des représentants des usagers, des propriétaires riverains, des organisations professionnelles et des associations concernées (25 %) et pour moitié des élus (Région, Département, commune, syndicats intercommunaux). Le Sage doit décliner à l'échelle d'un bassin versant et de son cours d'eau ou d'un système aquifère les grandes orientations définies par le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage).

Les Sage de la nappe de l'Est lyonnaise et de la Bourbre déclinent les orientations du Sdage Rhône Méditerranée Corse. Les décisions de l'Etat et des collectivités locales doivent être compatibles avec leurs dispositions.

La nappe de l'Est lyonnais : ressource stratégique

La nappe de l'Est lyonnais est définie par le Sdage comme un aquifère d'intérêt patrimonial et comme une ressource stratégique située à proximité de l'agglomération lyonnaise, à préserver pour les générations futures. Le périmètre du Sage de l'Est lyonnais, fixé en 1997 par arrêté inter préfectoral, regroupe 31 communes, dont 26 appartiennent au département du Rhône et 5 au département de l'Isère. L'aéroport de Saint Exupéry constitue la limite est du périmètre d'action du Sage qui englobe la nappe de l'Est lyonnais, l'Ozon et ses affluents, et la partie rhodanienne de l'île de Miribel-Jonage.

Le diagnostic du Sage révèle des menaces et des dysfonctionnements :

- altération voire dégradation de la qualité de la nappe ;
- menaces sur la ressource quantitative, déjà avérées de façon localisée (secteur « Quatre Chênes ») ou pressentie sur des secteurs plus élargis (Meyzieu, Miribel Jonage) ;
- disparition ou dégradation des zones humides ; altération de la qualité des cours d'eau ; et problèmes d'inondation (île de Miribel Jonage).

Face à ce constat, le Sage de l'Est lyonnais présente cinq objectifs :

- préserver et conduire une politique de reconquête de la qualité des eaux ;
- adopter une gestion quantitative durable de la ressource en eau ;
- sensibiliser les acteurs de l'eau ;
- conduire une gestion des milieux aquatiques superficiels (zones humides et cours d'eau) du territoire du Sage ;
- mettre en œuvre le Sage et le conduire de façon durable.

Chacun de ces objectifs sont déclinés en axes stratégiques auxquels sont rattachées des actions à mener.

Une politique globale de gestion du bassin de la Bourbre

Le Sage de la Bourbre couvre un territoire de 850 km², il comprend le bassin versant de la Bourbre (ensemble des terrains dont les eaux de ruissellement convergent vers la Bourbre), ainsi que des secteurs susceptibles d'être en lien souterrain avec l'hydrosystème de la Bourbre, en particulier les terrains karstiques du sud du plateau de Crémieu. La plaine de l'Est lyonnais constitue la limite ouest du périmètre du Sage.

Suite à une crue importante de la Bourbre au début des années 1990, les acteurs locaux ont été amenés à se positionner face aux enjeux liés au bassin hydrographique de la Bourbre, en termes de gestion des crues, traitement des rejets d'eau usée et restauration de la qualité des eaux, qualité de la ressource en eau souterraine et sécurité de l'alimentation. En 1998 (date de création de la CLE), l'élaboration d'un Sage s'est confirmée être l'outil indispensable à la clarification d'une politique globale et cohérente de gestion de la ressource en eau sur le bassin de la Bourbre.

Les enjeux liés à l'eau constituent des thèmes fédérateurs : que ce soit pour l'Est lyonnais ou le bassin versant de la Bourbre. Le Sage constitue une scène politique mobilisatrice pour les élus locaux.

Les espaces de notre territoire d'étude sont concernés par la majorité des enjeux du Sage. Ils sont situés dans des zones humides que le Sage cherche à conserver. La limitation de l'urbanisation et le développement concerté et cohérent des grandes infrastructures de transports (aéroport, autoroutes, ferroviaire) sont des objectifs à atteindre pour assurer la préservation des milieux, la conservation des ressources et protéger ces territoires des risques d'inondation. Le Sage de la Bourbre fixe cinq objectifs majeurs :

- maintenir durablement l'adéquation entre la ressource en eau souterraine et les besoins ;
- préserver et restaurer les zones humides ;
- mutualiser la maîtrise du risque (aléa, enjeux et secours) pour améliorer la sécurité et faire face aux besoins d'urbanisation ;
- progresser sur toutes les pressions en portant atteinte au bon état écologique des cours d'eau ;
- clarifier le contexte institutionnel (qui fait quoi) pour une gestion globale et cohérente de la ressource en eau.

Pour aller plus loin

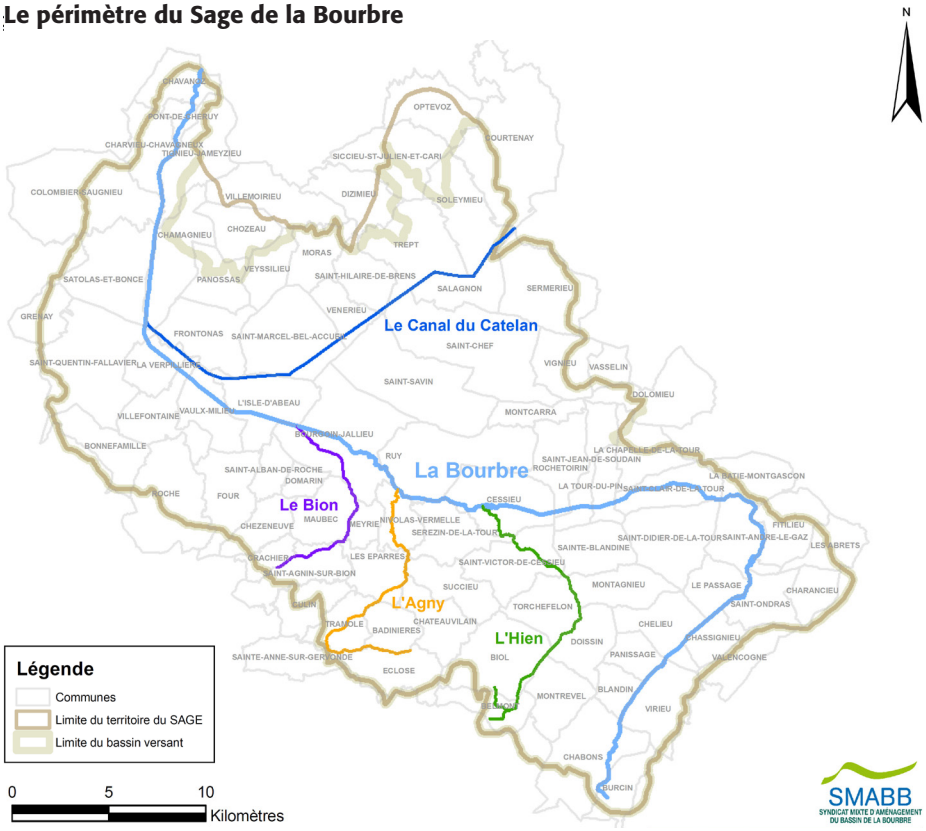
* Préfecture de l'Ain, de l'Isère et du Rhône - PEB Lyon-Saint Exupéry.– Septembre 2005

* Syndicat mixte d'aménagement du bassin de la Bourbre - Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de la Bourbre : plan d'aménagement et de gestion durable : projet adopté par la CLE le 6 mars 2008.– 2008

* Commission locale de l'eau - Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de l'Est lyonnais : plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques : approuvé par le préfet le 24 juillet 2009.– Juillet 2009

* Synthèse de ces documents dans le tome 2

Le périmètre du Sage de la Bourbre



Quatre Scot pour un territoire

Créé par la loi SRU en 2000, le Scot est un outil de planification intercommunal censé coordonner les différentes politiques publiques sectorielles (habitat, transport, commerce, environnement, etc.) composant la vie d'un territoire. Le territoire de l'EIM Lyon-Saint Exupéry est structuré autour des orientations d'aménagement définies dans quatre Scot : Agglomération lyonnaise, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère et Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (Bucopa). Si la démarche inter-Scot offre un cadre commun de réflexion à l'échelle métropolitaine, individuellement chacun des Scot impose ses propres modalités d'élaboration et de représentation. Quels sont les éléments de projet commun aux quatre Scot, base de discussion pour la construction d'un projet commun et partagé sur cet espace d'interface ? Quels sont leurs points de faiblesse dans une optique d'organisation du développement autour de la plateforme aéroportuaire ?

L'importance du Document d'orientations générales (Dog)

Assurant la mise en cohérence de tous les documents de planification utilisés par les communes (notamment le plan local d'urbanisme), le Scot se structure autour de trois pièces principales :

- le Rapport de présentation (RP) regroupe les principaux éléments de diagnostic,
- le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) définit les grands principes du projet d'aménagement souhaité pour le territoire,
- ce projet est ensuite traduit en orientations d'aménagement au sein du Document d'orientations générales (Dog), seule pièce du document ayant valeur juridique et réglementaire.

Quatre Scot élaborés séparément

Si la plateforme aéroportuaire proprement dite est située sur le Scot de l'Agglomération lyonnaise, l'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry est également soumis aux orientations de trois autres Scot. Ces documents sont élaborés et suivis par un syndicat mixte regroupant un ensemble d'EPCI voire de communes.

Première de couverture des Dog des quatre Scot de l'EIM Lyon-Saint Exupéry (Agglomération lyonnais, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère et Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain).

Tous ne sont pas au même stade d'avancement. Trois d'entre eux sont d'ores et déjà en phase de mise en œuvre (Bucopa, Boucle du Rhône en Dauphiné et Agglomération lyonnaise), un autre (Nord-Isère) est en cours de finalisation.

Les limites de l'inter-Scot

Si le dispositif inter-Scot offre une scène de coordination et un cadre commun de réflexion, chacun des Scot dispose de ses propres modalités d'élaboration et de représentation en lien avec les caractéristiques du territoire en question. Ainsi même si de part la loi, les thématiques abordées sont identiques, les orientations d'aménagements et les dispositions réglementaires diffèrent nettement d'un Scot à l'autre.

Mesurer les écarts

L'analyse qui suit porte sur les orientations et les prescriptions énoncées par les Scot, et selon quatre axes thématiques :

- T1. Structuration du développement urbain ;
- T2. Préservation des espaces naturels et agricoles ;
- T3. Développement économique ;
- T4. Organisation des transports et des déplacements.

L'analyse permet d'identifier pour chacune des thématiques, les éléments communs aux quatre Scot. Ce travail d'analyse du contenu des quatre Scot permet également de cibler dans chacun d'eux les points de faiblesse, si l'on se place dans une optique de cohérence à renforcer.

Dix années séparent l'approbation du Scot Bucopa du Scot Nourd-Isère

Chacun des Scot couvre des territoires très différents et évoluent à des rythmes propres. Approuvés respectivement entre 2002 et 2007, les Scot Bucopa et Boucle du Rhône en Dauphiné sont les plus « anciens ». Le Scot de l'Agglomération lyonnaise vient d'être approuvé (décembre 2010). Il entre ainsi dans sa phase de mise en œuvre. L'approbation du Scot Nord-Isère est prévue pour 2012.

Les quatre Scot de l'EIM Lyon-Saint Exupéry : structure porteuse, date d'approbation, EPCI et nombre total de communes concernées

Scot	Structure porteuse	Date approbation	EPCI (hors communes isolées)	Nombre total de communes
Agglomération lyonnaise	Syndicat mixte d'étude et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal)	**Décembre 2010**	CU Grand Lyon CC Est lyonnais CC Pays de l'Ozon	**72**
Boucle du Rhône en Dauphiné	Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (Symbord)	**Décembre 2007**	CC Isle Crémieu CC Pays des Couleurs CC Porte dauphinoise Lyon Satolas	**46**
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain	Syndicat mixte Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain	**Novembre 2002**	CC Miribel et Plateau CC Canton de Montluel CC Plaine de l'Ain CC Rhône-Chartreuse de Portes CC Vallée de l'Albarine CC Bugey - Vallée de l'Ain CC Pont d'Ain - Priay - Varambon CC Canton de Chalamont	**85**
Nord-Isère	Syndicat mixte du Scot Nord-Isère	**2012**	CA Porte de l'Isère CC Collines du Nord-Dauphiné CC Région Saint-Jeannaise CC Balmes dauphinoises CC Vallons de la Tour du Pin CC Vallée de l'Hien CC Chaîne des Tisserands CC Vallons du Guiers CC Virieu - Vallée de la Bourbre	**94**

Source Agence d'urbanisme de Lyon

Structuration du développement urbain dans les Scot : un territoire organisé autour de six polarités urbaines

Les quatre Scot identifient six polarités urbaines au sein de l'espace d'interface. Le site de la plateforme aéroportuaire n'est pas considéré comme une « polarité urbaine » en tant que telle par le Scot de l'Agglomération lyonnaise. Mais le Schéma lui confère une importance capitale dans son organisation territoriale. Il la positionne comme l'un de ses douze « sites économiques métropolitains ». La plateforme est rattachée au bassin de vie structuré par les polarités de Genas/Chassieu.

Si le rôle économique de la plateforme est pleinement affirmé par le Scot de l'Agglomération lyonnaise qui la qualifie de « porte d'entrée internationale dans l'aire métropolitaine », la prise en compte de son impact est moins prégnante dans les autres schémas.

Agglomération lyonnaise : mise en œuvre du principe de multipolarité

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise fixe comme orientation générale la mise en œuvre d'une organisation fondée sur un principe de multipolarité qui repose sur :

- l'identification d'une vingtaine de polarités urbaines au sein d'une douzaine de bassins de vie qui constituent les lieux préférentiels du développement urbain en raison de leur poids démographique, de leur niveau d'équipements et de services, de leur desserte TC et de leur potentiel de développement ;
- l'identification de pôles et de sites qui ont pour fonction d'accueillir, de manière préférentielle, le développement économique et des équipements spécialisés : sites économiques métropolitains, épicentres des pôles d'excellence et de compétitivité, pôles universitaires, pôles commerciaux.

Un « territoire de projet »

L'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry est identifié comme « territoire de projet » dans le Scot de l'Agglomération lyonnaise. Le Scot préconise la réalisation d'études complémentaires pouvant se concrétiser par des plans de référence. Ces plans doivent dégager des « orientations fortes et visibles à même d'assurer un haut niveau de cohérence aux politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement ». Le document d'orientations générales précise que « les plans de référence proposent un cadre à long terme [...]. Ils s'inscrivent dans des démarches [...] en aval de l'approbation du Scot et pouvant intégrer dans leur périmètre de réflexion les territoires voisins du Sepal ».

Boucle du Rhône en Dauphiné : priorité à l'agglomération pontoise

Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné identifie cinq pôles urbains se distinguant par leur niveau supérieur en termes de services, de population et d'emploi ; parmi eux, l'agglomération pontoise (Charvieu-Chavagneux, Chavanoz, Pont-de-Chéruy, Tignieu-Jameyzieu et Saint-Romain-de-Jalionas) et Crémieu-Villemoirieu. Les trente-sept autres communes ont le statut de villages/hameaux. Les objectifs de croissance sont différenciés selon les secteurs et les pôles. Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné formule des orientations pour freiner la croissance démographique sur le plateau de Crémieu et sur les balcons du Rhône. A l'inverse, des dispositions sont énoncées pour renforcer les pôles urbains et particulièrement celui de l'agglomération pontoise. Le document d'orientations générales délimite pour chaque commune un ou plusieurs « secteurs privilégiés d'urbani-

sation » dans lesquels doit être localisé l'essentiel de la création de nouveaux logements, d'équipements et de services. L'agglomération pontoise dispose ainsi d'une enveloppe urbanisable relativement importante (voir carte page 96).

Nord-Isère : la vallée urbaine, « épine dorsale »

Le projet de Scot Nord-Isère définit l'axe Lyon-Chambéry comme l'« épine dorsale » du développement urbain du territoire. Le document d'orientations générales (version été 2010) structure cet axe autour de trois entités :

- au centre, la « vallée urbaine » se compose de trois pôles regroupant un ensemble de villes et au moins une gare régionale : le pôle Bourgoin - l'Isle d'Abeau (pôle centre du Nord-Isère), le pôle de La Verpillère, Saint-Quentin-Fallavier, Villefontaine (pôle économique) et le pôle de La Tour-du-Pin (pôle centre des Vals du Dauphiné) ;
- à l'ouest, le secteur d'Heyrieux, Grenay et Satolas-et-Bonce, défini comme « porte d'entrée dans le Nord-Isère » ;
- à l'est, le secteur allant des Abrets à Pont-de-Beauvoisin.

Là encore, le document tend à privilégier le développement des territoires déjà urbanisés, bien équipés et correctement desservis. Dans le même temps, le Scot Nord-Isère tend à limiter la croissance des secteurs éloignés de la vallée urbaine, en dehors de bourgs-relais tels Saint-Jean-de-Bournay ou Saint-Georges-d'Espéranche. Le Scot Nord-Isère devrait être arrêté dans le courant de 2011.

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain : conforter l'agglomération au pied de la Côtière

Le Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, en vigueur depuis plus de huit ans, tend à renforcer deux axes longeant la Côtière d'une part et les contreforts du Bugey-Revermont d'autre part. L'armature urbaine est définie autour de deux pôles urbains (agglomération de la Côtière et Ambérieu-en-Bugey) et de quatre bourgs-centres (Meximieux, Lagnieu, Pont-d'Ain et Saint-Rambert-en-Bugey), tous situés sur l'un des deux axes à l'exception de Saint-Rambert-en-Bugey.

Au niveau de l'espace d'interface, le Scot Bucopa tend donc à contingenter l'urbanisation au niveau de la plaine de Thil-Balan et à privilégier le développement du pôle urbain de Montluel-Dagneux au pied de la Côtière.

Vue aérienne (en direction de l'ouest) de la commune de Colombier-Saugnieu ; au second plan, les pistes d'atterrissage

Photo Agence d'urbanisme de Lyon

Structuration du développement urbain dans les Scot : un territoire organisé autour de six polarités urbaines

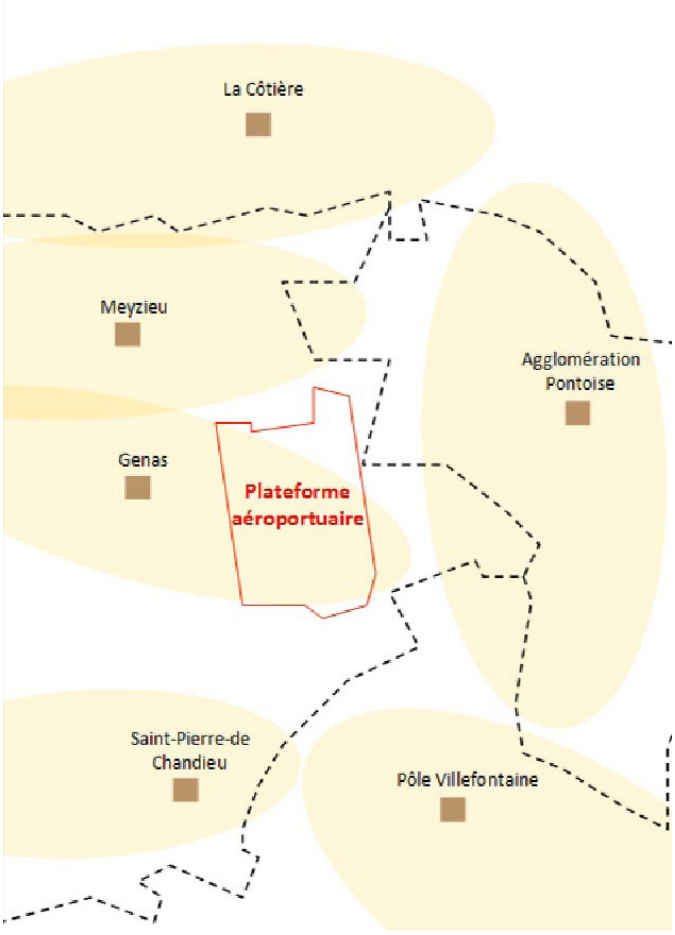
Les typologies de « pôles » ou de « polarités » énoncées dans les quatre Scot renvoient à une hiérarchisation et des modes de représentation très différents. Ces différences sont étroitement liées au contexte qui a présidé à l'élaboration de chacun d'eux, et à la géographie de chaque territoire.

L'organisation multipolaire, un principe d'aménagement qui ne vaut pas cohérence au plan local

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise organise ainsi l'espace en un ensemble de bassins de vie (douze au total) structurés autour de polarités dites « d'agglomération » telle Meyzieu ou bien Saint-Priest, qui totalisent souvent plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Plus à l'est, le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné structure lui l'espace autour de deux niveaux de polarité, dont le niveau inférieur est celui du village/hameaux. L'organisation urbaine définie dans les deux autres Scot est quant à elle en lien avec les conurbations de la côtière au nord et la vallée urbaine au sud.

Au final, la hiérarchie des différentes polarités ne converge pas dans leurs caractéristiques d'un Scot à l'autre.

Un espace d'interface structuré par six « polarités » au rôle et au fonction différents d'un schéma à l'autre



Six polarités de rôle équivalent

Malgré ces différences importantes, et de représentation, et de hiérarchisation, le recollement des quatre Scot permet d'identifier six polarités structurantes de niveau à peu près comparable autour de la plateforme Lyon-Saint Exupéry :

- Meyzieu, Genas, et Saint-Pierre-de-Chandieu dans le Scot de l'Agglomération lyonnaise ;
- l'agglomération pontoise dans le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné ;
- le pôle urbain La Verpillère - Saint-Quentin-Fallavier - Villefontaine dans le Scot Nord-Isère ;
- l'agglomération de la Côtière (Miribel, Montluel) dans le Scot Bucopa.

Ces six polarités sont d'ailleurs celles qui ont été validées dans le cadre de la démarche inter-Scot.

A long terme, c'est-à-dire à l'horizon 2025-2030, elles sont sensées accueillir l'essentiel du développement urbain de l'espace d'interface.

Les « non dits » des Scot

A la lecture des quatre Scot, le rôle de la plateforme aéroportuaire dans la structuration du territoire n'est pas explicitement énoncé.

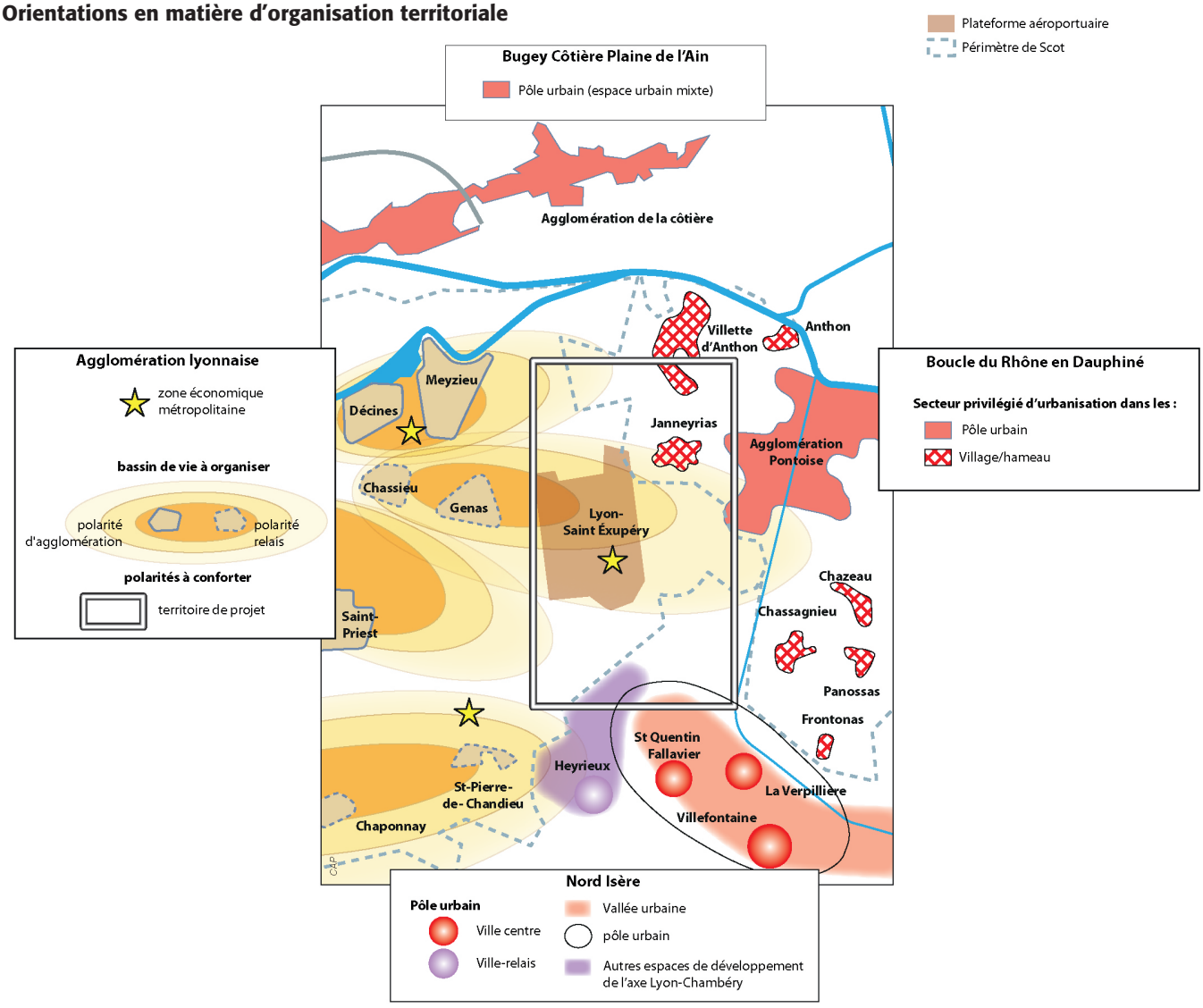
Si son rôle économique est premier dans le Scot de l'Agglomération lyonnaise qui la qualifie de « porte d'entrée internationale dans l'aire métropolitaine », son impact n'est pas véritablement mesuré sur les trois autres Scot, malgré la proximité géographique de l'infrastructure.

Et même au niveau de l'agglomération lyonnaise, l'hypothèse de développer là une polarité composite qui accueillerait massivement emplois,

services, bureaux et commerces, n'est pas formulée clairement, faute de pouvoir affirmer un ordre de priorité par rapport à d'autres sites comme Part-Dieu, Carré de Soie ou Porte des Alpes.

Au final, on peut y voir la limite d'un système de planification locale qui a vu se développer au détour des années 2000 neuf, dix, puis onze et bientôt douze périmètres de Scot. Le poids des particularismes locaux, voire des irrédentismes, la prégnance des frontières administratives, tout concoure à contraindre l'émergence d'un discours métropolitain sur un objet dont les répercussions (qu'elles soient positives ou négatives) ne s'arrêtent pourtant pas aux limites du Sepal.

Recollement des quatre Scot de l'EIM Lyon-Saint Exupéry
Orientations en matière d'organisation territoriale



Multipolarité, vous avez dit multipolarité ?

Chaque Scot a défini ses pôles ou ses polarités urbaines en fonction de paramètres déterminés séparément, sans concertation. Si l'organisation territoriale est chaque fois qualifiée de « multipolaire », d'importants écarts sont à noter dans la qualification de chaque polarité. L'écart le plus important est l'enveloppe territoriale allouée à chacun des pôles, qui n'a pas toujours à voir avec son poids démographique. La sémiologie graphique reste sommaire, schématique, conforme à l'esprit du code de l'urbanisme. Elle laisse, comme le texte, d'importante marge d'appréciation. A noter que les orientations figurant sur le territoire du Nord-Isère sont issues de cartographies provisoires datant de l'été 2010 (document non arrêté).

Préservation des espaces naturels et agricoles dans les Scot : une volonté commune de valoriser l'armature verte et bleue

Les projets d'aménagement et de développement durable des quatre Scot ont pour objectif commun la valorisation de ce qu'ils nomment « armature verte et bleue ». Chacun des Scot fixe en conséquence des orientations pour protéger les grands espaces naturels et agricoles ainsi que les corridors écologiques permettant d'assurer les connexions entre chacun d'eux.

Les orientations générales étant communes, reste à examiner leur traduction dans l'espace. Et là, force est de constater que les surfaces boisées ou agricoles, les liaisons vertes, les corridors écologiques sont identifiés dans chaque Scot selon un vocabulaire et des représentations graphiques à chaque fois singulières.

Agglomération lyonnaise : une armature verte et bleue au plus près de la DTA

Dans le même sens que la DTA, le Scot de l'Agglomération lyonnaise définit le principe d'une armature verte métropolitaine multifonctionnelle, formée des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il reprend les trois grandes composantes de l'armature verte métropolitaine : les « cœurs verts », la « couronne verte » et la « trame verte ». L'EIM Lyon-Saint Exupéry est inclu dans la couronne verte d'agglomération qui ceinture et structure le territoire urbanisé. Elle comprend l'ensemble des territoires agricoles et naturels du plateau du Franc lyonnais, de la plaine de l'Est lyonnais, de la plaine d'Heyrieux, du Val d'Ozon et du plateau de Dardilly. Dans ces espaces, le Scot préconise la mise en œuvre de politiques de maintien et de valorisation de l'activité agricole. Par ailleurs, le Scot définit un ensemble de « liaisons vertes ». Elles permettent aux grandes composantes de l'armature verte d'agglomération de former un système cohérent. L'EIM Lyon-Saint Exupéry est traversé par deux « liaisons vertes » : Plaine de l'Est et Plaine d'Heyrieux.

De plus, le Scot localise dans l'armature verte des continuités écologiques comprenant des noyaux de biodiversité (Natura 2000, Znieff 1, Espace naturel sensible, Arrêté de biotope) et des corridors écologiques permettant de les connecter entre eux. Les corridors écologiques recensés sur le territoire sont des secteurs localisés, soumis à de fortes contraintes liées notamment à l'extension de l'urbanisation. Sur ces espaces à enjeux forts, le Scot délimite avec précision des coupures vertes et donc les possibilités d'extension. Le périmètre d'étude est concerné par quatre d'entre elles : Meyzieu - Jonage - Pusignan/ Genas/Saint-Priest – Saint-Bonnet-de-Mure/Saint-Priest/ Saint-Pierre-de-Chandieu.

Le Scot souhaite mettre en valeur un « réseau bleu » d'agglomération par la préservation et la restauration de la valeur écologique et du caractère naturel des cours d'eau et de leur rives. A cette fin, le Scot accorde une attention particulière à l'Anneau bleu. Ce secteur, situé au nord-ouest de la plateforme aéroportuaire, à la confluence de l'Ain et du Rhône, est identifié comme l'un des projets emblématiques du renouveau de la voie fluviale dont le but est de faire retrouver à l'agglomération son contact avec ces fleuves.

Boucle du Rhône en Dauphiné : la dimension paysagère en avant

Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné définit de larges coupures vertes à vocation paysagère et environnementale. Elles visent principalement à limiter l'urbanisation linéaire et à structurer un paysage de qualité sur l'ensemble du territoire. Trois d'entres elles se situent au sein de l'EIM Lyon-Saint Exupéry :

- la coupure située à l'ouest de Villette d'Anthon prend en compte les milieux aquatiques liés au Rhône et le marais de Charvas ;
- la coupure située entre Villette-d'Anthon et l'agglomération pontoise assure le lien entre les milieux remarquables de la confluence Ain/Rhône et le bois des Franchises et se poursuit dans le plaine agricole ;
- la coupure de la plaine du Rhône s'étend depuis le fleuve jusqu'au pied de la Côtière et se prolonge jusqu'au cours de la Bourbre.

Le Scot délimite également un ensemble de « ceintures vertes » qui définissent l'enveloppe maximale des « secteurs privilégiés d'urbanisation » des différentes polarités. Ainsi, sur le périmètre d'étude une ceinture verte délimite l'agglomération pontoise, et quatre autres les villages de Villette d'Anthon, Anthon, Janneyrias, Chamagnieu.

Le territoire présente une très grande diversité de milieux naturels (boisements, haies bocagères, étangs, milieux humides, tourbières, etc.) qui font du plateau de Crémieu un espace exceptionnel du point de vue de sa biodiversité. D'une manière générale, l'ensemble des espaces recensés en tant que site d'intérêt communautaire font l'objet d'une forte protection dans le Scot. Les différents corridors écologiques assurant les échanges floristiques et faunistiques aussi bien à l'intérieur du territoire (plateau de Crémieu notamment) que dans les territoires périphériques (plaine de l'Ain et Bugey en particulier) doivent être pris en compte dans tout aménagement. Afin d'assurer cette prise en compte le Scot définit des « corridors terrestres » ainsi que des « corridors aquatiques » particulièrement représentés sur le territoire avec la vallée du Rhône, le cours de la Bourbre, etc.

Enfin, le Scot identifie des « espaces agricoles stratégiques » à préserver. Sur ces espaces l'urbanisation est strictement interdite. Seules les infrastructures de transport peuvent être aménagées sous réserve de leur utilité publique et de la mise en place de mesures de compensation foncière.

Nord-Isère : la plaine de Bourbre-Catelan, espace stratégique

Le Scot Nord-Isère s'attache au maintien de grands espaces de nature autant qu'à leur mise en lien par une armature verte et bleue. La réalisation de cet objectif passe par trois orientations majeures :

- La préservation d'une armature verte composée de quatre « cœurs verts » (les Balmes viennoises, le massif des Bonnevaux, les contreforts de l'Isle Crémieu et les terres froides), d'une trame verte et d'une couronne verte. Le Scot préserve également les espaces naturels remarquables (sites faisant l'objet de protections contractuelles et réglementaires, espaces identifiés par les inventaires patrimoniaux, etc.). Enfin, le Scot identifie sept corridors écologiques majeurs, dont deux se trouvent au sein de notre périmètre d'étude au niveau de la Moraine de Grenay.
- La préservation de la ressource en eau aussi bien quantitative que qualitative, en valorisant la trame bleue constituée de l'ensemble des « corridors bleus ».
- La préservation de la qualité des terres agricoles pour maintenir une agriculture dynamique et plurielle. Pour cela le Scot identifie trois types d'espace : les sites de grandes cultures dont l'intégrité doit être maintenue, les espaces d'activités agricoles diversifiées à protéger et enfin les espaces d'activités agricoles périurbaines à maintenir. La partie nord-iséroise du territoire d'étude est composée de ces trois types d'espaces :
  - site de grandes culture : Plaine d'Heyrieux et Basse Bourbre ;
- espace d'activités diversifiées : Balmes viennoises ;
- espace d'activité périurbaines : Moraine de Grenay.

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain : une délimitation précise des espaces à préserver

Le Scot Bucopa œuvre pour un équilibre écologique afin de préserver le caractère rural du territoire et de ses ressources à travers :

- le maintien de vastes espaces agricoles et des bois/forêts. Une large part des espaces agricoles se situe dans la partie sud-ouest du territoire à proximité de l'EIM Lyon-Saint Exupéry ;
- le respect et la protection de l'espace de liberté de la rivière d'Ain et la protection des nappes phréatiques liées à l'Ain et ses affluents ;
- la polarisation du développement urbain sur les axes majeurs et historiques des coteaux de la Dombes et du Bugey Revermont ;
- la création de routes vertes le long des grands axes de circulation en empêchant que ne se créent des jonctions bâties et à terme des conurbations entre les principaux pôles urbains ;
- la préservation de la ligne naturelle des crêtes et des coteaux ;
- la protection des sites naturels d'intérêt écologique majeurs dont certains d'entre eux sont repérés à proximité de la plateforme le long du Rhône.

Chemin de halage le long de la Bourbre (Tignieu-Jameyzieu)

Photo Agence d'urbanisme de Lyon

Préservation des espaces naturels et agricoles dans les Scot : une volonté commune de valoriser l'armature verte et bleue

L'analyse transversale montre que chacun des quatre Scot décline son propre vocabulaire et des représentations graphiques en matière de préservation des espaces naturels et agricoles spécifiques.

A chacun son vocabulaire et ses représentations graphiques

A l'ouest de la plateforme, le Scot de l'Agglomération lyonnaise parle de « trame verte », de « liaison verte », de « coupure verte délimitée » et d'« espace naturel/agricole patrimonial ». A l'est, le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné délimite des « coupures paysagères », des « ceintures » et « axes » verts, des « corridors terrestres » et « aquatiques », des « espaces naturels remarquables » et des « sites d'intérêt communautaire ». En termes de représentations graphiques, le Scot de l'Agglomération lyonnaise et celui du Nord-Isère valorisent plus particulièrement ce qui fait lien avec les territoires voisins, tandis que les deux autres Scot ont tendance à mettre en exergue ce qui fait rupture, coupure avec l'agglomération lyonnaise.

Un principe unificateur : la valorisation d'une « armature verte et bleue »

Néanmoins au-delà du vocabulaire mobilisé et mis à part le Scot Bucopa, tous vont bien dans le sens de la valorisation d'une armature verte et bleue dont l'objectif est à la fois de protéger les grands espaces naturels et agricoles mais également le maintien des corridors écologiques permettant d'assurer les connexions entre chacun d'eux. Le Scot Bucopa n'instaure pas les dimensions de liaisons, corridors, de mise en réseau des espaces naturels et agricoles. En effet, dans la logique des anciens schémas directeurs, il délimite avec précision (carte de destination générale des sols) des espaces à préserver ou à protéger : ligne naturelle des coteaux, sites naturels d'intérêt écologique majeur.

De nombreux espaces recensés

La plateforme aéroportuaire est située au cœur de la couronne verte de l'agglomération lyonnaise, il représente un espace à forte valeur agricole et naturelle. Il est important de souligner la multiplication d'espaces écologiques protégés (Natura 2000, Znieff 1, etc.) inventoriés dans chacun des quatre Scot, signe de la richesse environnementale du site mais également de sa fragilité.

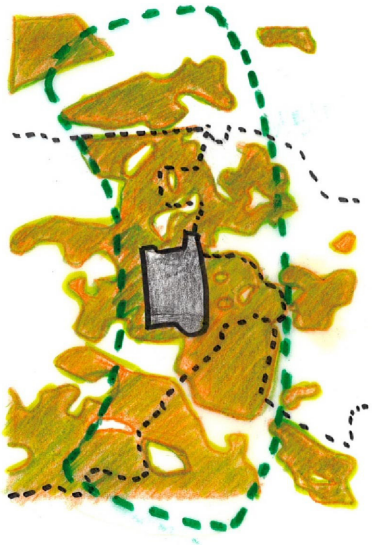
Un effort de hiérarchisation à mener

L'EIM est également traversé par de nombreuses liaisons vertes et corridors écologiques. Ils cheminent autour de la plateforme selon des axes aussi bien nord-sud, qu'est-ouest. Sur l'espace d'interface, l'enjeu est de parvenir à assurer la continuité de chacun d'entre eux de part et d'autre des limites de Scot. Un effort de hiérarchisation est sans doute nécessaire afin de donner de la lisibilité et une valeur opérationnelle aux mesures de préservation et de mise en valeur de l'armature verte sur cet espace d'interface.

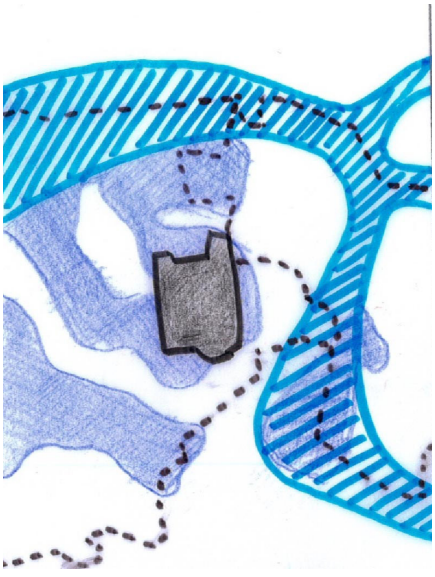
Si le réseau vert tend à quadriller l'espace d'interface, le « réseau bleu » quand à lui le ceinture. La nappe fluviale de l'Est lyonnais (Scot Nord-Isère) et le corridor aquatique de la Bourbre (Scot Boucle du Rhône en Dauphiné) se prolongent au nord à travers le corridor aquatique du Rhône (Scot Boucle du Rhône en Dauphiné) et l'Anneau bleu (Scot Agglomération lyonnaise). La plateforme aéroportuaire est située au cœur de cette boucle hydrographique.

Chesnes Grenay, secteurs névralgiques

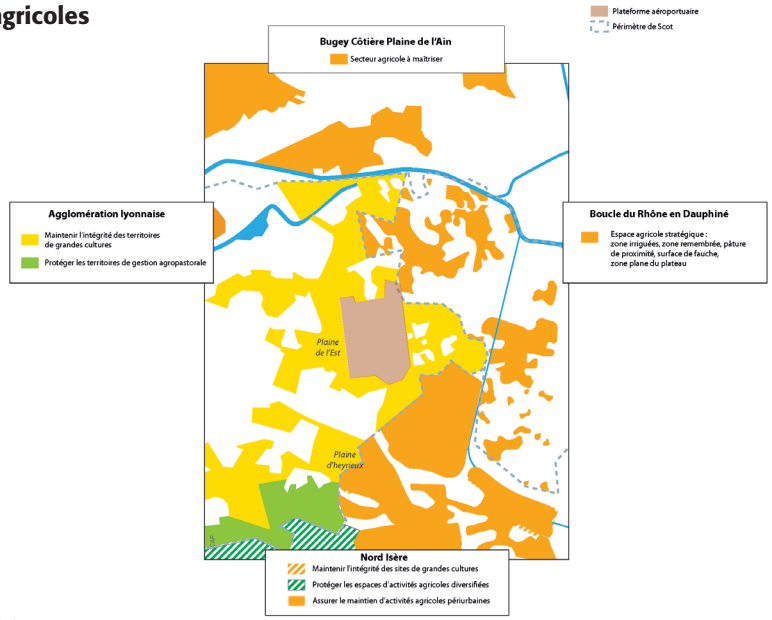
La couronne verte en danger ?



Une « boucle hydrographique »



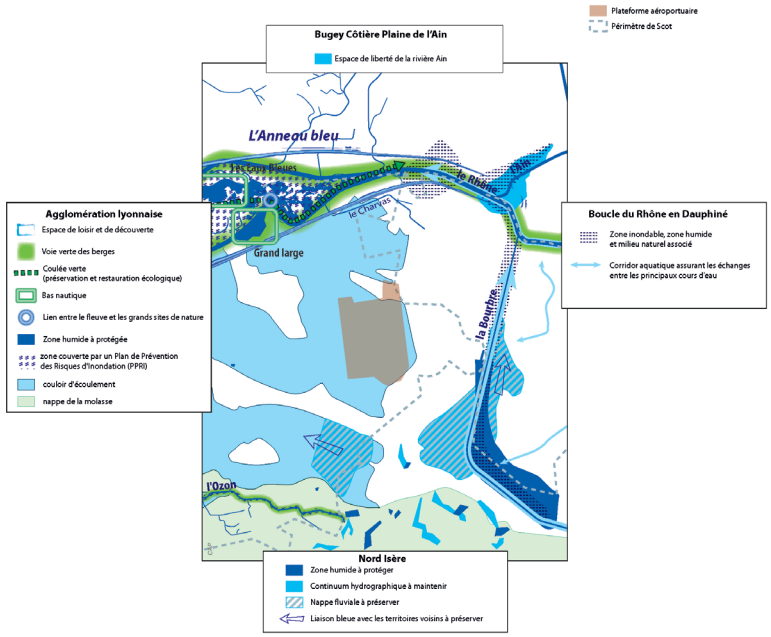
Recollement des quatre Scot de l'EIM Lyon-Saint Exupéry
Espaces agricoles



La couronne verte en danger ?

Le recollement des orientations des quatre Scot concernant les espaces agricoles laissent entrevoir des incohérences, à tout le moins des faiblesses. Non pas tant en termes de sémiologie graphique et de continuités que de mesures de protection proprement dites. Ainsi, si l'on considère ce que la DTA nomme « couronne verte à dominante agricole », des écarts notables sont relevés dans la traduction graphique qui en est donnée dans les documents d'orientations générales des quatre Scot. Si l'on compare précisément la carte de la page 56 du rapport de présentation de la DTA et la carte de recollement ci-contre, de nets reculs des espaces classés « agricoles » sont visibles.

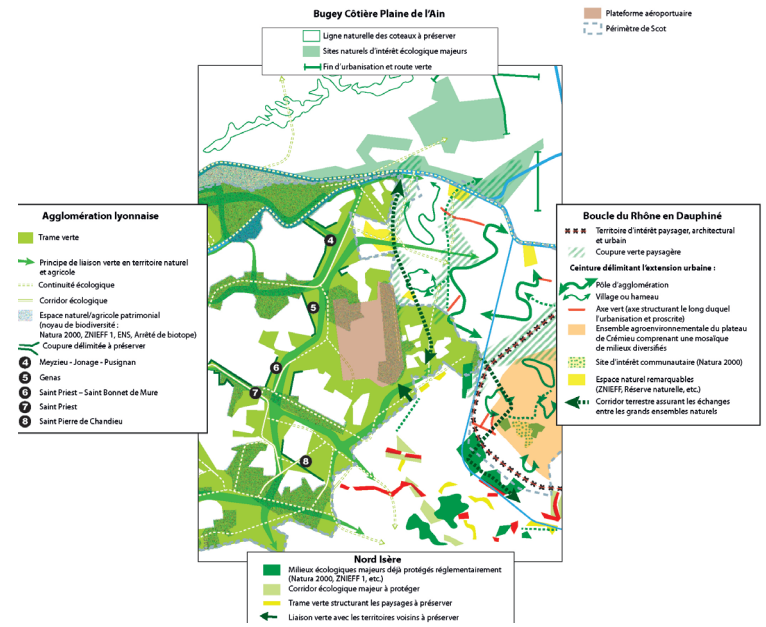
Réseau bleu



Une « boucle hydrographique » d'intérêt métropolitain

Le recollement des orientations des quatre Scot concernant la ressource en eau présente un caractère relativement homogène. Ces orientations dessinent une sorte de « boucle hydrographique » entre Rhône Amont et la basse vallée de la Bourbre. Cette « boucle » apparaît comme un élément majeur de la trame bleue de l'aire métropolitaine lyonnaise, à telle enseigne que son principe a été repris dans le concept de « voie verte des confluences » intégrée au plan d'action du pôle métropolitain en constitution. Concernant la nappe alluviale, les documents d'orientations générales des Scot de l'Agglomération lyonnaise et du Nord-Isère (projet) ne sont pas avares de dispositions. Reste que des zones d'urbanisation future importantes sont prévues au niveau des couloirs d'écoulement et que les règles d'utilisation des sols définies dans les opérations d'aménagement devront être draconiennes.

Réseau vert



Deux secteurs névralgiques : Chesnes/Grenay

Le recollement des « trames vertes » et des « trames bleues » des quatre Scot laisse entrevoir de forts écarts de représentation et de vocabulaire. Là où le Scot de l'Agglomération lyonnaise focalise sur les liaisons vertes radiales et sur les espaces agricoles, celui de la Boucle du Rhône en Dauphiné insiste plus particulièrement sur les corridors nord/sud et la trame paysagère (boisements). Du côté du Scot Nord-Isère, la cartographie du document d'orientations générales est encore trop succincte (projet juillet 20101) pour pouvoir en tirer des enseignements. Des points importants restaient à arbitrer sur ce territoire à fin 2010, notamment les extensions du parc logistique de Chesnes vers le nord et les aménagements possibles au sud de la commune de Grenay, autour du projet de plateforme intermodale rail/route.

Au-delà de la plateforme aéroportuaire identifiée comme site économique d'intérêt métropolitain par le Scot de l'Agglomération lyonnaise, l'analyse montre une multiplication des zones d'activités (ZA) dans l'EIM, de tailles plus ou moins importantes, et dont la nature du développement n'est pas toujours mise en lien avec la présence de la plateforme multimodale. La mise en œuvre d'un schéma de développement global et cohérent sur l'ensemble de ce secteur stratégique ne peut qu'être que judicieux. Tout l'enjeu de cet espace d'interface est de parvenir à hiérarchiser l'offre d'activités et lui donner une lisibilité économique afin de bénéficier réellement des externalités positives liées à la présence de l'infrastructure aéroportuaire.

Agglomération lyonnaise : une offre immobilière de niveau international et mise en réseau des principaux sites économiques

L'agglomération lyonnaise doit affirmer sa place dans le réseau des métropoles tertiaires en Europe en renouvelant et en étoffant son offre immobilière. Pour cela le Scot identifie neuf sites métropolitains, dont Lyon-Saint Exupéry. Ce site doit permettre la constitution d'une offre immobilière de niveau international, se distinguant par sa haute qualité architecturale et fonctionnelle et par sa connexion aux réseaux de transport national et international. Lyon-Saint Exupéry, en tant que seconde plateforme aérienne française après Paris, constitue un levier efficace pour renforcer l'accessibilité internationale de l'agglomération lyonnaise. Au-delà du périmètre de l'avant-projet plan masse (APPM), lieu privilégié pour l'accueil des équipements et des services aéroportuaires et des zones économiques directement en lien avec le fonctionnement de l'aéroport, le Scot préconise la mise en réseau des principaux sites économiques du secteur Est du Scot en lien avec les territoires voisins. Le Scot identifie un ensemble de « sites économiques dédiés » au sein de l'EIM sur les communes de Meyzieu, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure, Pusignan, Colombier-Saugnieu et Saint-Pierre-de-Chandieu où la ZA Portes du Dauphiné est définie comme pôle métropolitain au même titre que la plateforme aéroportuaire.

L'aéroport et la gare Saint Exupéry constituent un des maillons de la chaîne des équipements logistiques majeurs et ce d'autant plus que le Scot prévoit différents équipements intermodaux métropolitains à proximité de la plateforme aéroportuaire :

- une plateforme d'autoroute ferroviaire sur le site des Fromentaux (01) ou sur celui de Grenay (38) permettant d'assurer un service de navettes ferroviaires vers l'Italie ;
- un chantier de transport combiné rail-route aux normes de performance des grandes plateformes européennes sur le site des Fromentaux ou sur celui de Grenay, en complément du site de Vénissieux/Saint-Priest dont l'avenir est en débat ;
- une plateforme de fret express et avionné au sud du site de Lyon-Saint Exupéry.

La plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry est destinée à accueillir une offre logistique nouvelle au sein du périmètre de la concession aéroportuaire en tant que site bénéficiant d'un autre mode que la route.

Enfin, dans la continuité d'autres documents ayant trait au commerce (Sduc, SDC), le Scot prescrit une organisation du développement commercial selon trois échelons, auxquels correspondent des pratiques d'achats et de déplacements différentes : échelle de la proximité, échelle intermédiaire des bassins de vie, échelle de l'agglomération et de la métropole. Au-delà des commerces en gare et aérogare en lien avec la plateforme, le Scot identifie sur l'EIM des pôles de bassin de vie (Genas, RD 306 Est) et un pôle d'agglomération (Montout Peyssilieu sur la commune de Meyzieu).

Boucle du Rhône en Dauphiné : trois niveaux de zones d'activités

Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné fixe comme objectif général de favoriser l'accueil d'activités et d'emploi sur place pour équilibrer la croissance, réduire l'aspect dortoir du territoire et réduire les déplacements domicile-travail vers l'agglomération lyonnaise. Il hiérarchise le développement de l'offre de la façon suivante :

- Les communes hors pôle urbain accueillent des activités économiques (commerces, services, artisanat) au sein des « secteurs privilégiés d'urbanisation » sous la forme de petites opérations. D'autre part, le Scot localise les extensions prévues dans neuf zones d'activités. Quatre d'entre elles sont situées à proximité de la plateforme : la ZA d'Anthon, Bois Saint Pierre à Janneyrias, la ZI de Villette d'Anthon et les Quatre vie à Frontonas.
- Les cinq pôles urbains accueillent des activités tertiaires au sein des « secteurs privilégiés d'urbanisation ». Le Scot localise également des zones d'activités dédiées qui ne peuvent pas trouver leur place dans le tissu urbain. Il définit les extensions prévues à court et long termes sur dix-sept zones d'activités rattachées aux cinq pôles urbains. Six d'entres elles se situent dans l'agglomération pontoise à proximité de la plateforme.
- En plus des zones d'activités rattachées aux villages et aux pôles urbains, le Scot définit des capacités d'accueil dans cinq parcs d'activités communautaires existants ou à créer. Deux d'entre eux se trouvent à proximité immédiate de la plateforme : le parc d'activités Salonique à Janneyrias et Charvas à Villette-d'Anthon. Ces deux parcs ont pour vocation de participer au développement des fonctions économiques de le plateforme multimodale. C'est pourquoi, le Scot engage à poursuivre le travail de collaboration afin de construire un projet d'aménagement global et cohérent sur ce secteur stratégique de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Nord-Isère : identification de deux pôles stratégiques métropolitains

Le Scot Nord-Isère apporte une double réponse aux besoins en espaces pour le développement de l'activité. Une réponse urbaine : les emplois tertiaires ont vocation à se situer dans les espaces urbains pour en faciliter l'accès par les habitants. Une réponse dans les espaces dédiés aux activités, le Scot identifie trois types d'espaces d'activités :

- les zones d'activités d'intérêt régional ou métropolitain (plus de 100 hectares), pôles économiques destinés à accueillir des entreprises de toutes tailles. Le Scot identifie deux pôles stratégiques métropolitains. Ils sont situés à proximité de la plateforme : le parc technologique de l'Isle d'Abeau (60 hectares d'extension prévus) et le parc international de Chesnes (40 hectares d'extension prévus). Des extensions supplémentaires sont envisageables à long terme pour répondre à des opportunités nouvelles liées au développe-

ment de pôles multimodaux (gare et aéroport Saint Exupéry, plateforme de fret de Grenay).

- les zones d'activités d'agglomération et de pôle urbain (5 à 50 hectares), pôles de bassin de vie destinés à accueillir des petites et moyennes entreprises ainsi que des commerces et des services. L'EIM n'est pas concerné par ce type de zone.
- les zones d'activités locales (un à cinq hectares), destinées à répondre aux besoins de très petites entreprises de production et d'artisanat. L'EIM n'est pas concerné par ce type de zone.

En matière de commerce, le Scot cherche à qualifier l'offre et son développement. Le Scot instaure un ensemble de mesures visant à structurer l'offre commerciale selon le niveau de polarité. Dans la vallée urbaine, l'objectif est de dynamiser et diversifier l'offre commerciale de centre ainsi que de restructurer et valoriser les sites en périphérie ou en entrée de ville. Sur le reste du territoire, le Scot adapte l'offre des villes et des bourgs-relais à l'évolution de la population des bassins de vie.

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain : une hiérarchisation des zones en quatre niveaux

Le Scot Bucopa œuvre pour un équilibre économique où l'objectif est de lier croissance démographique et croissance économique. L'objectif théorique est d'accueillir entre 20 000 et 24 000 emplois supplémentaires sur place d'ici 2020 soit 10 000 à 11 000 d'ici 2010. Le Scot prévoit l'ouverture de nouvelles zones d'activités localisées selon un schéma hiérarchique de quatre niveaux :

- une ZA de niveau 1 : le parc industriel de la Plaine de l'Ain (Pipa) défini comme zone d'intérêt régional majeur pour l'accueil d'activités industrielles, logistiques et technologiques en complémentarité avec Saint Exupéry et l'Isle d'Abeau. Le rôle du Pipa est affirmé en ce sens. La superficie totale du parc passera progressivement sur dix à vingt ans de 770 hectares actuellement (périmètre de la Zac) à 1 100 environ.
- des ZA de niveau 2 : pôles d'intérêt départemental qui ont vocation à accueillir des activités industrielles, artisanales, logistiques, technologiques, de services divers. Leur clientèle est régionale, départementale ou locale. Ces zones peuvent s'étendre sur plusieurs dizaines d'hectares. Ces ZA sont rattachées à quatre pôles d'intérêt départemental dont l'agglomération de la Côtière au nord du périmètre de l'EIM. Le Scot localise des surfaces d'accueil au nord et au sud de l'A42.
- des ZA de niveau 3 : elles permettront pour chaque bassin de vie d'accueillir les activités artisanales, de transformation, commerciales et de services issues principalement des initiatives et besoins locaux. Elles sont de tailles plus modestes (quelques hectares). L'EIM n'est pas concerné par ce niveau de ZA.
- l'accueil niveau 4 : les activités commerciales traditionnelles, de service ainsi que les activités non nuisantes peuvent se créer et se développer dans les villages existants ou en continuité immédiate. Les opérations réalisées seront réduites en nombre et en taille.

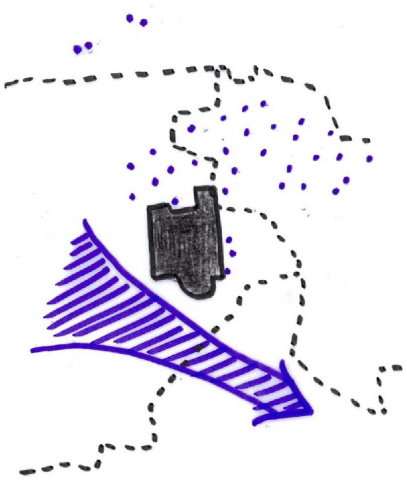
La ZA Satolas Green à Pusignan

Extension de la ZA de Colombier-Saugnieu

Photos Agence d'urbanisme de Lyon

Développement économique dans les Scot : pôle économique métropolitain versus multiplication des zones d'activités

L'axe Lyon/Grenoble : une permanence du développement métropolitain depuis l'Oream



La lecture des quatre documents d'orientations générales laisse entrevoir une multiplication des zones d'activités de taille plus ou moins importante.

La plateforme n'est pas un pôle économique unificateur

Les quatre Scot favorisent parallèlement le développement d'activités au sein des tissus urbains ainsi que dans un ensemble de zones d'activités dédiées. La hiérarchisation des zones diffère d'un Scot à l'autre.

Au-delà de la plateforme aéroportuaire identifiée comme site économique d'intérêt métropolitain par le Scot de l'Agglomération lyonnaise, l'analyse montre une multiplication des ZA dans l'EIM, de taille plus ou moins importante, et dont la nature du développement n'est pas toujours mise en lien avec la présence de la plateforme multimodale.

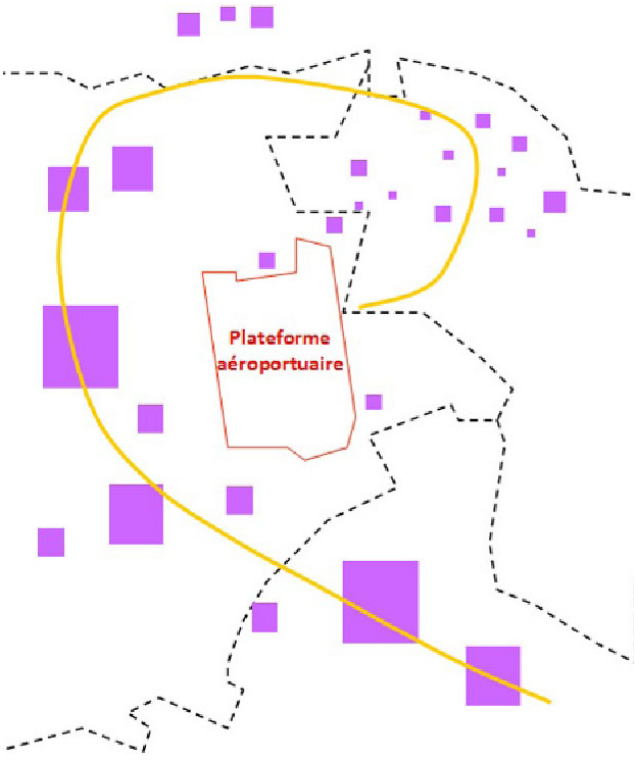
Un risque d'implantations au coup par coup

L'analyse des surfaces d'activités prévues dans les quatre zones montrent une concentration des zones de grande taille à l'ouest et au sud de la plateforme selon l'axe Lyon Chambéry avec de très grandes zones (Zac des Gaulnes, Portes des Alpes, Parc de Chesnes, Parc technologique, etc.) et un foisonnement de zones de petite taille (ZA d'Anton, ZI de Janneyrias, ZI de Villette d'Anthon, etc.) au nord est de la plateforme dans le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné. La somme de ces petites zones constituera à terme une superficie de plus de 300 hectares soit l'équivalent de trois fois la Zac des Gaulnes à Meyzieu dans le Scot de l'Agglomération lyonnaise. Le risque est qu'elles connaissent des implantations au coup par coup sans logique et lisibilité d'ensemble.

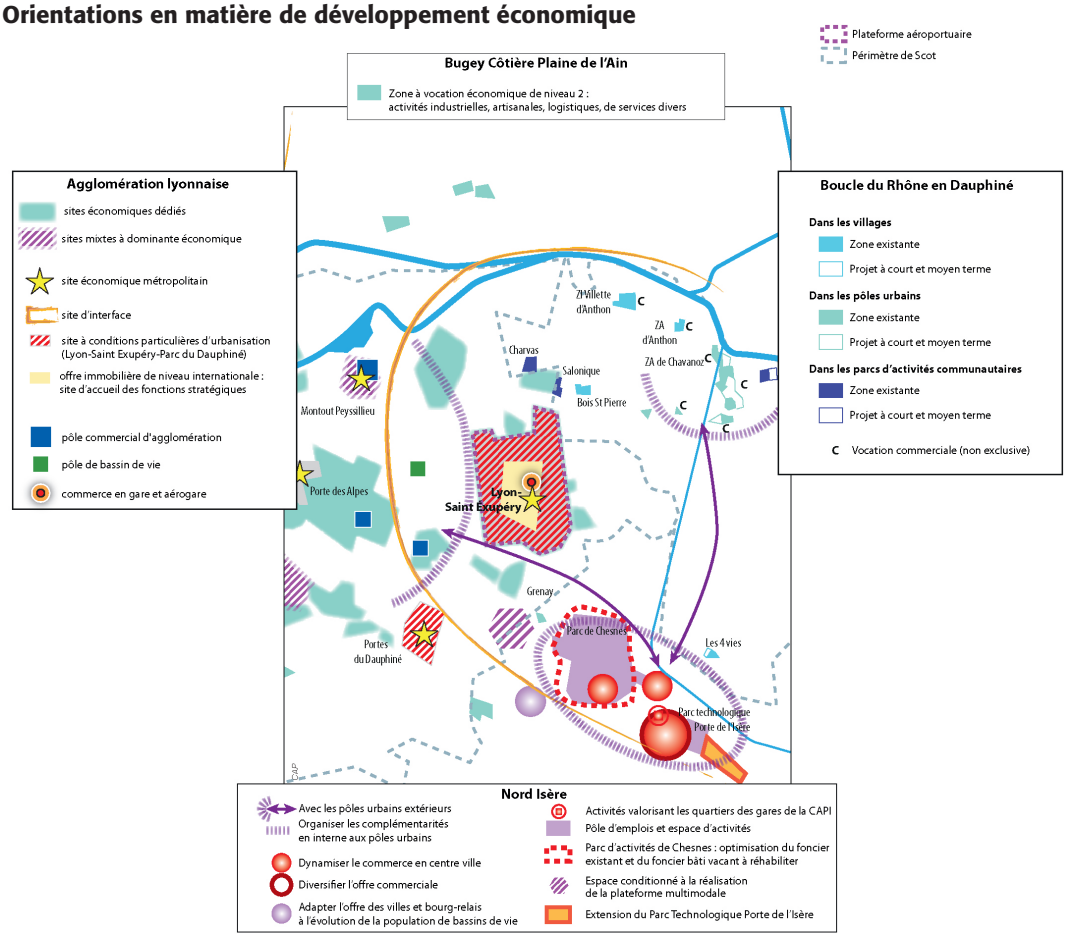
Donner une lisibilité économique

Comme le souligne le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné, il ne peut être que judicieux de mettre en œuvre un schéma de développement économique global et cohérent sur l'ensemble de ce secteur stratégique. Tout l'enjeu est de parvenir à hiérarchiser l'offre et donner une lisibilité économique à cet espace afin de bénéficier réellement des externalités positives liées à la présence de l'infrastructure aéroportuaire.

Un espace métropolitain en quête de lisibilité au niveau de l'offre économique



Recollement des quatre Scot de l'EIM Lyon-Saint Exupéry
Orientations en matière de développement économique



ZA situées à proximité la plateforme identifiées dans le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné (2006)

Niveau de ZA	Nom ZA (commune)	Surface totale à terme (ha)	Vocation dominante
Villages	ZA d'Anthon	11	Industries, artisanat, tertiaire et commerces
	Bois Saint Pierre (Janneyrias)	11,8	Industrie
	ZI de Villette d'Anthon	35	Industries et commerce
	Les 4 vies (Frontonas)	15,5	Industries
Pôles urbains	La Garenne (Charvieu-Chavagnieu)	13	Industries et artisanat
	D517, au Sud du réveil (Charvieu-Chavagnieu)	5	Commerces
	ZA de Chavanoz	51,2	Industries (+ 5 ha de commerces)
	Belmont (Chavanoz)	19	Artisanat
	Les 4 Buissont (Tignieu-Jameyzieu)	42,5	Industrie, artisanat, tertiaire et commerces
	Le Bochet (Tignieu-Jameyzieu)	18	Commerces
Parcs d'activités communau-taires	Salonique (Janneyrias)	13	Industries, tertiaire, petites surfaces de vente (logistiques proscrites)
	Charvas (Villette d'Anthon)	42	
	Les Serpollières et Les Sambettes (Saint-Romain de Jalionas)	35	

L'axe Lyon/Grenoble ou la permanence d'une métropole tournée vers l'est

Le recollement des orientations économiques des quatre Scot fait ressortir un axe de développement privilégié entre Porte des Alpes et Bourgoin-Jallieu, grossièrement organisé autour de l'autoroute A43. Autour de cet axe se répartissent des espaces d'activités parmi les plus importants en surface et en emplois de la région Rhône-Alpes : Mi-Plaine, Porte des Alpes, Chesnes, l'Isle-d'Abeau.

Plus au nord, les espaces d'activités apparaissent beaucoup plus épars et de petite surface, à l'exception de la zone industrielle de Meyzieu-Jonage. Là, la volonté d'organiser le tissu économique autour de l'agglomération pontoise, émise notamment dans la DTA, apparaît encore comme un souhait sans réelle traduction sur le terrain.

Organisation des transports et des déplacements dans les Scot : un pôle multimodal, « clef de voute » de Real et d'un réseau viaire à hiérarchiser

Même si les finalités sont globalement identiques, chacun des quatre Scot apporte néanmoins une réponse spécifique à son territoire, au risque parfois de faire abstraction des territoires extérieurs et notamment des modalités d'interconnexion avec la plateforme multimodale. Elément clé des orientations du Scot de l'Agglomération lyonnaise en matière de transport, le projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (Real) offre à l'ensemble des acteurs un cadre commun de réflexion pour créer du lien et des synergies avec les territoires voisins. Si la plateforme y est totalement intégrée, sa mise en œuvre sur cet espace d'interface ne peut passer que par la construction d'une coopération solide entre les multiples Autorités organisatrices du transport (AOT) en présence. De plus, absente dans trois des quatre Scot, une réflexion sur la hiérarchisation des différents niveaux de voiries semble judicieuse. L'espace d'interface se construit autour de quatre niveaux de voies, du réseau national au réseau de proximité. Ce dernier souvent ignoré joue pourtant un rôle majeur dans la fragmentation du territoire et la diffusion de l'urbanisation.

Agglomération lyonnaise : coordination du réseau ferré régional et des réseaux départementaux et urbains

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise propose un développement coordonné du réseau ferré régional et des réseaux départementaux et urbains. Le projet Real vise à améliorer l'intermodalité entre les axes ferroviaires périurbains, le tramway express de l'Est lyonnais et les trois grandes lignes de métro A, B et D. Le réseau des transports collectifs d'agglomération (lignes de tramway, lignes de trolleybus, lignes de bus et de cars à haut niveau de services, etc.) complète les axes du Réseau express. Enfin, les transports collectifs complémentaires ou de proximité assurent une fonction de maillage des bassins de vie, l'accessibilité des habitants aux équipements et services intermédiaires au sein de chaque bassin. Le Scot a pour objectif d'assurer la desserte de l'ensemble des polarités et des sites de projet au niveau de l'agglomération et dans sa périphérie. A cette fin et concernant notre périmètre d'étude, il garantit à terme l'exploitation de l'emprise du chemin de fer de l'Est lyonnais à l'est de Meyzieu pour desservir la polarité de l'agglomération pontoise. L'emprise du tram-train desservant Lyon-Saint Exupéry peut être prolongée pour permettre le développement d'une offre et renforcer les liens entre l'agglomération lyonnaise et l'agglomération de la Porte de l'Isère.

D'autre part, le réseau des transports collectifs d'agglomération permet les déplacements à l'intérieur de l'agglomération et entre les polarités urbaines. A cette fin, le Scot prévoit la création d'un nouvel axe de transport collectif desservant l'est de l'agglomération du secteur de Grange-Blanche aux Sept-Chemins, Eurexpo et au-delà. Cette nouvelle offre est considérée comme déterminante pour la mise en œuvre d'un projet urbain sur ce territoire et sa desserte en transports collectifs de Genas à Saint Exupéry. Cet axe peut permettre un bouclage avec le tramway express de l'Est lyonnais (liaison T2/T3).

Concernant les infrastructures routières, le Scot ne prévoit pas de développer le réseau existant mais au contraire d'en limiter les extensions. Il pose le principe d'un renforcement de l'insertion urbaine des voies de circulation. Il propose la hiérarchisation fonctionnelle du réseau suivante :

- le réseau national ou régional ;
- le réseau métropolitain permet l'évitement des tissus urbanisés pour les déplacements à l'échelle métropolitaine et de l'agglomération. Le Scot souhaite fiabiliser les temps de parcours et favoriser l'intégration urbaine de ces infrastructures ;
- le réseau d'agglomération assure la liaison entre les bassins de vie, le maillage entre les polarités et permet de rejoindre le réseau métropolitain. Le Scot valorise la coexistence des différents modes ;
- le réseau de proximité est constitué des voies de desserte fine du territoire.

Le secteur d'étude est structuré par l'ensemble de ces types de voiries : réseau national (A43, A432), réseau métropolitain (rocade Est), réseau d'agglomération (route de Genas, D306, D147, etc.).

Boucle du Rhône en Dauphiné : des lignes fortes de transports en commun extérieures au territoire

Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné prévoit de développer les projets de transports collectifs en cohérence avec les projets de développement urbain. Plusieurs projets sont mentionnés au Scot :

- le prolongement de la ligne de tramway Lea de Meyzieu à l'agglomération pontoise, voire à terme jusqu'à Crémieu ;
- l'amélioration de l'offre TER sur la ligne Lyon/Saint-André-le-Gaz et des rabattements de la partie sud du territoire en direction des gares TER localisées le long de cet axe ferroviaire ;
- le prolongement de la ligne de tramway Rhônexpress de Saint Exupéry à La Verpillère ;
- l'amélioration des rabattements en direction du nord (gare d'Ambérieu).

Dans l'attente du développement de lignes fortes de transports en commun, le Scot prévoit également différents aménagements routiers (déviation de bourgs, mise à niveau de voiries structurantes) principalement dans la partie ouest du territoire afin d'organiser les échanges entre les agglomérations de Pont-de-Chéruy et de Crémieu avec l'agglomération lyonnaise, d'une part, et, avec l'agglomération de l'Isle d'Abeau, d'autre part.

Le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné est également concerné par différents grands projets d'infrastructures :

- le projet d'autoroute A48 et trois diffuseurs envisagés sur ou à proximité du territoire traversant le territoire dans un axe Nord-Sud ;
- le projet de Contournement fret de l'agglomération lyonnaise (CFAL) concernant la partie nord-ouest du territoire ;
- la partie sud-ouest du territoire supportant le passage de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

Le Scot souhaite favoriser l'intégration de ces grandes infrastructures par la mise en place de mesures compensatoires visant à limiter les effets indirects de ces projets sur l'environnement et les paysages.

Enfin, le tourisme vert constitue l'un des principaux moyens de découverte de la richesse patrimoniale du territoire, atout essentiel notamment pour le plateau de Crémieu. Cet enjeu est identifié comme d'autant plus important du fait de la proximité de l'agglomération lyonnaise et de la forte demande des populations qui la composent pour découvrir un territoire remarquable de proximité. Dans ce sens, des itinéraires cyclables sont projetés sur le territoire. Pour certains d'entre eux, le tracé impacte le territoire d'étude :

- le projet de véloroute Léman-Méditerrannée, dont le tracé de principe se situerait sur la rive gauche du Rhône entre Vertrieu et Villette d'Anthon ;
- le projet de voie verte sur le tracé de l'ancien chemin de fer de l'Est lyonnais ;
- d'autres itinéraires interdépartementaux sont également prévus, en liaison avec la voie verte et la véloroute Léman-Méditerrannée.

Nord-Isère : alléger le réseau routier interurbain

Le Scot Nord-Isère défend un mode de développement urbain ainsi qu'une organisation des réseaux propices à l'usage des transports en commun et assurant le maintien de la mobilité pour que le développement ne se traduise pas, à terme, par une asphyxie des axes majeurs pour la région (A43, ligne SNCF) et de l'axe central de la vallée urbaine (la RD 1006). Le Scot fixe les objectifs suivants :

- Garantir l'accessibilité du Nord-Isère. L'objectif est tout d'abord d'alléger les trafics sur le réseau routier interurbain pour y développer les transports en commun. Il confirme le rôle de la RD1006 comme axe structurant ouest-est de desserte interne du Nord-Isère. L'objectif est de libérer cet axe des trafics de transit et de gagner ainsi en fluidité en reportant les flux de marchandises sur l'A43 et en localisant des parcs-relais sur les axes d'entrées majeurs de la RD1006. Le Scot souhaite également améliorer la fluidité des liaisons interurbaines nord-sud. Sur l'A43 et l'A48, l'objectif est de combiner transits nationaux et régionaux et dessertes interurbaines par le développement de transports en commun utilisant le réseau autoroutier en complément de l'offre SNCF. Le Scot prévoit notamment la mise en place d'une liaison TC dédiée entre le pôle multimodal de Saint Exupéry et, au moins, une gare du Nord-Isère. Si le mode de desserte et le tracé restent à définir, cette liaison desservira obligatoirement le parc de Chesnes.
- Développer les alternatives à la voiture. L'objectif recherché est tout d'abord d'améliorer l'accès au réseau ferré et notamment sur la base d'un rabattement efficace vers les gares. Le Scot souhaite également améliorer le réseau de transports en commun interne au Nord-Isère sur la base du réseau urbain de la Capi et du réseau du Conseil général (Transisère). Enfin, le Scot cherche une généralisation des modes doux.

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain : améliorer les interconnexions aux gares

En matière de transport et de déplacement, le Scot Bucopa préconise l'aménagement des gares afin de faciliter le rabattement des voitures et l'intermodalité mais aussi différents aménagements du réseau routier notamment dans l'agglomération de la Côtière au nord de l'EIM. Le Scot prévoit la réalisation de l'A432 nord dont la vocation est de canaliser les flux d'échanges internes au Bucopa et, avec les principaux pôles extérieurs, limiter les nuisances sur la voirie locale. Le réseau autoroutier est également compléter par un demi-diffuseur sur l'A42 au niveau de Montluel, ce qui doit permettre de délester la RN84 d'une part de son trafic actuel. Le Scot prévoit également différents aménagements du réseau local dans l'agglomération de la Côtière et la création d'un nouveau pont sur le Rhône à Loyettes dans le but d'améliorer les échanges avec l'agglomération de Pont de Chéruy.

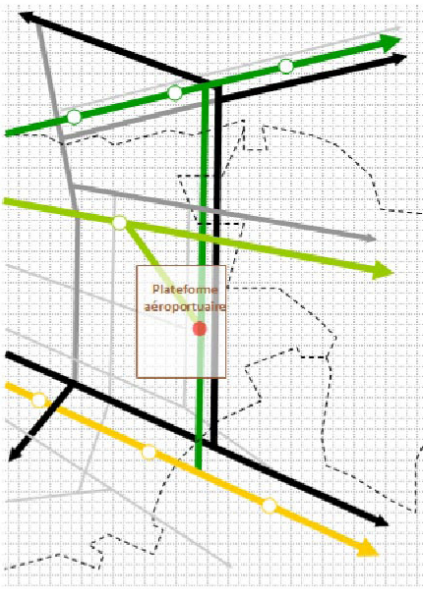
En matière de transports en commun, le Scot mentionne l'amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne Ambérieu-en-Bugey/Lyon et l'amélioration des interconnexions aux gares de cet axe notamment à Montluel. En outre le Scot prévoit une amélioration du réseau complémentaire de car et le développement d'une offre de transport alternative aux déplacements motorisés notamment dans les zones les plus densément peuplées (aménagement de cheminements piétons ou cyclables, créations de services locaux de transports en commun, etc.).

Rhônexpress à Meyzieu

Photo Agence d'urbanisme de Lyon

Organisation des transports et des déplacements dans les Scot : un pôle multimodal, « clef de voute » de Real et d'un réseau viaire à hiérarchiser

Un pôle multimodal, clef de voute de Real et d'un réseau viaire à hiérarchiser



La route départementale RD6 : dans quelques mois, une deux fois deux voies reliant Villette d'Anthon à Meyzieu par Jonage

Photo Agence d'urbanisme de Lyon

L'analyse transversale montre qu'en matière d'organisation des transports et des déplacements, les quatre Scot souhaitent favoriser — au moins en intention — le développement et l'usage des transports en commun au détriment de la voiture individuelle.

Reste que les documents d'orientations générales ne sont pas avares de projets routiers : renforcement des routes départementales, déviations de bourgs et de pôles urbains, nouvelles liaisons radiales (axe Pont-de-Chéruy/Meyzieu/rocade est).

Une coopération nécessaire entre syndicats mixtes de Scot et AOT

Les Scot apportent une double réponse à cet objectif : d'une part ils privilégient le développement résidentiel et économique à proximité des nœuds d'échanges multimodaux et d'autre part ils cherchent à développer une offre de transport performante. Il est important de souligner que de part la loi, les syndicats mixtes de Scot ne sont pas compétents en matière de transport, aussi la mise en œuvre de leurs orientations ne peut résulter que de la construction d'une coopération active avec les AOT quelles soient urbaines (Sytral, Capi, etc.) ou interurbaines (conseils généraux, région Rhône-Alpes, etc.). Cette notion de coopération est d'autant plus importante sur cet espace d'interface que le croisement des périmètres institutionnels multiplie de fait les acteurs en présence.

Un cadre commun de réflexion pour le développement de l'intermodalité

Même si les finalités sont globalement identiques, chacun des quatre Scot apporte néanmoins une réponse spécifique à son territoire. Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné ne dispose pas d'infrastructures de transports collectifs lourdes. Aussi ses orientations visent principalement à favoriser les politiques de rabattement en direction des gares les plus proches (Lyon-Saint Exupéry et axe TER Lyon/Chambéry) ainsi que sur les gares du projet de prolongement de la ligne T3 jusqu'à l'agglomération pontoise.

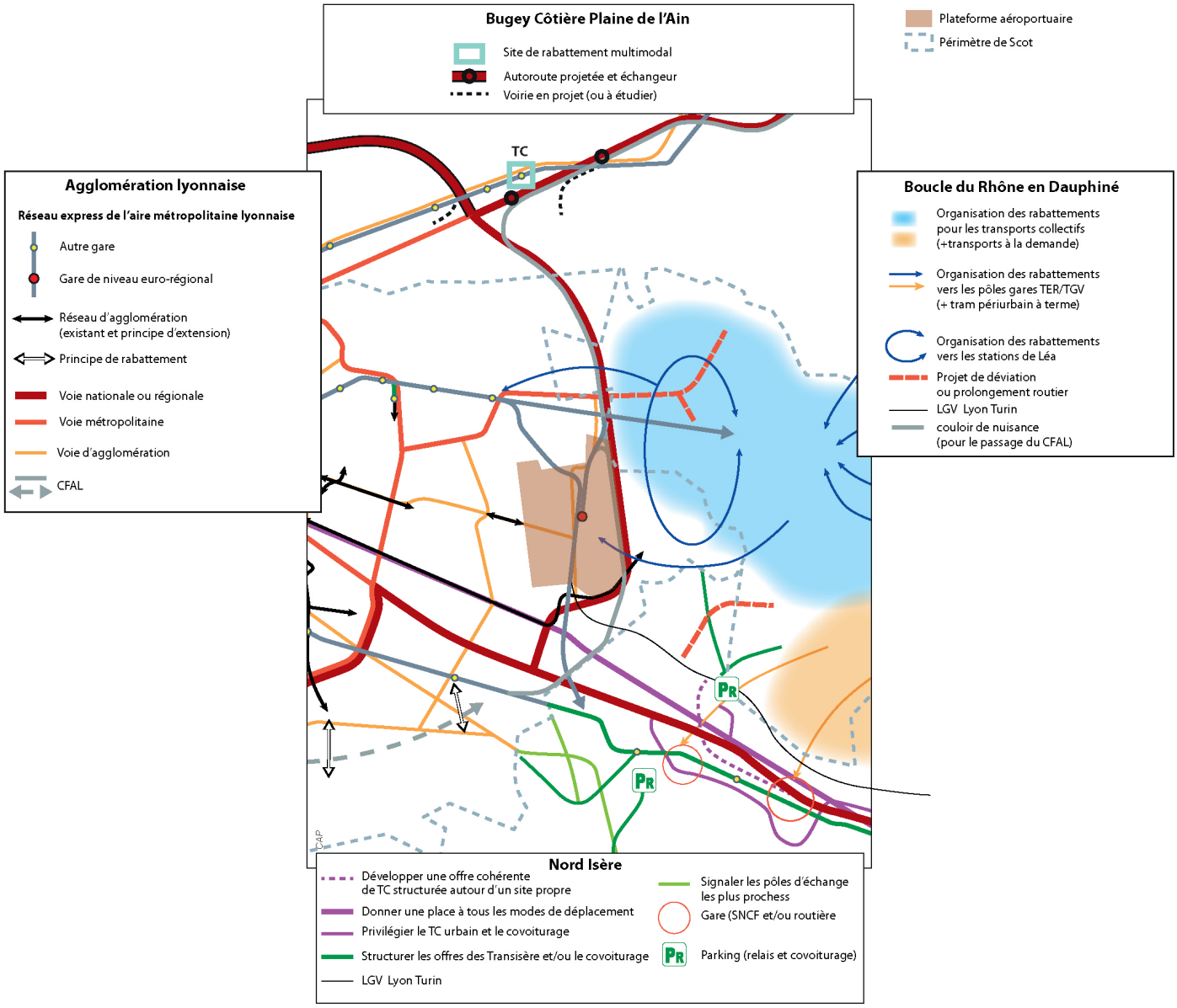
Les Scot Nord-Isère et Bucopa quant à eux, disposent tous deux d'infrastructures lourdes aussi bien de transport en commun (lignes TER Lyon/Chambéry, Lyon/Ambérieu-en-Bugey, etc.) que routières (A42, A48, etc.). Leurs orientations en matière d'organisation des transports et de déplacements sont principalement centrées sur le périmètre du Scot. Tous deux tendent à ignorer quelque peu les territoires extérieurs et notamment les modalités d'interconnexion avec la plateforme multimodale Lyon-Saint Exupéry.

Il existe pourtant Real, un projet de réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise qui offre à l'ensemble des acteurs un cadre commun de réflexion pour le développement de l'intermodalité entre les axes ferroviaires périurbains notamment. Le Scot de l'Agglomération lyonnaise s'appuit largement sur ce réseau pour construire son discours en matière de politique de transport mais également pour créer du lien et des synergies avec les territoires voisins. La plateforme multimodale Lyon-Saint Exupéry y est totalement intégrée à l'interface entre Real et le réseau d'agglomération.

Quelle hiérarchisation du réseau viaire sur l'espace d'interface ?

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise est également le seul à proposer une hiérarchisation du réseau viaire. Il reprend logiquement les quatre niveaux de voiries énoncées par la DTA (national/régional, métropolitain, agglomération et proximité). Etant donné la profusion des nouvelles voies notamment à l'ouest de la plateforme, il semble judicieux d'engager une réflexion sur la hiérarchisation du réseau viaire sur l'ensemble de l'espace d'interface en prenant en comte les quatre niveaux de voirie qui composent cet espace, du réseau national au réseau de proximité. En effet, bien que le Scot de l'Agglomération lyonnaise ne le spatialise pas, le réseau départemental joue un rôle majeur dans la desserte locale et la diffusion de l'urbanisation.

Recollement des quatre Scot de l'EIM Lyon-Saint Exupéry
Orientations en matière d'organisation des transports et des déplacements

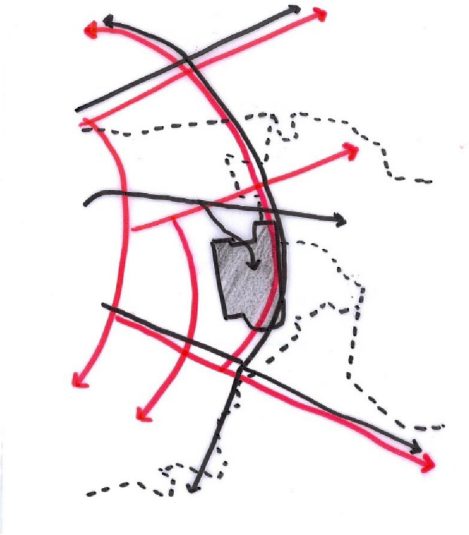


Infrastructures de transport et politiques de mobilité : ne rien rendre impossible

Le recollement des orientations des quatre Scot en matière de politique de mobilité montre un univers de projets tant routier que transport public assez foisonnant. Comme il est de tradition dans la planification territoriale, rien ne vient s'opposer aux projets éventuels des maîtres d'ouvrage, quand bien même ils contreviendraient au projet d'aménagement et de développement durable du Scot.

Ainsi, les orientations en termes de transport apparaissent parfois contradictoires et relèvent parfois de l'inventaire. Dans ce contexte, comment retrouver des axes de projet qui fassent sens commun ? Une lecture objective permet de se rendre compte que les Scot reprennent les projets des maîtres d'ouvrages plus qu'ils ne les suscitent. Dès lors, ils ne sauraient constituer un projet cohérent à eux quatre. Tout au plus peut on noter une forme de consensus autour du prolongement du chemin de fer de l'Est lyonnais, en direction de l'Isère, et les orientations plutôt convergentes autour des gares ferroviaires, orientations qui suggèrent le renforcement des équipements et des densités.

Mais tous les Scot ne sont pas dotés de gares. Elles ne couvrent que faiblement le territoire, essentiellement au sud (ligne Lyon/Grenoble).



Le réseau ferroviaire semble ne faire que suivre le réseau routier.

Synthèse du diagnostic

Nature de l'étude

Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise et l'Etat (DDT du Rhône et de l'Isère) ont confié à l'Agence d'urbanisme le soin de réaliser une étude de « diagnostic territorial » sur 24 communes situées autour de la plateforme aéroportuaire. Cette étude figure dans le programme d'activité de l'Agence d'urbanisme au titre des « espaces d'interface métropolitains ». Une précédente mission avait porté en 2009 sur les espaces situés autour de l'autoroute A46 nord. La prochaine mission devrait porter sur les territoires autour de l'autoroute A89 (Roanne/Tarare).

Structure de l'étude

Une étude en trois tomes

- Le diagnostic livre les chiffres et les données les plus significatives (partie « portrait du territoire ») et donne un aperçu des politiques d'aménagement mises en œuvre (partie « acteurs et stratégies ») ;
- Le recueil des études commente les expertises réalisées sur le secteur depuis 1999/2000 ;
- Un dossier de synthèse d'une trentaine de pages relève les principaux enjeux du diagnostic.

Portrait de territoire

La partie essentielle du diagnostic territorial consiste en une analyse descriptive (faits, cartes et chiffres).

Les chiffres clefs (espace d'interface)

	Périmètre d'analyse
Nbre de communes	24
Administration locale	6 EPCI + 3 communes
Population (2007)	140 000 habitants
Nombre d'emplois (Insee 2007)	Environ 62 000 emplois dont 10 % sur l'aéroport
Superficie totale	34 400 hectares
Surfaces agricoles	50 %

La place prépondérante des espaces agricoles

La partie « portrait de territoire » insiste sur le rôle primordial que jouent les espaces naturels et agricoles dans la gestion du territoire. Leur préservation est stratégique pour la qualité de la ressource en eau potable de l'agglomération lyonnaise (nappe de l'est). L'agriculture tient une place prépondérante ; elle occupe 18 000 hectares sur les 34 000 que compte le territoire. Mais les surfaces en culture régressent très rapidement. La surface agricole utile a reculé de plus de 3 000 hectares entre 1979 et 2000. Les espaces agricoles ont encore perdu près de 700 hectares entre 2000 et 2005 (interprétation des images satellitaires) au profit de l'habitat, de l'économie (près de 300 hectares) et des équipements.

Un espace caractéristique de la ville diffuse

Le processus d'urbanisation qu'a connu ce secteur est celui, caractéristique, des espaces périurbains. La population a triplé depuis 1968 (+110 000 habitants).

Il a connu entre 1968 et 1975 puis entre 1982 et 1990 des taux de croissance annuels de la population records (entre +2 et +6 %), parmi les plus élevés au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Genas (2 800 habitants en 1968, près de 12 000 aujourd'hui) figure parmi les vingt communes françaises à plus forte croissance depuis le recensement de 1968. Meyzieu est passée de 10 000 habitants en 1968 à plus de 30 000 aujourd'hui.

Cette urbanisation s'est faite de manière diffuse – en dehors du secteur de la ville nouvelle – sous la forme essentiellement de maisons individuelles (75 % du parc de logements) et de zones d'activités peu denses en emplois qui occupent pas moins de 1 900 hectares.

Un territoire attractif pour les ménages

Cette croissance ne s'est pas démentie ces deux dernières décennies, malgré les contraintes instaurées (PEB, Sage, DTA, Scot). L'espace d'interface a ainsi enregistré la construction de 15 000 logements et un supplément de 17 000 habitants depuis 1990. On peut même parler de «boom résidentiel» entre 2000 et 2009 avec 850 logements construits chaque année, bien loin des clichés d'un territoire saturé de nuisances.

Territoire de l'automobile

Les trois quart des déplacements sont effectués en voiture et le taux d'équipement des ménages en automobile est important (plus de 600 voitures pour 1 000 habitants), bien supérieur à la moyenne de l'aire métropolitaine, signe d'un territoire très peu dense. Les relations avec le pôle d'emploi lyonnais sont fortes, à l'exception du secteur de la ville nouvelle, territoire plus autonome. Et pour les déplacements entre le domicile et lieu le travail, l'usage de la voiture est la règle, avec des pourcentages oscillant entre 80 à 90 %.

Transports publics : seul T3…

Dans ce contexte, les transports publics ne servent que des clientèles de « niche » : public scolaire pour les interurbains (trois lignes rapides), habitants des secteurs denses pour les transports collectifs urbains (Meyzieu, Genas, L'Isle d'Abeau), et résidents des quartiers gares pour les TER (La Verpillère). Le seul véritable point d'attraction est la ligne de tram express T3. L'étude souligne le relatif isolement de l'agglomération pontoise, secteur qui ne dispose d'aucune desserte en transport collectif digne de ce nom, malgré ses 30 000 habitants, avec des perspectives limitées à l'automobile (nouvelle 2x2 voies entre Villette d'Anthon et la rocade Est).

Un territoire doté d'une desserte exceptionnelle

L'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry bénéficie d'une situation privilégiée au cœur du système de transport du grand quart sud-est de la France. On se situe là au cœur du « carrefour lyonnais ». Les grands projets en perspective – Cfal, Lyon-Turin, nouveau doublet de pistes – ne feront que renforcer l'avantage comparatif que peut tirer cet espace de son accessibilité internationale par rapport à d'autres secteurs de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Un territoire spécialisé dans les activités logistiques

Le territoire compte parmi les grands espaces logistiques européens.

L'activité logistique y occupe environ 2 200 000 m², ce qui représente la moitié des surfaces occupées pour cette activité dans l'aire métropolitaine de Lyon. Le parc de Chesnes compte à lui seul 11 000 emplois répartis sur 1 000 hectares.

Une forte croissance

L'espace d'interface totalise 62 000 emplois (2007). Plus de la moitié de ces emplois se concentre sur Saint-Quentin-Fallavier, Meyzieu, Genas et Colombier-Saugnieu. 85 % sont dans le secteur privé, qui a crû de + 20 % depuis 2000. L'activité logistique a enregistré une croissance de + 60 %, due à d'importantes extensions de zones d'activités (Parc de Chesnes), et à l'implantation de plateformes logistiques (Ikéa, ND Logistics, Decathlon, Cogedem). Entre 2000 et 2009, les communes de Saint-Quentin-Fallavier et de Satolas-et-Bonce ont enregistré environ 1 100 000 m² de construction de locaux d'activité.

L'étude relève la place des activités industrielles (de l'ordre de 10 000 emplois privés), avec un nombre d'emplois important dans la fabrication de produits en plastique, dans les machines et équipements, dans les industries de réparation et d'installation, et dans l'industrie du papier (près de 1 000 emplois privés).

L'aéroport, pôle d'emploi de second ordre

Dans ce contexte, la plateforme aéroportuaire reste un pôle d'emploi de second ordre avec ses 6 000 emplois. On est loin du modèle anglo-saxon des « airports-cities », ces aéroports qui ont su profiter de l'essor du trafic aérien pour constituer des pôles d'emplois majeurs. L'aéroport Lyon-Saint Exupéry reste ancré dans un schéma de développement extensif, avec des surfaces importantes pour le stationnement et des espaces peu densément occupés.

Zones d'activités : entre surabondance et pénurie

Les espaces d'activités disponibles à la commercialisation représenteraient plus de 250 hectares.

Les surfaces projetées dans les documents d'urbanisme représenteraient quant à elles plus de 800 hectares. Mais cette offre est assez mal répartie, inégale en qualité, souvent faite de zones d'activités de petite taille (partie nord) et parfois conditionnée par des investissements importants (reconversion des carrières, secteur des portes du Dauphiné) ou par la levée de contraintes réglementaires (au sein de la zone aéroportuaire, secteurs touchés par les grands projets d'infrastructures comme le Lyon-Turin).

Acteurs et stratégies

La seconde partie du diagnostic expose les acteurs et les procédures d'aménagement en présence.

Le poids de l'Etat dans la construction du territoire

L'Etat a orienté la stratégie d'aménagement de l'espace d'interface à partir des années 1960, imposant ses vues et ses projets – autoroute, ville nouvelle, aéroport, découpage administratif – au nom de la construction de « métropoles d'équilibre » promues au rang de priorité nationale. Progressivement, il a dû composer avec des collectivités territoriales renforcées par les lois de décentralisation. La réforme de la gouvernance des aéroports, l'évolution du capital des aéroports et les politiques de dérégulation sont venues modifier l'exercice des responsabilités locales. Le rôle des opérateurs privés est devenu une clef d'entrée incontournable.

Un émiettement des responsabilités

Au retrait de l'Etat, relatif, a succédé un émiettement des responsabilités qui emporte, si ce n'est des désordres, à tout le moins une forme d'éparpillement. L'exemple des Scot est révélateur de cette impossibilité à faire sens commun en partant d'un découpage trop incohérent, de procédures trop déliées, d'un vocabulaire trop dissemblable.

Un chef d'orchestre, quatre acteurs clefs

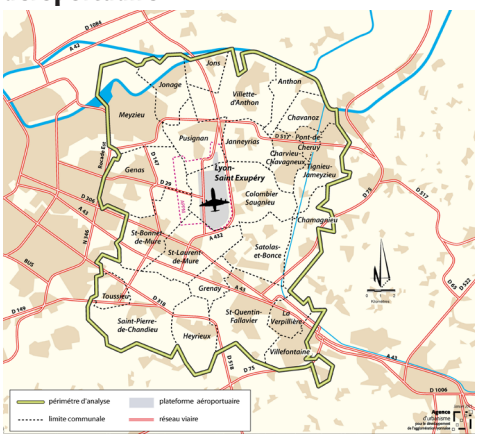
Il manque à ce territoire les ressorts d'une cohérence d'action. Les communes, leurs groupements, les opérateurs de transport, les entreprises, le gestionnaire de la plateforme, les Scot, l'Etat, tous ont un rôle à jouer pour pallier ce manque. Le pôle métropolitain en projet pourrait être le chef d'orchestre à même de proposer un cadre de réflexion stable. Il pourrait exercer ses prérogatives nouvelles en direction de quatre acteurs de manière préférentielle :

- Aéroports de Lyon : un lien opérationnel devrait être mis en place entre l'opérateur et le futur pôle métropolitain, et à travers ce dernier les agglomérations adhérentes, pour rechercher une synergie politique et technique qui dépasse la simple tenue des conseils d'administration.
- La Communauté de commune de l'Est lyonnais : des coopérations étroites doivent se construire progressivement entre la CCEL qui couvre – il convient de le rappeler – la plateforme aéroportuaire, et le futur pôle métropolitain.
- Les Scot : leur qualité n'y peut rien, de même que la démarche inter-Scot. Il faut une structure à même de garantir une planification stratégique à l'échelle de l'espace d'interface : le pôle métropolitain est le bon niveau territorial, ce d'autant que la loi du 16 décembre 2010 lui permet d'exercer cette prérogative.
- L'Etat : il porte des procédures réglementaires lourdes d'impact et détient un pouvoir de contrôle non négligeable à travers ses missions régaliennes. Il doit pouvoir être mieux associé à l'amont des projets des collectivités territoriales, particulièrement sur cet espace sur lequel il exerce toujours des prérogatives importantes.

Conclusion

L'étude met en exergue les qualités de cet espace : cœur de la couronne verte métropolitaine, forte attractivité, desserte exceptionnelle, croissance forte de l'emploi. Dans le même temps, il pâtit d'une forte diffusion de l'urbanisation, d'un morcellement des visions territoriales, d'une faiblesse de la desserte locale en transport collectif, et au-delà, de l'absence d'un projet fort et partagé. Ces faiblesses risquent à long terme de nuire à la formidable opportunité que représente cet espace pour l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise qui ne profite pas à sa juste valeur de sa position de carrefour.

Le territoire de la plateforme aéroportuaire



Espaces d'interface métropolitains

Inter-Scot - **mai 2012**

Lyon-Saint Exupéry

Tome **2**

Documents et acteurs

SOMMAIRE

Préambule p. 5
L'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry, lieu de convergence de nombreux outils, études et acteurs

Partie 1. Les documents de planification p. 7
Nature des documents, territoires d'action et hiérarchie des normes

Planification territoriale et sectorielle p. 13
Fiche 1 - Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise
Fiche 2 - Schéma de cohérence territoriale de l'Agglomération lyonnaise
Fiche 3 - Schéma de cohérence territoriale de la Boucle du Rhône en Dauphiné
Fiche 4 - Schéma de cohérence territoriale du Nord-Isère
Fiche 5 - Schéma de cohérence territoriale du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
Fiche 6 - Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de l'Est lyonnais
Fiche 7 - Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de la Bourbre
Fiche 8 - Charte intercommunale de développement et d'aménagement de l'Est lyonnais

Planification aéroportuaire p. 31
Fiche 8 - Plan d'exposition au bruit de l'Aéroport Lyon-Saint Exupéry
Fiche 9 - Avant projet de plan masse de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry
Fiche 10 - Schéma directeur Est pour le développement des infrastructures de 2008 à 2020
Fiche 11 - Zone d'aménagement différé de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry

Etudes complémentaires p. 41
Fiche 12 - Aéroport de Lyon-Saint Exupéry et Bron : analyse stratégique
Fiche 13 - Etude de faisabilité pour l'implantation d'une plateforme logistique
Fiche 14 - Approche globale des besoins d'équipements d'intermodalité pour la région urbaine lyonnaise

Partie 2. Acteurs et compétences p. 49
Complexité de l'organisation territoriale française

Annexes p. 55
Lois « cadres » de l'administration territoriale de la République

L’espace d’interface Lyon-Saint Exupéry, lieu de convergence de nombreux outils, études et acteurs

Un territoire à la croisée des documents et des acteurs

L’aménagement de l’Espace d’interface métropolitain (EIM) Lyon-Saint Exupéry est encadré par un nombre conséquent de documents ou de démarches réglementaires émanant de différentes autorités institutionnelles (Etat, intercommunalité, etc.). On peut distinguer les documents territoriaux (transversaux), les documents sectoriels (focalisés sur une thématique spécifique) et les documents aéroportuaires (liés à la présence de la plateforme aéroportuaire). Les périmètres de ces dispositifs d’action s’intersectent pour la plupart à proximité de la plateforme aéroportuaire. La multiplication des outils et des démarches réglementaires autour de la plateforme en fait un territoire difficilement intelligible par les principaux acteurs en présence (élus, techniciens des collectivités, etc.) qui ont pourtant la charge de son aménagement.

Un territoire support de nombreuses études

D’autre part au cours des cinq dernières années, le territoire autour de la plateforme Lyon-Saint Exupéry a fait l’objet de nombreuses études, réalisées pour la plupart par des bureaux d’études privés spécialisés en conseil et stratégie de développement. Elles ont pour vocation, soit de produire de la connaissance sur la plateforme aéroportuaire ou plus spécifiquement sur le développement de son activité aéronautique, soit de définir une stratégie de développement sur le territoire environnant ou sur des secteurs spécifiques. Malgré le lancement de toutes ces démarches la plupart n’ont fait l’objet que d’une diffusion restreinte. De ce fait ces études sont rester quelque peu méconnues de la majorité des acteurs en présence. Aujourd’hui aucun projet d’aménagement et de développement partagé et cohérent n’a fait l’objet d’un consensus.

Dresser un inventaire

Dans ce contexte, les syndicats mixtes porteurs de Scot, unis au sein de l’inter Scot, ont confié en mai 2010 à l’Agence d’urbanisme de Lyon la mission de dresser un inventaire des documents de planification ainsi que des principales études sectorielles ou thématiques réalisées récemment en rapport avec tout ou partie de l’espace d’interface. Sans ambition d’exhaustivité et sans entrer dans le détail de leur contenu (pour cela il est préférable de se reporter aux documents dans leur intégralité), nous nous contenterons ici, d’une part de cerner les tenants et les aboutissants de leurs élaboration (rôle du document, contexte de réalisation) et d’autre part de montrer leurs impacts sur l’espace d’interface Lyon-Saint Exupéry ou d’en retirer les principaux résultats (voir Lyon-Saint Exupéry : diagnostic territorial : tome 1, mai 2011).

Lyon-Saint-Exupéry

Partie 1

Les documents de planification

Nature des documents, territoires d'action et hiérarchie des normes

Trois types de documents de planification

Le territoire autour de la plateforme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry est au cœur d'un système complexe au sein duquel interagit une multiplicité de dispositifs et d'outils d'action. Le système de planification se construit autour de documents de trois natures différentes. On distingue :

- les documents territoriaux (DTA, Scot, charte, PLU) : documents transversaux traitant un champ large de thématiques en lien avec le territoire. Quatre thématiques sont particulièrement prégnantes : habitat/ structure urbaine, environnement/ agriculture, économie, transport/ déplacement.
- les documents sectoriels (Sage, PLH) : documents focalisés sur une thématique spécifique. Ils permettent de préciser ou de donner une valeur opérationnelle aux dispositions des documents territoriaux sur la thématique en question.
- les documents aéroportuaires (PEB, APPM, PCG) : documents dont l'élaboration est directement liée à la présence de la plateforme aéroportuaire et dont l'ambition est soit d'instaurer un ensemble de mesures réglementaires afin de limiter les nuisances au voisinage de l'infrastructure ou de prévoir son développement au sein du périmètre de la plateforme. On peut considérer que les documents aéroportuaires constituent une sous-catégorie spécifique de la planification sectorielle.

Des documents qui évoluent selon des temporalités propres

Ces documents font intervenir des maîtres d'ouvrage (structures porteuses) multiples et variés. Ils peuvent émaner des collectivités (PLU), des intercommunalités (charte, PLH), de structures had hoc associant différentes collectivités locales ou d'autres partenaires (Scot, PCG) ou directement des services de l'Etat (PEB, APPM, PCG). Au sein de ce système, les différents documents apparaissent, existent et évoluent selon des temporalités spécifiques. La plupart des documents sont révisés périodiquement afin de réactualiser leur contenu. Ils expriment une vision du territoire à l'horizon d'une période prédéfinie. En règle générale, plus le territoire de compétence est important plus la vision territoriale est établie sur une échelle temporelle importante (la DTA et les Scot sont établis à l'horizon de vingt ans). A l'inverse, un document s'appliquant sur un territoire restreint sera réactualisé plus régulièrement et ce d'autant plus si ce dernier dispose d'une dimension de programmation. La révision est nécessaire pour faire correspondre les dispositions avec les prévisions économiques et financières, où l'incertitude nécessite de restreindre la vision prospective sur le court voir moyen terme, à l'image du PCG en cours de réactualisation (durée d'existence de moins de trois ans).

Un territoire soumis à des dispositions spécifiques

En raison des enjeux liés à la présence de l'aéroport, le territoire autour de la plateforme fait l'objet, dans la DTA et le Scot de l'Agglomération lyonnaise, de dispositions particulières. L'espace interdépartemental Lyon-Saint Exupéry (territoire spécifique de la DTA) et l'Espace autour de Lyon-Saint Exupéry (territoire de projet du Scot) constituent des zooms territoriaux.

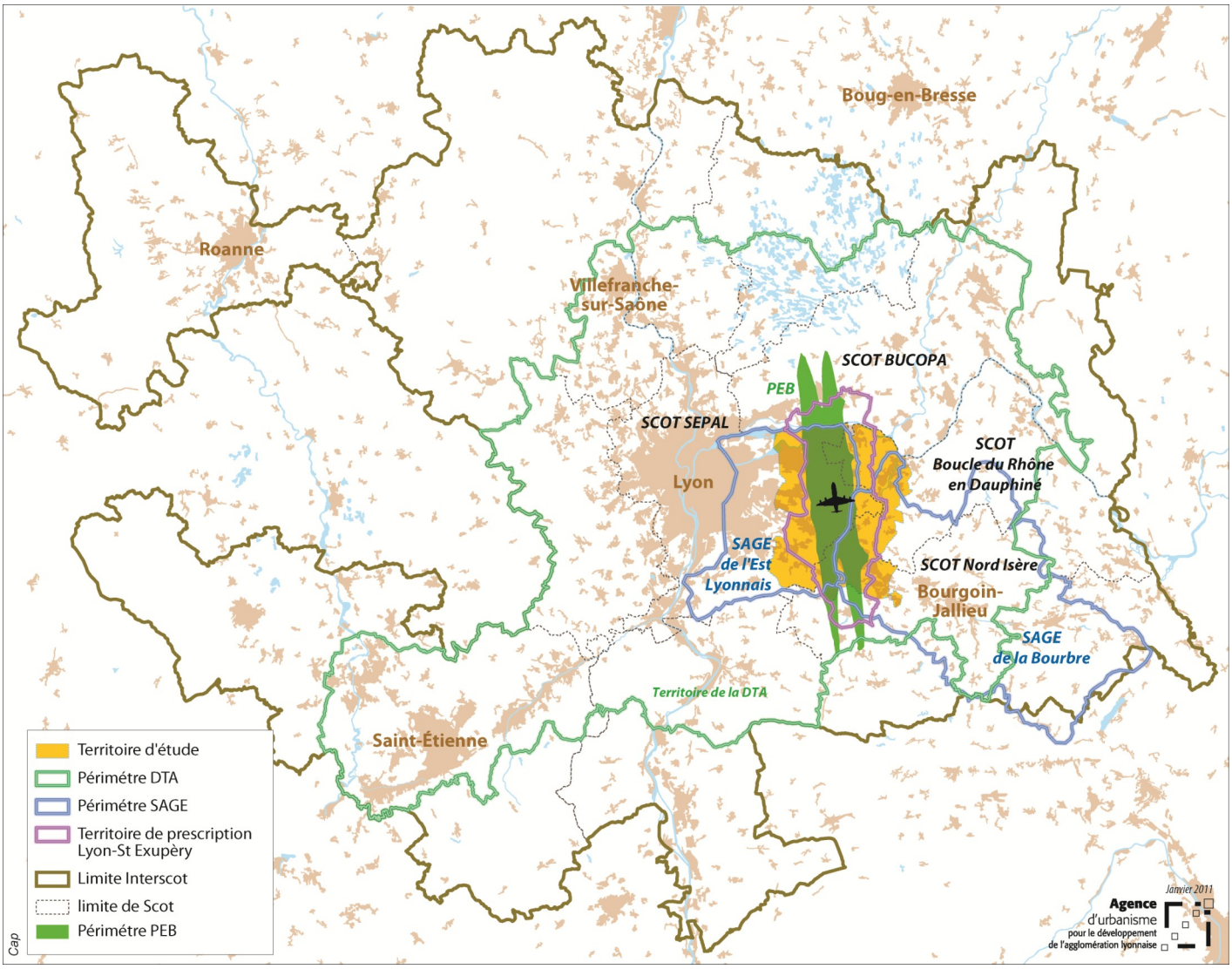
A partir d'une réflexion globale à une échelle donnée (l'aire métropolitaine et l'agglomération lyonnaise), chacun de ces deux documents interpelle un « morceau de territoire » plus petit afin de préciser les dispositions sur cet espace ou contraindre le développement par des dispositions réglementaires supplémentaires. La DTA énonce des prescriptions sur les vingt communes du territoire spécifique. Sans fixer de contraintes supplémentaires, les dispositions particulières du Scot de l'Agglomération lyonnaise permettent, quant à elles, de cibler les territoires à enjeux forts où il sera nécessaire d'engager une réflexion d'ensemble en amont du Scot (dans la phase de mise en œuvre, après son approbation). A l'échelle de l'espace autour de Lyon-Saint Exupéry, le Scot envisage la réalisation d'un schéma de référence et à l'échelle de la plateforme (périmètre de l'APPM), il prévoit la réalisation d'un plan d'organisation et de composition générale.

De l'échelle métropolitaine à l'échelle locale

Au sein de ce système de planification, les relations entre les documents et les temporalités propres à chacun confirment que l'on ne peut pas lire l'ensemble selon une vision descendante et hiérarchisée, de l'échelle métropolitaine au niveau local. Il existe au contraire une pluralité d'interactions, engendrant des aller-retour permanents entre les différents territoires d'action. A une échelle donnée, l'élaboration d'un document nécessite de prendre en compte une pluralité de dispositifs d'action localisés à différentes échelles.

Glossaire

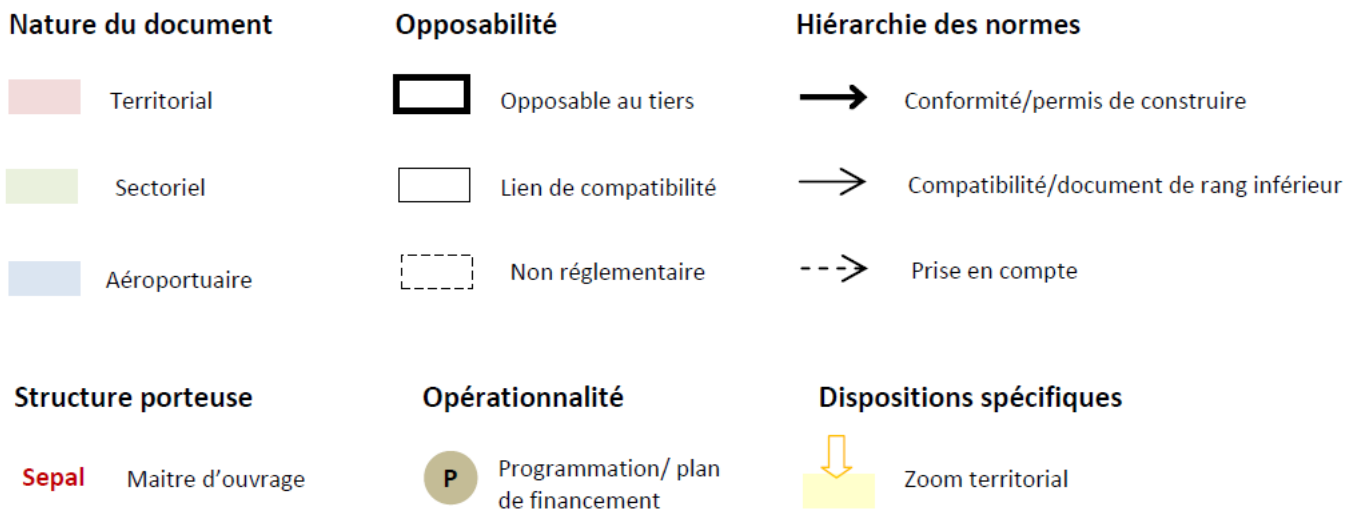
DTA : Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine
Scot : Schéma de cohérence territoriale
PLU : Plan local d'urbanisme
Sage : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
PLH : Programme local d'habitat
PEB : Plan d'exposition au bruit
APPM : Avant projet plan masse
PCG : Plan de composition générale



Un territoire à la croisée de nombreux outils réglementaires et dispositifs de planification

L'EIM Lyon-Saint Exupéry est impacté par de nombreux dispositifs de planification portés par l'Etat (PEB, DTA) ou par les structures intercommunales (Scot, Sage). Leurs périmètres s'intersectent à proximité de la plateforme aéroportuaire.

Le système de planification autour de la plateforme Lyon-Saint Exupéry :
hiérarchie des normes et territoires d'actions



Territoire d'action

Aire métropolitaine

Scot
Syndicat mixte
Outil de planification intercommunale. Rôle de coordination des différentes politiques publiques sectorielles (habitat, transport, commerce, environnement, etc.). Fixe les orientations fondamentales d'organisation du territoire traduit spatialement dans le Document d'orientation générale (Dog).

Agglomération lyonnaise
Sepal
[TP] Territoire de projet
Espace autour de Lyon-Saint Exupéry
Etudes complémentaires pouvant se concrétiser par des plans de référence : orientations fortes et visibles, cadre de long terme. Démarche prospective et globale, intégrant les territoires voisins du Sepal.

P
PDU
EPCI
Définie l'organisation des infrastructures de transport et des déplacements. Programmation et plan de financement.

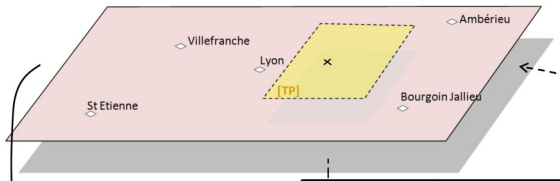
Intercommunalité

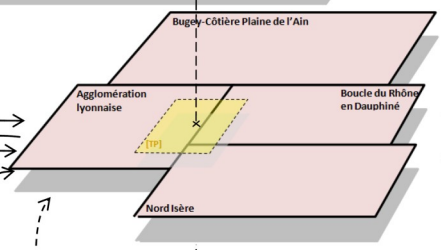
PEB
Préfecture Ain, Isère, Rhône
186 km²
26 communes
Instrument juridique destiné à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport

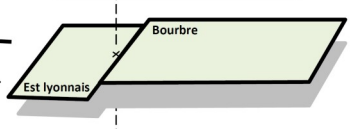
PLU
Commune
Outil de planification communal. Fixe l'usage du sol à l'échelle de la parcelle (zonage associé à un règlement d'urbanisme) sur la base d'un projet d'aménagement et de développement durable (Padd).

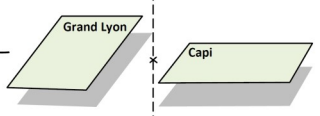
Commune

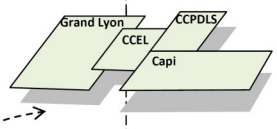
Parcelle

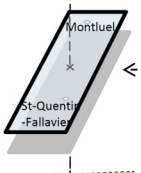


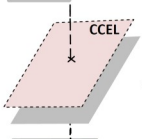


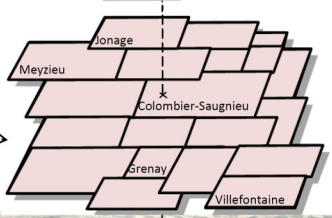


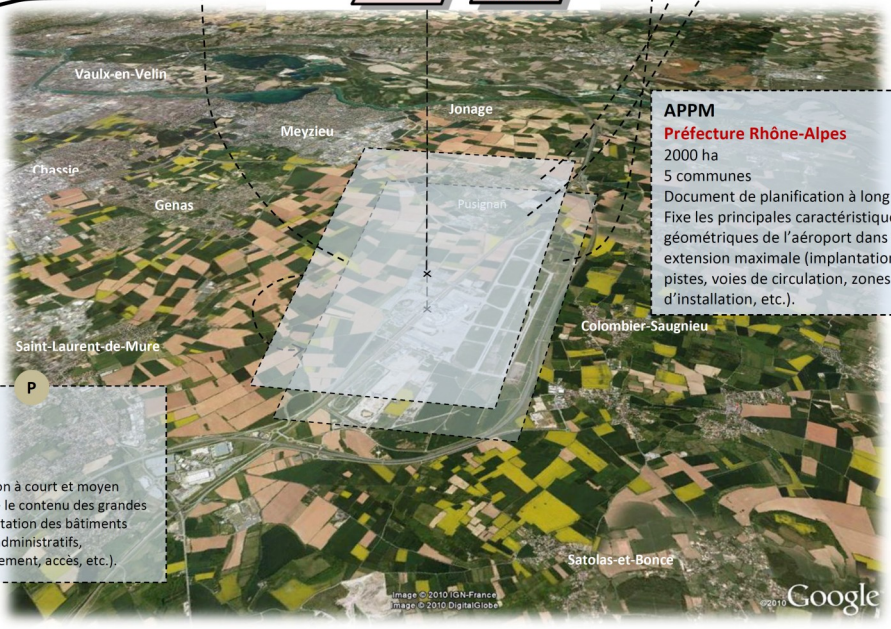












DTA Aire métropolitaine lyonnaise
SGAR
4460 km²
382 communes
Exprime les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement, de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation de l'environnement.

[TS] Territoire spécifique
Espace interdépartemental Lyon-Saint Exupéry
Orientations territorialisées plus précises et prescriptions particulières.

P
Sage
CLE
Assure une gestion équilibrée des milieux aquatiques et concilie tous les usages de l'eau à l'échelle d'un territoire cohérent.

P
PLH
EPCI
Instrument de prévision et de programmation de la construction de logement. Répartition équilibrée et diversification des logements sur le territoire.

Charte intercommunale d'aménagement et de développement
CCEL
107 km²
6 communes
Fédère l'intercommunalité autour d'un projet de territoire partagé. Accompagné d'un plan d'aménagement et de développement durable (parti général d'aménagement spatialisé).

APPM
Préfecture Rhône-Alpes
2000 ha
5 communes
Document de planification à long terme. Fixe les principales caractéristiques géométriques de l'aéroport dans son extension maximale (implantation des pistes, voies de circulation, zones d'installation, etc.).

P
PCG
ADL
2000 ha
5 communes
Document de planification à court et moyen terme de l'aéroport. Fixe le contenu des grandes zones de l'APPM (implantation des bâtiments techniques, industriels, administratifs, organisation du stationnement, accès, etc.).

1.1 Planification territoriale et sectorielle

FICHE 1 - Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise

Maître d'ouvrage : Secrétariat général aux Affaires régionales (Sgar)

Date : janvier 2007

Superficie : 4 460 km²

Entités institutionnelles : 382 communes, 1 communauté urbaine (Grand Lyon), 4 communautés d'agglomération (Saint-Etienne Métropole, Pays viennois, Porte de l'Isère, Villefranche-sur-Saône)

Rôle du document

Un document de planification à long terme assurant la prise en compte des enjeux de l'Etat sur un territoire jugé d'intérêt métropolitain

La DTA exprime les **orientations fondamentales de l'Etat** (garant de l'intérêt général) en matière d'aménagement, de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation de l'environnement. Son périmètre d'application est l'aire métropolitaine lyonnaise. Il s'agit d'un document majeur en matière d'aménagement puisque l'ensemble des documents d'urbanisme locaux (Scot, PLU, etc.), couverts par la DTA, doivent appliquer ses orientations par un lien de compatibilité. La DTA définit un ensemble d'objectifs et d'orientations d'aménagement (parfois spatialisées) à **l'échelle de l'aire métropolitaine ou sur des territoires spécifiques** et notamment autour de la plateforme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry.

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

La plateforme aéroportuaire : centre de communication intermodal et porte d'entrée nationale dans le territoire métropolitain

La DTA précise le rôle joué par la plateforme aéroportuaire au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Sa première fonction est d'offrir une **accessibilité aérienne nationale et internationale à la métropole**, à la région Rhône-Alpes et à l'ensemble du Grand Sud-Est. Sa deuxième fonction est de constituer à terme la **troisième gare lyonnaise** : gare TGV et TER de l'est de l'agglomération et du Nord-Isère. Elle doit être connectée aux grandes villes de Rhône-Alpes. Enfin**,** troisième fonction, la plateforme de Saint Exupéry constitue **un pôle de transport et de conditionnement du fret aérien**, fret à haute valeur ajoutée pour la longue distance. La plateforme est localisée par la DTA dans la « couronne verte d'agglomération », dont la vocation agricole et naturelle doit être maintenue.

Espace interdépartemental Lyon-Saint Exupéry : « territoire spécifique » soumis à des conditions particulières d'urbanisation afin de préserver son potentiel de développement

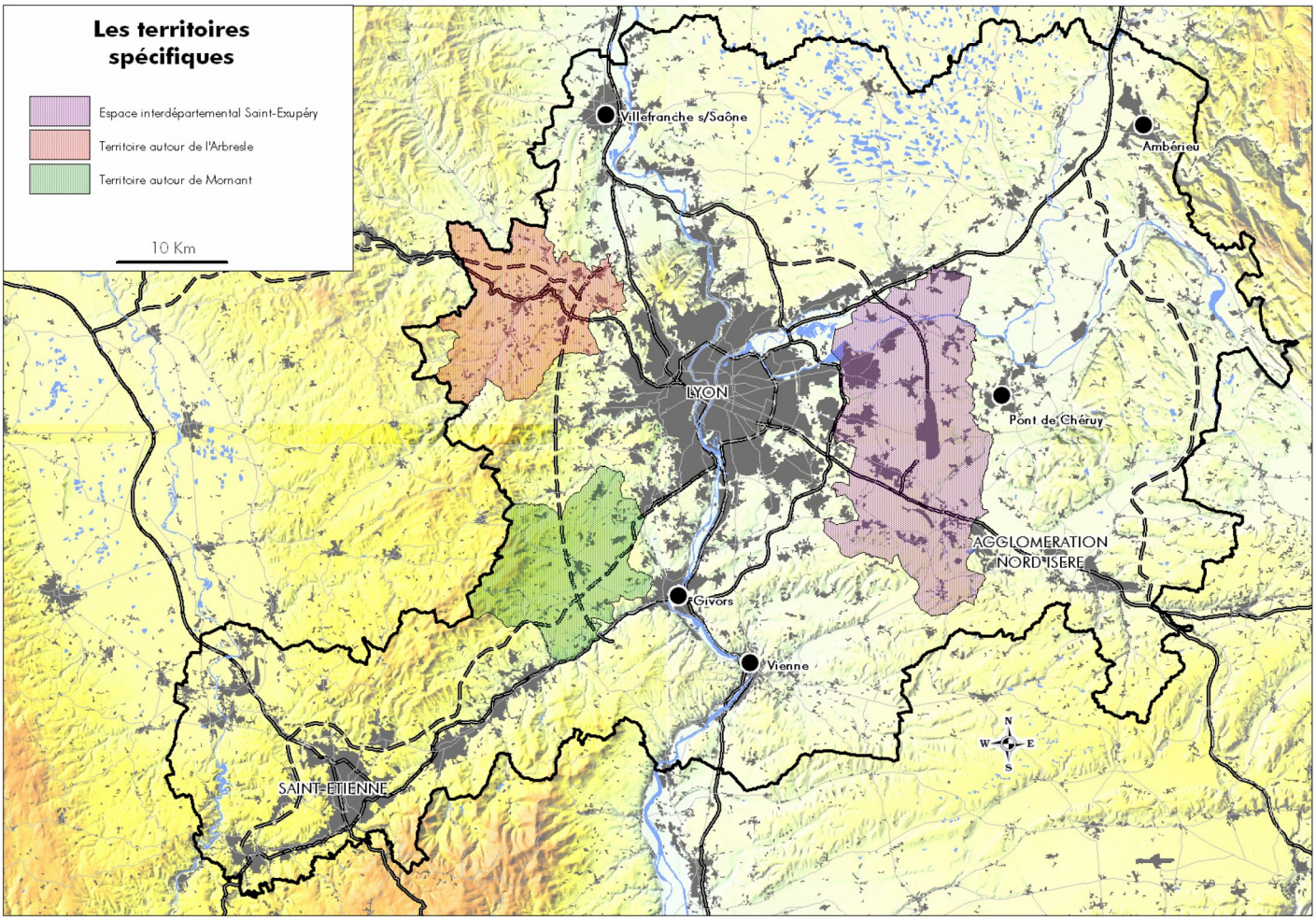
Du fait de son caractère stratégique, de son potentiel de développement et de la situation particulière de ce secteur, aux confins de quatre Scot, **l'espace interdépartemental Lyon-Saint Exupéry fait l'objet d'orientations territorialisées** plus précises. La maîtrise de l'urbanisation sur ce territoire est vue comme une condition majeure pour préserver les capacités de développement futures de l'aéroport. Le périmètre du territoire spécifique recouvre vingt communes sur trois départements (Ain, Rhône et Isère) pour un total de près de 25 000 hectares. Ce territoire correspond au périmètre de l'ancien Projet d'intérêt général (Pig) « Projet de protection de l'aéroport Lyon-Satolas », devenu aujourd'hui caduque depuis l'approbation de la DTA. Cette dernière reprend ces prescriptions et les complète notamment dans le champ de l'économie :

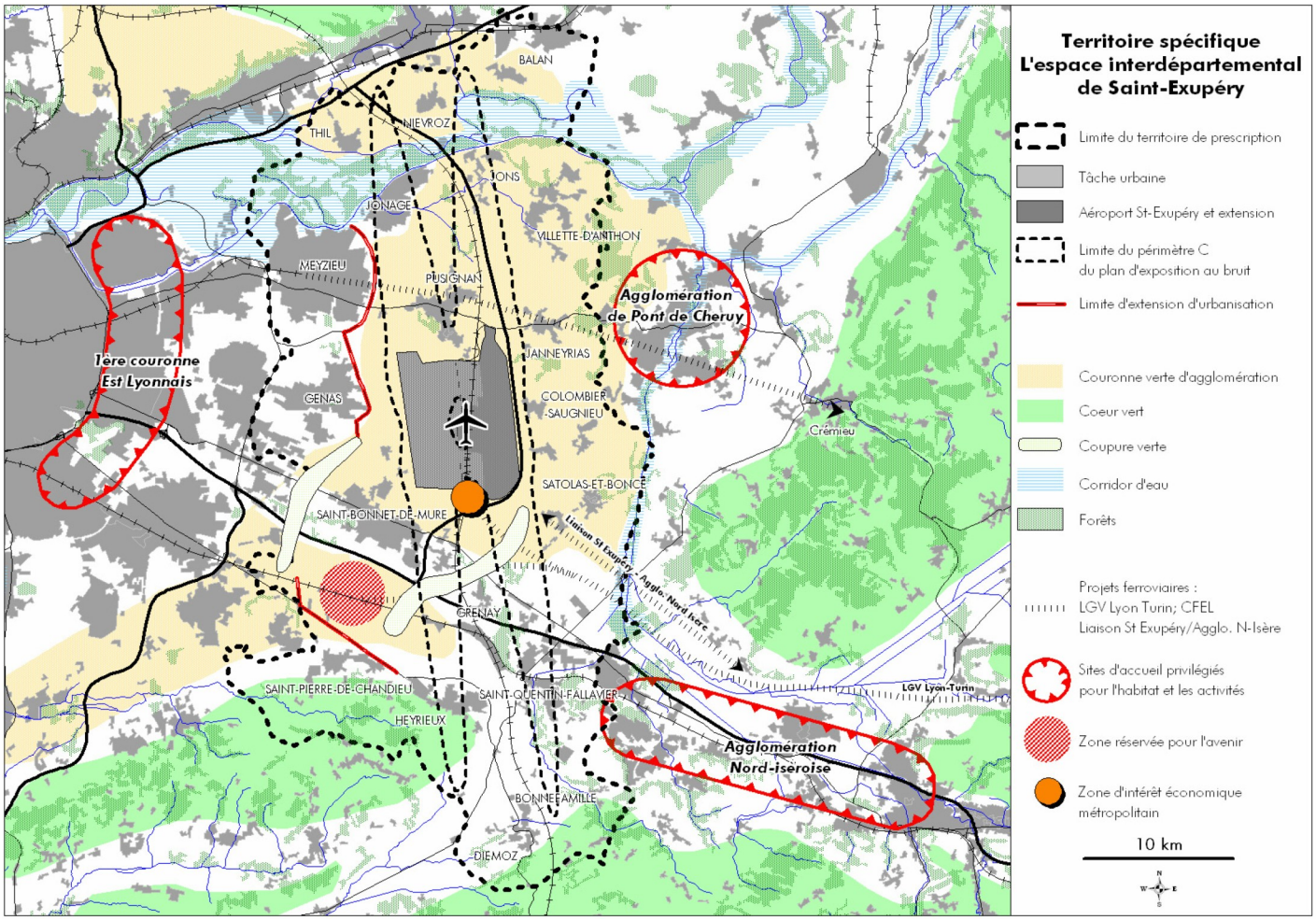
- Pour Meyzieu, Genas, Saint-Pierre-de-Chandieu, les **zones urbanisées ou urbanisables ne seront pas étendues à l'est et au nord-est des limites cartographiées**, en direction de l'aéroport.

- Pour les dix-sept autres communes du périmètre, à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme locaux, en matière d'urbanisation à vocation d'habitat et économique, **la superficie des zones urbanisées ou urbanisables, telle qu'elle résulte des Plans d'occupation du sol (Pos) ou des PLU en vigueur au 1er mars 2005, ne peut pas être augmentée**.
- Identification de **trois zones prioritaires** (reliées à terme à la plateforme par des transports collectifs performants) pour l'accueil de populations nouvelles : 1re couronne de l'Est lyonnais, agglomération nord-iséroise et Pont-de-Chéruy.
- Délimitation de **deux coupures vertes** au sud du périmètre permettant d'assurer le maintien d'une séparation nette entre l'agglomération lyonnaise et l'agglomération nord-iséroise et de renforcer la couronne verte à dominante agricole.

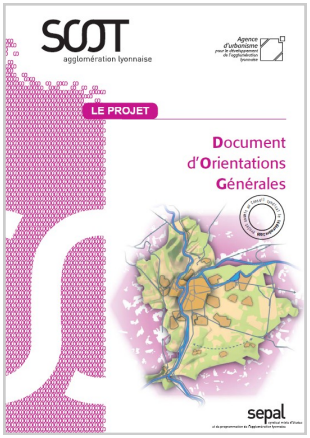
Par ailleurs la DTA identifie **onze sites d'intérêt économique métropolitains** dont le développement est soumis à différentes conditions notamment de desserte multimodale et de réalisation d'un projet d'aménagement prévoyant le phasage de réalisation et des modalités de mise en œuvre. Deux des onze sites sont situés dans le territoire spécifique :

- La **plateforme de Saint Exupéry et les terrains immédiatement contigus** sont destinés à l'accueil d'activités et d'équipements spécifiques, soit liés à la présence de l'aéroport, soit porteurs d'image et contribuant au rayonnement international de la métropole.
- La **zone dite des Quatre Chênes** (plaine d'Heyrieux) constitue une emprise de 300 à 400 hectares réservée pour le long terme et soumise à des conditions particulières : projets stratégiques nécessitant desserte par route ou par fer ou une grande emprise, arrêt d'un parti d'aménagement à l'échelle de l'ensemble du site (maintien des deux coupures vertes à l'est et à l'ouest, articulation et mise en cohérence du réseau routier et des différents modes de transport, garantie de qualité architecturale et paysagère, préservation d'une vitrine verte le long de l'A43, préservation des champs-captant dits de Saint-Priest plus à l'ouest).


Les territoires spécifiques
Espace interdépartemental Saint-Exupéry
Territoire autour de l'Arbresle
Territoire autour de Mornant
10 Km
Villefranche s/Saône
Ambérieu
LYON
Pont de Chéruy
AGGLOMERATION NORD-ISERE
Givors
Vienne
SAINT-ETIENNE
N
W
E
S


Territoire spécifique
L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry
Limite du territoire de prescription
Tâche urbaine
Aéroport St-Exupéry et extension
Limite du périmètre C du plan d'exposition au bruit
Limite d'extension d'urbanisation
Couronne verte d'agglomération
Coeur vert
Coupure verte
Corridor d'eau
Forêts
Projets ferroviaires : LGV Lyon Turin; CFEL Liaison St Exupéry/Agglo. N-Isère
Sites d'accueil privilégiés pour l'habitat et les activités
Zone réservée pour l'avenir
Zone d'intérêt économique métropolitain
10 km
BALAN
THIL
NIEVROZ
JONS
JONAGE
MEYZIEU
PUSIGNAN
VILLETTE-D'ANTHON
Agglomération de Pont de Cheruy
1ère couronne Est Lyonnais
GENAS
JANNEYRIAS
COLOMBIER-SAUGNIEU
Crémieu
SATOLAS-ET-BONCE
SAINT-BONNET-DE-MURE
Liaison St Exupéry - Agglo. Nord Isère
GRENAY
SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU
SAINT-QUENTIN-FALLAVIER
LGV Lyon-Turin
HEYRIEUX
Agglomération Nord-iséroise
BONNEFAMILLE
DIEMOZ

FICHE 2 - Schéma de cohérence territoriale de l'Agglomération lyonnaise



Maître d'ouvrage : Syndicat d'étude et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal)

Date : décembre 2010

Entités institutionnelles : 72 communes, 1 communauté urbaine (Grand Lyon), 2 communautés de communes (Est lyonnais, Pays de l'Ozon)

Superficie : 729 km²

Rôle du document

Outil de planification intercommunale censé coordonner les différentes politiques publiques sectorielles composant la vie d'un territoire

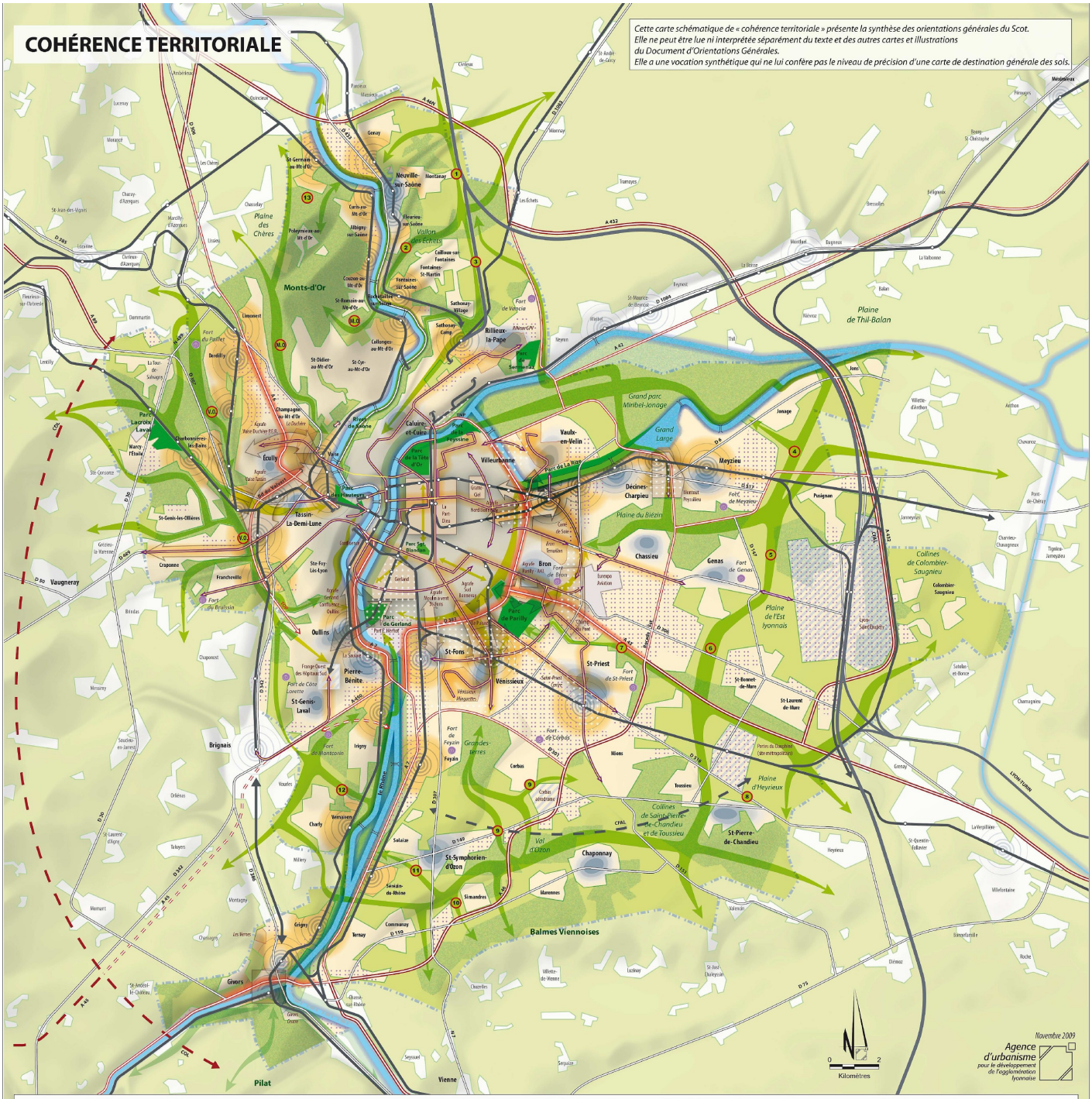
Le Scot joue un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme puisqu'il permet la mise en cohérence de tous les documents de planification de rang inférieur utilisés par les communes (notamment le Plan local d'urbanisme qui fixe l'usage des sols), avec lequel ils sont soumis à un lien de compatibilité. Cette mise en cohérence des politiques territoriales est assurée par un ensemble d'orientations d'aménagement traduit spatialement dans le Document d'orientations générales (Dog), unique pièce ayant valeur juridique. Le Scot est soumis à la DTA, au Sage et au PEB (document de rang supérieur) par un lien de compatibilité.

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

Organisation territoriale	Réseaux vert et bleu	Economie	Transports
EIM Lyon-Saint Exupéry : **espace multipolarisé** situé à la frontière de différents bassins de vie structurés par les polarités de Meyzieu/Décines, Chassieu/Genas, Bron/Saint-Priest, Chaponay/Saint-Pierre-de-Chandieu à l'est et La Verpillière/Villefontaine, Pont-de-Chéruy à l'ouest. Plateforme aéroportuaire : **site économique métropolitain** rattaché au bassin de vie et structuré par les polarités de Genas/Chassieu. Non constitutive d'une polarité. EIM identifié comme « **territoire de projet** » : concentration d'enjeux majeurs pour l'ensemble de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030. Réalisation d'études complémentaires pouvant se concrétiser par des plans de référence. Propose un cadre à long terme porteur d'une ambition forte, démarches prospectives et globales en aval de l'approbation du Scot.	EIM Lyon-Saint Exupéry : espace inclus dans la **couronne verte d'agglomération** qui ceinture et structure le territoire urbanisé et à préserver de toute urbanisation. Mise en œuvre de politiques de maintien et de valorisation de l'activité agricole. Espace d'interface quadrillé par plusieurs **liaisons vertes et corridors écologiques** (délimités avec précision sur certains secteurs) permettant la mise en réseau des grandes composantes de l'armature verte. Mise en valeur d'un réseau bleu et notamment de **l'Anneau bleu** : projet emblématique du renouveau de la voie fluviale (lien fleuve/agglomération).	Principe de **mise en réseau des principaux « sites économiques dédiés »** identifiés dans le secteur Est du Scot en lien avec les territoires voisins. Plateforme Lyon-Saint Exupéry : constitution d'une **offre immobilière (tertiaire) de niveau international en lien avec le fonctionnement de la plateforme.** Plateforme aéroportuaire et parc du Dauphiné, **sites économiques métropolitains soumis à des conditions particulières d'urbanisation**, notamment : un plan d'organisation et de composition générale garantissant la qualité des aménagements, un programme d'aménagement et un phasage dans le temps s'inscrivant dans une logique de cohérence avec l'aménagement des territoires voisins. Plateforme : maillon de la chaine des équipements logistiques majeurs destinés à accueillir une **offre logistique nouvelle** en tant que site bénéficiant d'une desserte par un autre mode que la route. Offre commerciale sur l'EIM structurée autour de **deux pôles de bassins de vie** (Genas, RD306 Est) et un pôle d'agglomération (Montout Peyssilieu)	Projet Real : **exploitation de l'emprise du chemin de fer de l'Est lyonnais** depuis Meyzieu pour desservir la polarité de l'agglomération pontoise et prolongement de l'emprise du tram-train desservant Lyon-Saint Exupéry pour renforcer le lien avec la Capi. Réseau de transport collectif d'agglomération : **création d'un nouvel axe desservant l'est de l'agglomération** depuis Eurexpo. Axe jugé déterminant pour la mise en œuvre d'un projet urbain sur ce territoire. Réseau routier : pas de développement du réseau existant. Principe de renforcement de **l'insertion urbaine des voies et de hiérarchisation fonctionnelle.** Secteur d'étude structuré par trois niveaux de voirie identifiés (national, métropolitain, d'agglomération et de proximité).

COHÉRENCE TERRITORIALE

Cette carte schématique de « cohérence territoriale » présente la synthèse des orientations générales du Scot.
Elle ne peut être lue ni interprétée séparément du texte et des autres cartes et illustrations du Document d'Orientations Générales.
Elle a une vocation synthétique qui ne lui confère pas le niveau de précision d'une carte de destination générale des sols.



Les conditions du développement

- territoire urbain
- renforcement des polarités urbaines, lieu d'accueil privilégié des équipements et services
- Intensification de l'urbanisation autour des gares du réseau express de l'aire métropolitaine
- corridor urbain : armature urbaine structurée autour du réseau TC d'agglomération
- section de voirie pouvant faire l'objet d'un renforcement de l'intégration urbaine
- site de projet urbain
- grand projet de ville
- espace réservé au développement de la plateforme aéroportuaire de Saint Exupéry (périmètre Avant-projet plan masse APPM)
- site économique mixte
- site économique

La préservation et la valorisation du réseau vert et bleu

- espace naturel ou agricole patrimonial (noyau de biodiversité)
- parc d'agglomération
- principe de liaison verte en territoire naturel et agricole
- principe de mise en réseau des parcs ou liaison verte en territoire urbain
- site à conditions particulières d'urbanisation

Coupure verte délimitée à préserver
(voir conditions particulières d'urbanisation)

1. Montanay
2. Cailloux-sur-Fontaines - Fontaines-St-Martin
3. Cailloux-sur-Fontaines - Sathonay Village
4. Meyzieu - Jonage - Pusignan
5. Genas
6. Saint-Priest -Saint-Bonnet-de-Mure
7. Saint-Priest
8. St-Pierre-de-Chandieu
9. Corbas - Val d'Ozon
10. Simandres
11. Sérézin-du-Rhône - Solaize
12. Vernaison
13. St-Germain-au-Mt-d'Or - Curis-au-Mt-d'Or

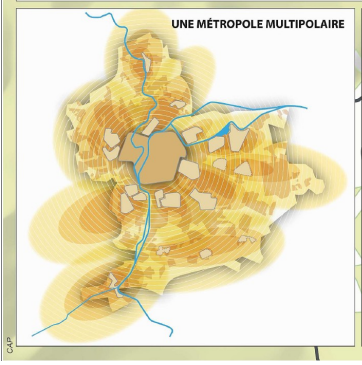
V.O. Vallons de l'Ouest (cf. texte page 95)
M.O. Monts-d'Or (cf. texte page 96)

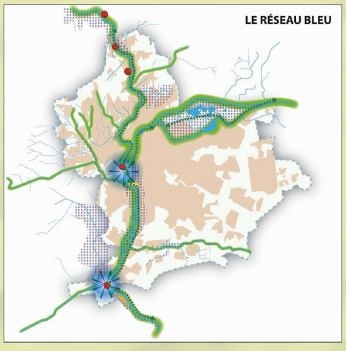
Éléments de l'architecture

- armature verte
- réseau bleu
- réseau express de l'aire métropolitaine
- équipement

Réseau routier :

- voie d'agglomération
- voie métropolitaine
- voie nationale ou régionale





CAP

FICHE 3 - Schéma de cohérence territoriale de la Boucle du Rhône en Dauphiné

Maître d'ouvrage : Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (Symbord)

Date : décembre 2007

Entités institutionnelles : 46 communes, 3 communautés de communes (l'Isle Crémieu, Pays des Couleurs, Porte dauphinoise Lyon Satolas).

Superficie : 569 km²

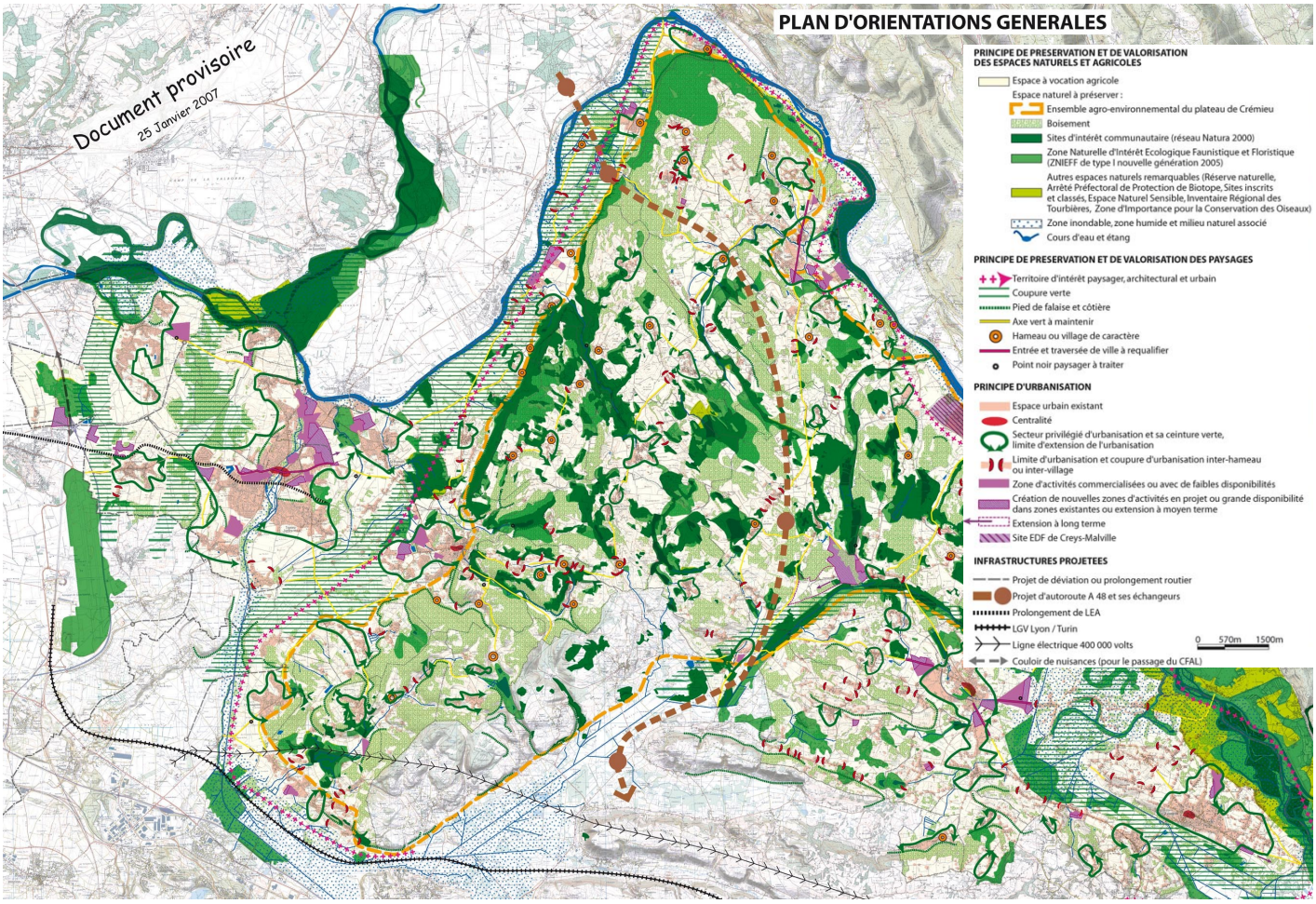
Rôle du document

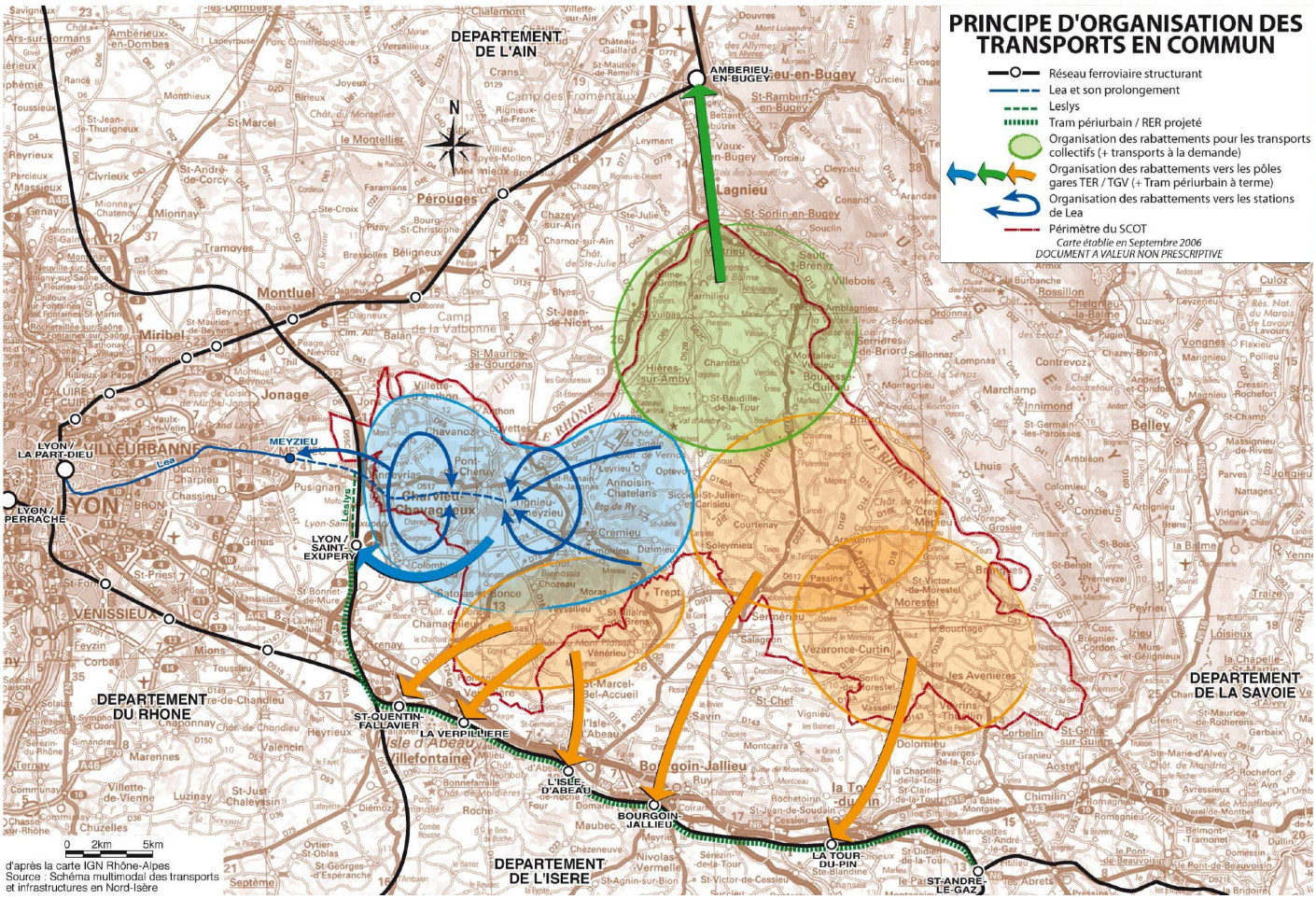
Outil de planification intercommunale censé coordonner les différentes politiques publiques sectorielles composant la vie d'un territoire

Le Scot joue un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme puisqu'il permet la mise en cohérence de tous les documents de planification de rang inférieur utilisés par les communes (notamment le Plan local d'urbanisme qui fixe l'usage des sols), avec lequel ils sont soumis à un lien de compatibilité. Cette mise en cohérence des politiques territoriales est assurée par un ensemble d'orientations d'aménagement traduit spatialement dans le Document d'orientations générales (Dog), unique pièce ayant valeur juridique. Le Scot est soumis à la DTA, au Sage et au PEB (document de rang supérieur) par un lien de compatibilité.

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

Organisation territoriale	Réseaux vert et bleu	Economie	Transports et déplacements
Identification de l'agglomération pontoise (Charvieu-Chavagneux, Chavanoz, Pont-de-Chéruy, Tignieu-Jameyzieu et Saint-Romain-de-Jalionas) comme **pôle urbain** amené à accueillir une croissance importante. Croissance freinée pour les sept autres communes (Anthon, Villette d'Anthon, Janneyrias, Chazeau, Chamagnieu, Panossas, Frontonas) : statut de **village/hameau.** Localisation par commune de **« secteurs privilégiés d'urbanisation »** dans lesquels doit être localisé l'essentiel de la création de nouveaux logements, équipements et services.	Identification de trois **coupures vertes** à vocation paysagère et environnementale. Définition d'une **ceinture verte** autour de l'agglomération pontoise et de chaque commune : enveloppe maximale « des secteurs privilégiés d'urbanisation ». Protection de l'ensemble des **espaces recensés** en tant que sites d'intérêt communautaire. Définition de **« corridors terrestres et aquatiques »** : supports des échanges floristiques et faunistiques. Identification **d'espaces agricoles stratégiques** : urbanisation strictement interdite (hors infrastructures de transport).	**Hiérarchisation de l'offre en trois niveaux :** - Accueil d'activités économiques sous la forme de petites opérations dans les **villages/hameaux** et extension de quatre zones d'activités (ZA d'Anthon, Bois Saint Pierre à Janneyrias, ZI de Villette d'Anthon et les Quatre vie à Frontonas). - Accueil d'activités tertiaires au sein de l'agglomération pontoise et définition des extensions prévues dans six zones d'activités de **niveau pôle urbain**. - Implantation de deux **parcs d'intérêt communautaire** à proximité immédiate de la plateforme (parc d'activités Salonique à Janneyrias et Charvas à Villette-d'Anthon) : participation au développement des fonctions économiques de la plateforme.	**Prolongement de la ligne de tramway Lea** de Meyzieu à l'agglomération pontoise (voire à terme jusqu'à Crémieu). **Amélioration de l'offre TER et des rabattements** sur la ligne Lyon-Saint-André-le-Gaz. **Prolongement de la ligne de tramway Rhônexpress** de Saint Exupéry à La Verpillère. **Aménagements routiers** (déviation de bourgs, mise à niveau de voiries structurantes, etc.) afin d'organiser les échanges entre l'agglomération pontoise, l'agglomération lyonnaise et l'Isle d'Abeau. **Intégration des grandes infrastructures** (CFAL, ligne Lyon/Turin) : mise en place de mesures compensatoires. Développement **d'itinéraires cyclables** favorisant le tourisme vert (vélo route Léman Méditerranée - voie verte sur le chemin de fer de l'Est lyonnais - itinéraires interdépartementaux).


PLAN D'ORIENTATIONS GENERALES
Document provisoire
25 Janvier 2007
PRINCIPE DE PRESERVATION ET DE VALORISATION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES
Espace à vocation agricole
Espace naturel à préserver :
Ensemble agro-environnemental du plateau de Crémieu
Boisement
Sites d'intérêt communautaire (réseau Natura 2000)
Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type I nouvelle génération 2005)
Autres espaces naturels remarquables (Réserve naturelle, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, Sites inscrits et classés, Espace Naturel Sensible, Inventaire Régional des Tourbières, Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux)
Zone inondable, zone humide et milieu naturel associé
Cours d'eau et étang
PRINCIPE DE PRESERVATION ET DE VALORISATION DES PAYSAGES
Territoire d'intérêt paysager, architectural et urbain
Coupure verte
Pied de falaise et côtière
Axe vert à maintenir
Hameau ou village de caractère
Entrée et traversée de ville à requalifier
Point noir paysager à traiter
PRINCIPE D'URBANISATION
Espace urbain existant
Centralité
Secteur privilégié d'urbanisation et sa ceinture verte, limite d'extension de l'urbanisation
Limite d'urbanisation et coupure d'urbanisation inter-hameau ou inter-village
Zone d'activités commercialisées ou avec de faibles disponibilités
Création de nouvelles zones d'activités en projet ou grande disponibilité dans zones existantes ou extension à moyen terme
Extension à long terme
Site EDF de Creys-Malville
INFRASTRUCTURES PROJETEES
Projet de déviation ou prolongement routier
Projet d'autoroute A 48 et ses échangeurs
Prolongement de LEA
LGV Lyon / Turin
Ligne électrique 400 000 volts
Couloir de nuisances (pour le passage du CFAL)
0 570m 1500m


PRINCIPE D'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN
Réseau ferroviaire structurant
Lea et son prolongement
Leslys
Tram périurbain / RER projeté
Organisation des rabattements pour les transports collectifs (+ transports à la demande)
Organisation des rabattements vers les pôles gares TER / TGV (+ Tram périurbain à terme)
Organisation des rabattements vers les stations de Lea
Périmètre du SCOT
Carte établie en Septembre 2006
DOCUMENT A VALEUR NON PRESCRIPTIVE
DEPARTEMENT DE L'AIN
DEPARTEMENT DU RHONE
DEPARTEMENT DE L'ISERE
DEPARTEMENT DE LA SAVOIE
AMBERIEU-EN-BUGEY
Pérouges
Montluel
Miribel
Jonage
MEYZIEU
LYON / LA PART-DIEU
LYON / PERRACHE
LYON / SAINT-EXUPERY
VENISSIEUX
ST-QUENTIN-FALLAVIER
LA VERPILLIERE
L'ISLE-D'ABEAU
BOURGOIN-JALLIEU
LA TOUR-DU-PIN
ST-ANDRE-LE-GAZ
0 2km 5km
d'après la carte IGN Rhône-Alpes
Source : Schéma multimodal des transports et infrastructures en Nord-Isère

FICHE 4 - Schéma de cohérence territoriale du Nord-Isère

Maître d'ouvrage : Syndicat mixte du Scot Nord-Isère

Date : en cours d'élaboration (arrêt prévu fin 2011)
Analyse réalisée sur la base du projet de Dog de juillet 2011

Entités institutionnelles : 94 communes, 1 communauté d'agglomération (Porte de l'Isère), 8 communautés de communes (Collines du Nord Dauphiné, Région Saint-Jeannaise, Balmes dauphinoises, Vallons de la Tour du Pin, Vallée de l'Hien, Chaîne des Tisserands, Vallons du Guiers, Virieu-Vallée de la Bourbre)

Superficie : 1016 km²

Rôle du document

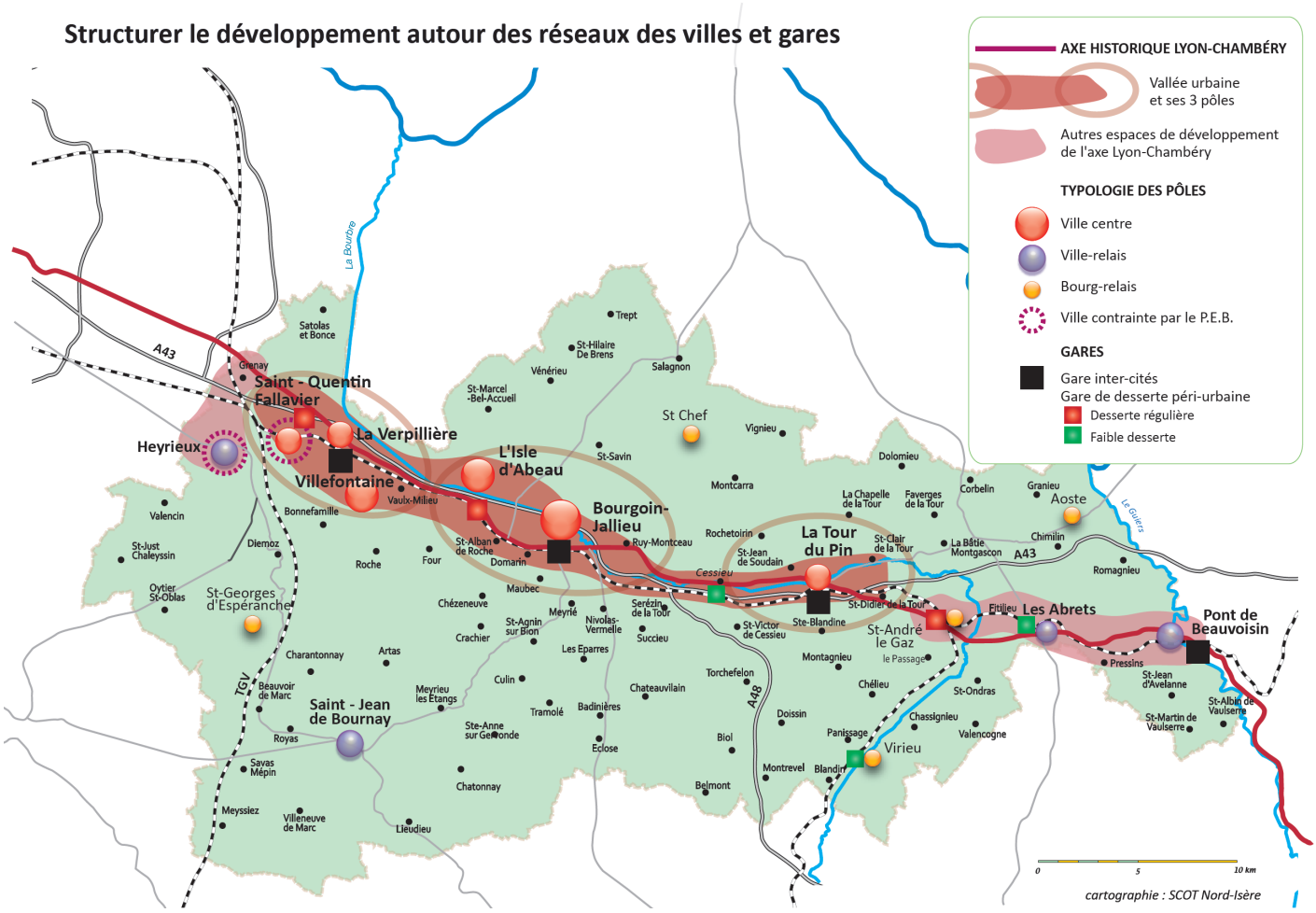
Outil de planification intercommunale censé coordonner les différentes politiques publiques sectorielles composant la vie d'un territoire

Le Scot joue un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme puisqu'il permet la mise en cohérence de tous les documents de planification de rang inférieur utilisés par les communes (notamment le Plan local d'urbanisme qui fixe l'usage des sols), avec lequel ils sont soumis à un lien de compatibilité. Cette mise en cohérence des politiques territoriales est assurée par un ensemble d'orientations d'aménagement traduit spatialement dans le Document d'orientations générales (Dog), unique pièce ayant valeur juridique. Le Scot est soumis à la DTA, au Sage et au PEB (document de rang supérieur) par un lien de compatibilité.

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

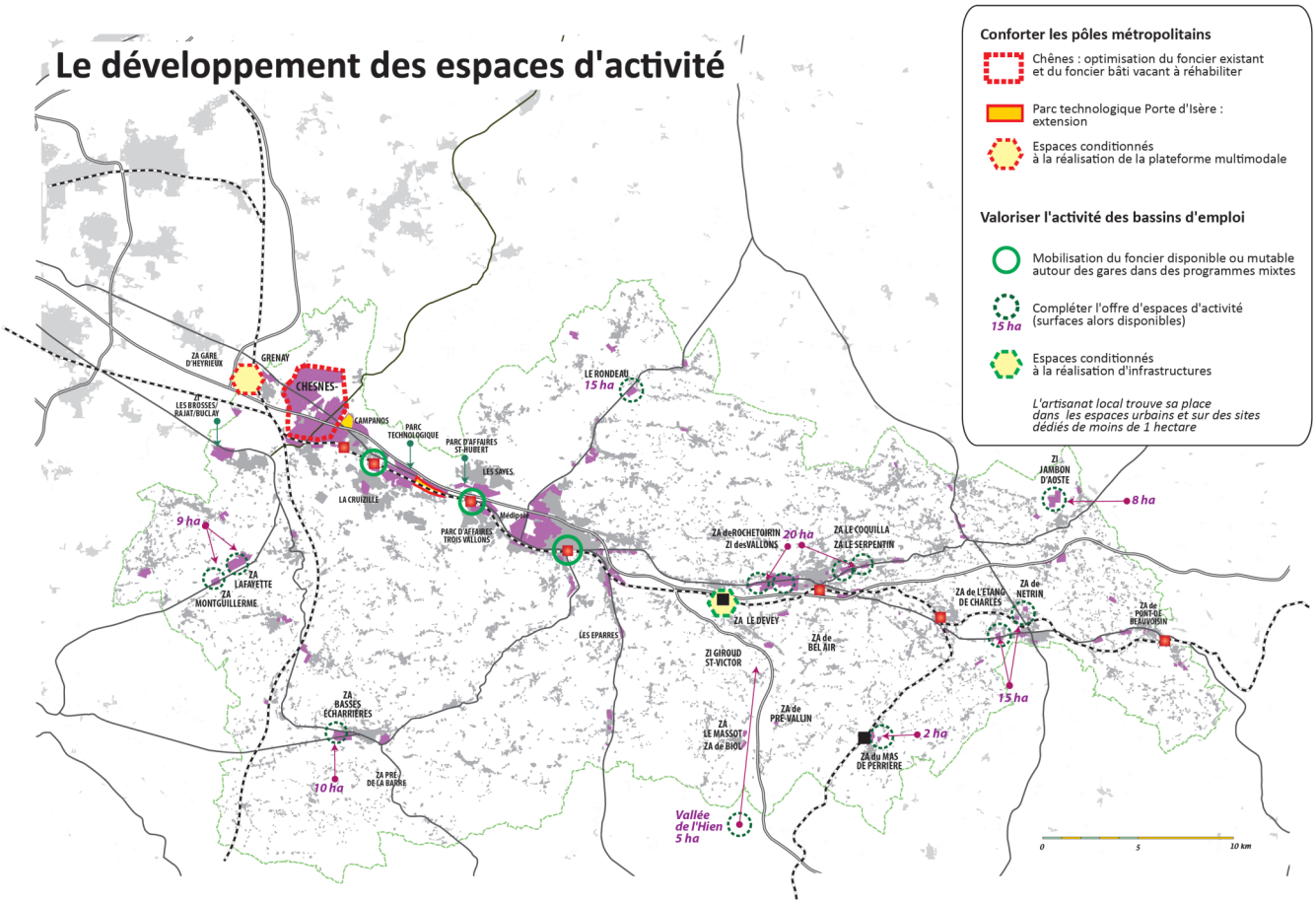
Organisation territoriale	Réseaux vert et bleu	Economie	Transports et déplacements
Axe Lyon-Chambéry : épine dorsale du développement urbain (accueil d'une part significative de la population). La Verpillère, Saint-Quentin-Fallavier, Villefontaine : **pôle économique** en lien avec le développement de l'Est lyonnais doté d'une gare régionale. Secteur d'Heyrieux, Grenay et Satolas-et-Bonce : **porte d'entrée dans le Nord-Isère** assurant un lien direct entre la plaine de l'Est lyonnais, Saint Exupéry et la vallée urbaine.	Préservation d'une **armature verte** composée de cœurs verts, d'une trame verte et d'une couronne verte. Préservation des **espaces naturels remarquables** : sites faisant l'objet de protections contractuelles et réglementaires, espaces identifiés par les inventaires patrimoniaux, etc. Identification de **corridors écologiques majeurs**. Valorisation d'une trame bleue constituée de l'ensemble des **« corridors bleus »**. Préservation de la qualité des terres agricoles pour maintenir une agriculture dynamique et plurielle. Identification de trois types d'espaces agricoles : des **sites de grandes cultures** (Plaine d'Heyrieux, Basse Bourbre) ; **des espaces d'activités diversifiées** (Balmes viennoises) ; des **espaces d'activités périurbaines** (Moraine de Grenay).	Localisation des emplois tertiaires dans les espaces urbains pour en privilégier l'accès par les habitants. Identification de **deux pôles stratégiques métropolitains** situés à proximité de la plateforme : le parc technologique de l'Isle d'Abeau (60 hectares d'extension prévus) et le parc international de Chesnes (40 hectares d'extension prévus). Extensions supplémentaires envisageables à long terme pour répondre à des opportunités nouvelles liées au développement de pôles multimodaux (gare et aérogare de Saint Exupéry, plateforme fret de Grenay). Dans la vallée urbaine : volonté de **dynamiser et diversifier l'offre commerciale** de centre ainsi que de restructurer et valoriser les sites en périphérie ou en entrée de ville. Sur le reste du territoire : adaptation de l'offre des villes et des bourgs-relais à l'évolution de la population des bassins de vie.	**RD1006 : axe structurant est-ouest** de desserte interne au Nord Isère. Report du trafic de transit (flux de marchandises) sur l'A43. Développement de parcs-relais sur les axes d'entrées majeurs de la RD1006. A43 et A48 : volonté de combiner transits nationaux et régionaux et dessertes interurbaines par le développement de transports en commun. Mise en place **d'une liaison TC** dédiée entre le pôle multimodal de Saint Exupéry et, au moins, une gare du Nord-Isère (desserte obligatoire du parc de Chesnes). Amélioration de l'accès au réseau ferré : **rabattement efficace vers les gares.** Amélioration du **réseau de transports en commun interne au Nord-Isère** : réseau urbain de la Capi et réseau du conseil général de l'Isère (Transisère). Généralisation des **modes doux.**

Structurer le développement autour des réseaux des villes et gares



cartographie : SCOT Nord-Isère

Le développement des espaces d'activité



Scot Nord Isère, version provisoire de juillet 2010

FICHE 5 - Schéma de cohérence territoriale du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

Maître d'ouvrage : Syndicat mixte du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

Date : novembre 2002

Entités institutionnelles : 85 communes, 7 communautés de communes (Miribel et Plateau, Canton de Montluel, Plaine de l'Ain, Rhône-Chartreuse de Portes, Vallée de l'Albarine, Bugey- Vallée de l'Ain, Pont d'Ain-Priay-Varambon, Canton de Chalamont)

Superficie : 1 232 km²

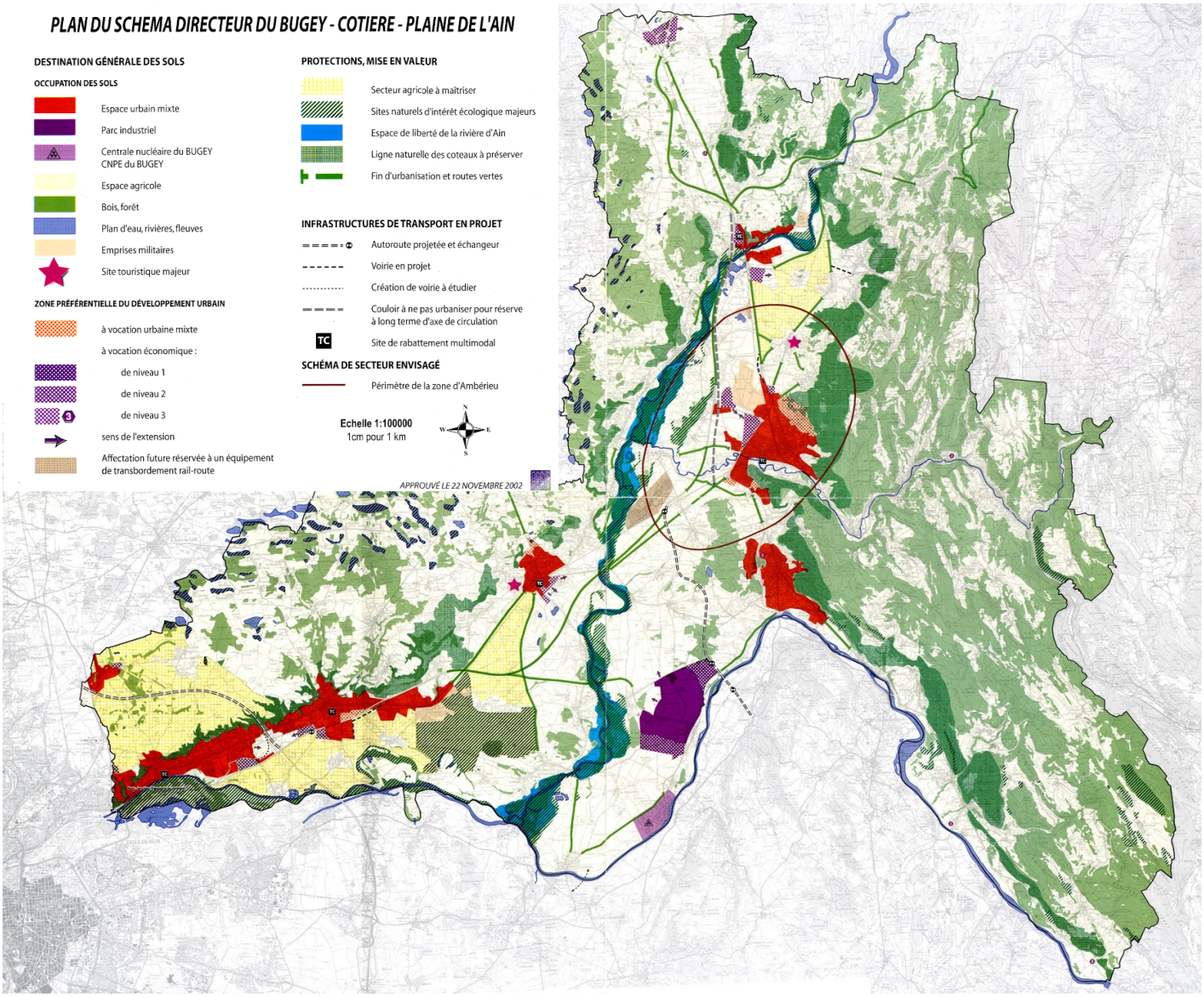
Rôle du document

Outil de planification intercommunale censé coordonner les différentes politiques publiques sectorielles composant la vie d'un territoire

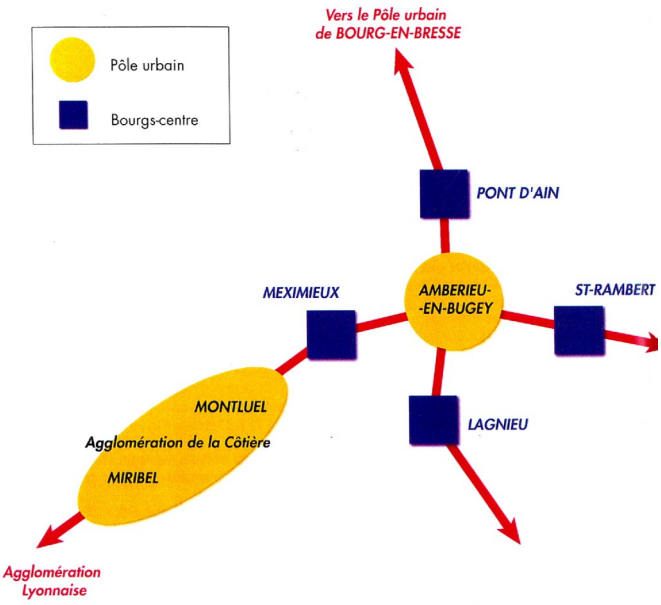
Le Scot joue un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme puisqu'il permet la mise en cohérence de tous les documents de planification de rang inférieur utilisés par les communes (notamment le Plan local d'urbanisme qui fixe l'usage des sols), avec lequel ils sont soumis à un lien de compatibilité. Cette mise en cohérence des politiques territoriales est assurée par un ensemble d'orientations d'aménagement traduit spatialement dans le Document d'orientations générales (Dog), unique pièce ayant valeur juridique. Le Scot est soumis à la DTA, au Sage et au PEB (document de rang supérieur) par un lien de compatibilité.

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

Organisation territoriale	Réseaux vert et bleu	Economie	Transports et déplacements
La Côtière (Montluel et Miribel) définit comme **axe géographique fort et pôle urbain** jouant un rôle majeur dans la structuration du territoire. La plaine de l'Ain identifiée comme entité où les espaces agricoles, forestiers et naturels ont vocation à rester largement dominant.	Maintien de **vastes espaces agricoles et des bois/ forêts**. Respect et protection de l'espace de liberté de la **rivière d'Ain** et protection des nappes phréatiques liées à l'Ain et ses affluents. Polarisation du développement sur les **axes majeurs et historiques**. Création de **routes vertes** le long des grands axes de circulation en empêchant la création de conurbations entre les principaux pôles urbains. Préservation de la **ligne naturelle des crêtes et des coteaux**. Protection des **sites naturels d'intérêt écologique majeur** notamment le long du Rhône.	Identification d'une **ZA de niveau 1** : le Parc industriel de la plaine de l'Ain (Pipa) défini comme zone d'intérêt régional majeur pour l'accueil d'activités industrielles, logistiques et technologiques en complémentarité avec Saint Exupéry et l'Isle d'Abeau. Passage progressif de la superficie totale du parc, sur dix à vingt ans, de 770 hectares actuellement (périmètre de la Zac) à 1 100 environ. Identification d'une **ZA de niveau 2** rattachée à la Côtière (autour de l'A42) : pôle d'intérêt départemental ayant vocation à accueillir des activités industrielles, artisanales, logistiques, technologiques, de services divers. Extension sur plusieurs dizaines d'hectares. Développement possible d'activités commerciales traditionnelles, de services ainsi que d'activités non nuisibles dans les villages existants ou en continuité immédiate, sous la forme d'opérations réduites en nombre et en taille (**niveau 4**).	**Aménagement des gares** afin de faciliter le rabattement des voitures et l'intermodalité. Amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne Ambérieu-en-Bugey/Lyon et des interconnexions aux gares de cet axe notamment à Montluel. Amélioration du **réseau complémentaire de cars et développement d'une offre de transport alternative** aux déplacements motorisés (cheminements piétons ou vélo, etc.). Réalisation de **l'A432 Nord** afin de canaliser les flux d'échanges internes au Bucopa et avec les principaux pôles extérieurs. Réseau autoroutier complété par un **demi-diffuseur sur l'A42** au niveau de Montluel permettant de délester la RN84 d'une part de son trafic actuel. Aménagement du **réseau routier local** dans la Côtière et création d'un nouveau pont sur le Rhône à Loyettes afin d'améliorer les échanges avec l'agglomération de Pont-de-Chéruy.



L'armature urbaine du Bugey



FICHE 6 - Schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Est lyonnais

Maître d'ouvrage : Commission locale de l'eau (CLE)

Date : juillet 2009

Entités institutionnelles : 31 communes

Superficie : 400 km²

Rôle du document

Document de planification sectoriel visant à assurer une gestion équilibrée des milieux aquatiques et permettant de concilier tous les usages de l'eau à l'échelle d'un territoire cohérent

Le Sage décline à l'échelle d'un bassin versant et de son cours d'eau ou d'un système aquifère les grandes orientations définies par le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage). Le Sage de la nappe de l'Est lyonnais décline les orientations du Sdage Rhône Méditerranée Corse. L'élaboration, la révision et le suivi de l'application du Sage sont assurés par une Commission locale de l'eau (CLE). Elle comprend des représentants de l'Etat et des établissements publics (25 %), des représentants des usagers, des propriétaires riverains, des organisations professionnelles et des associations concernées (25 %) et pour moitié des élus (Région, Département, commune, syndicats intercommunaux). Toutes les décisions de l'Etat et des collectivités locales (Scot, PLU, etc.) doivent être compatibles avec les dispositions du Sage.

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

Faisant le constat que la nappe de l'Est lyonnais est soumise à un ensemble de menaces et de dysfonctionnements, le Sage énonce six orientations générales sur la base desquelles sont définis des objectifs à atteindre et un ensemble d'actions à entreprendre sur le territoire (recommandations, prescriptions réglementaires, aménagement, etc.)

L'aéroport de Saint Exupéry constitue la limite est du périmètre d'action du Sage qui englobe la nappe de l'Est lyonnais, l'Ozon et ses affluents, et la partie rhodanienne de l'île de Miribel-Jonage. Le diagnostic du Sage révèle des **menaces et des dysfonctionnements avérés actuellement ou potentiels à court ou moyen terme** :

- altération voire dégradation de la qualité de la nappe ;
- menaces sur la ressource quantitative, déjà avérées de façon localisée (secteur des Quatre Chênes) ou pressenties sur des secteurs plus élargis (Meyzieu, Miribel Jonage) ;
- disparition ou dégradation des zones humides du territoire, et en particulier, celles du marais de l'Ozon ; altération de la qualité des cours d'eau ; mais aussi difficultés liées aux inondations autour de l'Ozon et dans l'île de Miribel-Jonage.

Face à ce constat, le Sage de l'Est lyonnais affirme **six orientations générales** :

- Orientation 1 : la **protection de la ressource en eau potable** : orientation majeure et primordiale qui découle du statut de réserve patrimoniale de la nappe de l'Est lyonnais. Les orientations 2, 3 et 4 concourent à cette première finalité.
- Orientation 2 : **reconquérir et préserver la qualité des eaux**.
- Orientation 3 : **adopter une gestion quantitative durable de la ressource en eau**.
- Orientation 4 : **bien gérer les milieux aquatiques superficiels** (zones humides et cours d'eau).
- Orientation 5 : **sensibiliser les acteurs locaux** (directs ou indirects) du territoire. Il s'agit ici d'un objectif transversal permettant, par des actions de communication et de sensibilisation sur les enjeux, la protection et la vulnérabilité de la ressource, de renforcer les orientations ci-dessus.
- Orientation 6 : **mettre en œuvre le Sage et le conduire de façon durable**. Il s'agit de définir politiquement et d'engager les moyens financiers, humains et techniques permettant d'appliquer concrètement et « sur le terrain » la stratégie du Sage. Cela constitue une condition sine qua non de la réalisation du Sage et de la capacité des acteurs du territoire à atteindre les objectifs qu'ils ont fixés.

A chacune des grandes orientations du Sage correspond un ensemble d'objectifs, eux-mêmes déclinés en actions permettant de les atteindre. Le Plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) regroupe 73 actions (cf. tableau ci-contre). Ces actions sont de plusieurs types : simples recommandations ou rappels à l'application de la réglementation (en vert dans le tableau), prescriptions réglementaires (en rose dans le tableau), gestion, aménagement, communication, amélioration de la connaissance.

Orientations 1 et 2 du Sage de l'Est lyonnais : déclinaison en objectifs et actions

Orientation 1 - Protéger les ressources en eau potable

Objectif	N° action	Action, prescription ou recommandation
Protéger les captages et les zones de captages	R1	Priorité de l'alimentation en eau potable sur les autres usages
	R2	Actualisation rapide de la protection de certains captages
	1	Créer un observatoire des mouvements fonciers dans les périmètres de protection
	2	Inscrire le secteur couvert par les périmètres de protection du captage des Quatre Chênes comme prioritaire pour l'AEP
	3	Éviter les activités à risques dans les périmètres de protection rapprochés
	R3	Contrôle des servitudes
	R4	Possibilité de préemption
Sécuriser la distribution d'eau potable	4	Interconnecter les réseaux AEP
Adopter un principe de précaution pour l'utilisation de la nappe de la molasse	5	Réserver la nappe de la molasse au seul usage AEP (en attente de connaissances complémentaires)

Orientation 2 - Reconquérir et préserver la qualité des eaux

Objectif	N° action	Action, prescription ou recommandation
Mieux connaître la qualité de la nappe et des cours d'eau	6	Pérenniser et adapter le réseau de suivi des aquifères de l'Est lyonnais
	7	Mieux comprendre les effets des nouveaux toxiques dans les eaux souterraines
	8	Établir un état des lieux des pollutions aux solvants chlorés
Mieux connaître les pressions et risques de pollution	9	Recueillir et interpréter les données relatives aux pratiques agricoles
	10	Assurer la conformité des assainissements non collectifs en priorité dans les secteurs sensibles
	R5	Contrôle de l'application de la réglementation en vigueur en matière d'assainissement autonome
	11	Établir un diagnostic des ouvrages d'assainissement collectif
	12	Inventorier les activités utilisant des substances industrielles dangereuses
	13	Inventorier les bonnes pratiques environnementales appliquées sur le territoire
	14	Inventorier les rejets dans les milieux aquatiques superficiels
Améliorer les dispositifs d'assainissement pluvial	15	Établir un cahier des charges des bonnes pratiques d'assainissement pluvial
	16	Appliquer les bonnes pratiques d'assainissement pluvial
	R6	Contrôle des dispositifs d'assainissement pluvial
Réduire la pollution liée aux activités industrielles, artisanales et commerciales	17	Inciter les entreprises et aménageurs aux démarches environnementales
	18	Équiper les sites de distribution de carburant
	19	Généraliser la séparation des 4 réseaux d'eau pour les nouveaux sites d'activités
	20	Mieux gérer les déchets et substances industrielles dangereux
	R7	Convention de rejet pour les eaux de process et contrôle de conformité
Connaître et réduire les pollutions liées aux anciennes décharges	21	Recenser et analyser les sites d'anciennes décharges non répertoriés
	22	Réhabiliter les anciennes décharges en cas de pollution avérée de la nappe
	23	Appliquer des prescriptions particulières pour les sites d'anciennes décharges
Réduire les pollutions diffuses d'origine agricole	24	Réaliser un diagnostic agricole approfondi
	25	Mettre en œuvre un plan d'actions de réduction des pollutions d'origine agricole
	26	Mettre en place des pratiques de réduction des pollutions agricoles dans une zone pilote
	27	Suivre les bilans des programmes de la directive nitrates
Réaménager les carrières en espaces non urbanisés	R8	Bonnes pratiques de réaménagement des carrières à faible pression polluante
	R9	Réaménagement en espace naturel dans les périmètres de protection éloignés
Limiter les risques de pollution liés aux infrastructures linéaires	28	Établir un état des lieux de l'assainissement des infrastructures linéaires
	29	Limiter la traversée des périmètres de protection des captages par de nouvelles infrastructures
Appliquer des principes d'urbanisation optimisée	R10	Application d'un principe de densification et non d'extension de l'urbanisation
	R11	Maintien du « V vert » non urbanisé
	30	Renforcer les conditions d'implantation des nouvelles activités dans les périmètres éloignés
	R12	Lutte contre l'auto-construction illégale

FICHE 7 - Schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Bourbre

Maître d'ouvrage : Commission locale de l'eau (CLE)

Date : août 2008

Entités institutionnelles : 88 communes

Superficie : 850 km²

Rôle du document

Document de planification sectoriel visant à assurer une gestion équilibrée des milieux aquatiques et permettant de concilier tous les usages de l'eau à l'échelle d'un territoire cohérent

Le Sage décline à l'échelle d'un bassin versant et de son cours d'eau ou d'un système aquifère les grandes orientations définies par le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage). Le Sage de la Bourbre lyonnais décline les orientations du Sdage Rhône Méditerranée Corse. L'élaboration, la révision et le suivi de l'application du Sage sont assurés par une Commission locale de l'eau (CLE). Elle comprend des représentants de l'Etat et des établissements publics (25 %), des représentants des usagers, des propriétaires riverains, des organisations professionnelles et des associations concernées (25 %) et pour moitié des élus (Région, Département, commune, syndicats intercommunaux). Toutes les décisions de l'Etat et des collectivités locales (Scot, PLU, etc.) doivent être compatibles avec les dispositions du Sage.

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

Le Sage énonce cinq objectifs majeurs sur la base desquels sont définies des actions à entreprendre ainsi qu'un ensemble de mesures réglementaires (« préconisations »)

Le Sage de la Bourbre fixe **cinq objectifs généraux** formulés de la manière suivante :

- **Maintenir durablement l'adéquation entre la ressource en eau souterraine et les besoins** ;
- **Préserver et restaurer les zones humides** ;
- **Mutualiser la maîtrise du risque** (aléas, enjeux et secours) pour améliorer la sécurité et faire face aux besoins d'urbanisation ;
- **Progresser sur toutes les pressions portant atteinte au bon état écologique des cours** d'eau ;
- **Clarifier le contexte institutionnel** (qui fait quoi) pour une gestion globale et cohérente de la ressource en eau.

Pour chacun de ces cinq thèmes, sont présentés dans le Projet d'aménagement et de gestion durable (PAGD) :

- une synthèse de la situation actuelle dans le bassin de la Bourbre (état des lieux et enjeux) ;
- les objectifs spécifiques retenus face à ce diagnostic, et les préconisations fixées dans le cadre de la procédure.

Les préconisations constituent la base juridique du Sage. Elles sont organisées en **six volets** (cf. page suivante). Pour connaître le détail de chacune des préconisations, il conviendra de se reporter au volume II du Sage, volume « Préconisations ».

Préconisations du Sage de la Bourbre

Volet 1 : Connaître

C1. Mettre en place un suivi de la qualité des eaux
C2. Poursuivre l'archivage local des chroniques pluvieuses
C3. Développer le suivi local des niveaux d'eau
C4. Achever la délimitation des zones humides et le porter à connaissance
C5. Améliorer la connaissance des rejets et de leurs impacts
C6. Mieux connaître les prélèvements de toute nature
C7. Centraliser et partager la connaissance locale liée à l'eau

Volet 2 : Ensemble

E1. Confirmer le rôle et les moyens de la CLE dans la mise en œuvre du Sage
E2. Engager un contrat de rivière sur le bassin
E3. Promouvoir des actions de développement local à bénéfice partagé avec la ressource en eau
E4. Reconnaître (en particulier) qu'enjeux agricoles et gestion équilibrée dans la ressource en eau ont partie liée
E5. Ce que le Sage demande aux Schémas de cohérence territoriale
E6. Ce que le Sage demande aux Plans locaux d'urbanisme
E7. Développer les outils de mutualisation des coûts
E8. Programmer les priorités et coordonner la sensibilisation

Volet 3 : Partager la ressource

P1. Promouvoir le partage de la capacité des milieux récepteurs (méthode)
P2. Promouvoir le partage de la ressource
P3. Sécuriser l'approvisionnement en eau potable à partir des ressources du bassin
P4. Envisager une charte de vigilance pour tout point d'accès à la ressource et captages abandonnés

Volet 4 : Maîtriser les risques

M1. Adapter les rejets d'eau pluviale à la capacité des milieux récepteurs
M2. Mieux maîtriser l'exposition aux risques pour les aléas de versant
M3. Affirmer le rôle des zones inondables dans la maîtrise des risques et renforcer l'écrêtements des crues
M4. Mutualiser la réflexion à l'échelle des bassins de vie pour la prévision des crues et l'organisation des secours

Volet 5 : Protéger la ressource

PR1. Se donner les moyens de respecter la Directive cadre européenne sur l'eau
PR2. Promouvoir l'approche globale des systèmes d'assainissement à l'échelle d'une collectivité d'une part, d'une masse d'eau d'autre part
PR3. Protéger les captages AEP d'importance particulière
PR4. Pollution toxique : des substances prioritaires en vue de leur élimination du milieu
PR5. Orienter la stratégie de bassin de maîtrise des pollutions diffuses agricoles en vue de pérenniser les mesures efficaces
PR6. Développer la stratégie de bassin de maîtrise des rejets des entreprises
PR7. Mettre en place une stratégie de bassin de maîtrise des pollutions liées aux infrastructures et zones urbanisées
PR8. Sensibiliser le grand public à ses pratiques polluantes

Volet 6 : Préserver et valoriser les espaces utiles

PVEU1. Rechercher et préparer des alternatives à la réduction des espaces utiles pour l'eau
PVEU2. Intégrer mieux les projets inévitables dans les espaces utiles (règles générales) ; avant de corriger et de compenser le cas échéant
PVEU3. Au sein des Zones stratégiques de bassin (ZSB), distinguer les Espaces utiles pour l'eau et les milieux aquatiques « à enjeu caractérisé » (EUEC)
PVEU4. Protéger les espace utiles à enjeu caractériser et conditionner l'ouverture à l'urbanisation des espaces utiles à enjeu non caractérisé au travers des PLU
PVEU5. Concilier et organiser les vocations des espaces utiles à enjeu caractérisé de bassin pour une préservation/restauration durable
PVEU6. Agir pour la reconquête de fonctionnalité et la gestion patrimoniale des zones humides
PVEU7. Agir pour la reconquête de fonctionnalité (morphodynamique) des cours d'eau
PVEU8. Adapter les moyens mis en œuvre pour la protection des espaces utiles au cas particulier des grands projets d'infrastructures linéaires

FICHE 15 - Charte intercommunale de développement et d'aménagement de l'Est lyonnais : projet d'aménagement et de développement durable

Auteur : Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL)

Date : mai 2009

Contexte de réalisation

Cette charte, intitulée « Projet d'aménagement et de développement durable » n'a pas de valeur réglementaire et juridique mais fédère les six communes de la CCEL autour d'un projet de territoire partagé.

La charte de la Communauté de communes de l'Est lyonnais vise à fédérer les six communes (Colombier-Saugnieu, Genas, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure) autour d'un **projet de territoire partagé**. Accompagné d'un plan d'aménagement et de développement durable (parti général d'aménagement spatialisé), ce document d'une vingtaine de pages n'a **pas de valeur réglementaire et juridique**. Il n'est pas opposable au permis de construire mais a néanmoins un **caractère stratégique et fédérateur**. Suite à une première publication datant de 2004, ce document a été réactualisé et complété en 2009.

Impact du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

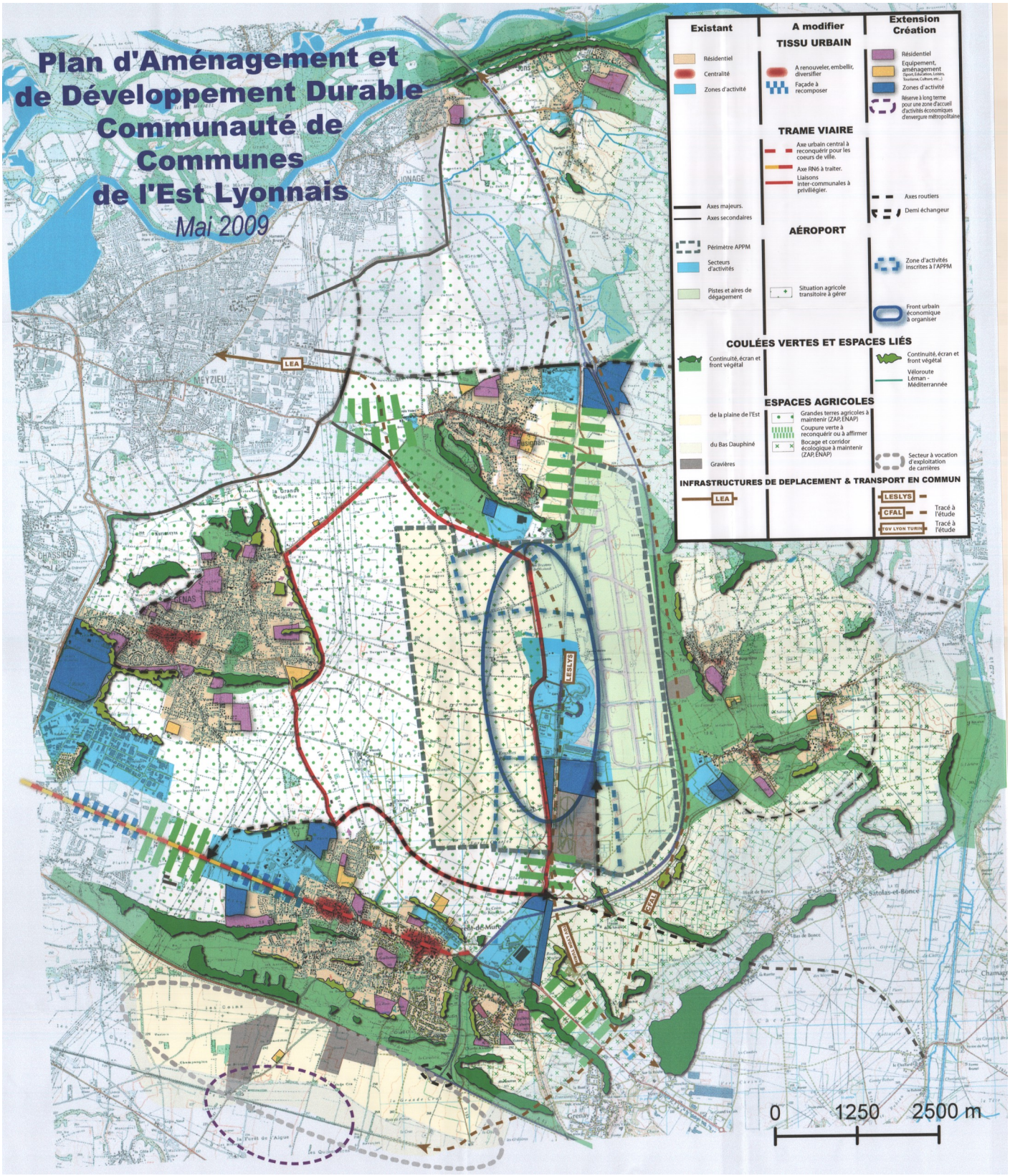
Un territoire spécifique : trois fonctions majeures d'intérêt régional

A l'avenir, le territoire de la CCEL continuera d'assumer **trois fonctions majeures à l'échelle métropolitaine** qui lui confère une **spécificité forte** :
- **accueillir l'aéroport international de Lyon-Saint Exupéry**,
- **participer à la ceinture verte d'agglomération**,
- **supporter les grandes infrastructures de contournement**.

Une stratégie générale d'aménagement structurée autour de quatre grands axes d'intervention

Sur la base de ce constat la charte se construit autour de **quatre grands axes d'intervention** qui définissent la **stratégie générale d'aménagement et de développement des six communes de la « plaine aéroport »**.

1. Intégrer l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry dans le territoire et avoir une politique d'accueil complémentaire	2. Faire vivre une ruralité périurbaine	3. Offrir des cadres de vie urbains de qualité	4. Développer une politique intercommunale de déplacement
Axe central de Saint-Laurent-de-Mure à Pusignan : colonne vertébrale devant faire l'objet d'un parti d'aménagement commun afin d'afficher dynamisme économique et qualité paysagère (« vitrine de la région »). Poursuite de la politique d'accueil d'activités principalement sur deux sites indépendants de l'influence de l'aéroport : ZA Sud de Genas (parc d'affaires à dominante tertiaire) et « boulevard du meuble » (vocation commerciale, hôtelière et de service).	Créer une dynamique de **projet agricole et paysager**. Inciter la profession agricole à élaborer un véritable plan de gestion global pour ce territoire.	Soutien aux programmes immobiliers locatifs ou spécifiques afin de permettre **l'accès au logement des habitants locaux et d'assurer mixité et diversité de l'habitat**. Politiques urbaines visant le **renforcement des centres, la protection des coteaux ou buttes et la création de cheminements doux et de trame verte internes.** Maintenir l'excellent niveau d'équipements et services.	Terminus de Lea à Meyzieu et mise en œuvre de Lesly : opportunités majeures pour organiser un **système de desserte locale entre ces gares et les pôles d'habitat et d'emploi de la CCEL**. A long terme : **prolongation de l'axe de transport collectif Lyon Eurexpo-Saint Exupéry**. **Amélioration des circulations intercommunales routières** : maintien du passage nord-sud au sein de l'aéroport, création du contournement de Saint-Laurent et Saint-Bonnet-de-Mure, amélioration de la route Jons-Pusignan.


Plan d'Aménagement et de Développement Durable
Communauté de Communes de l'Est Lyonnais
Mai 2009
Existant
A modifier
Extension Création
TISSU URBAIN
Résidentiel
Centralité
Zones d'activité
A renouveler, embellir, diversifier
Façade à recomposer
Résidentiel
Equipement, aménagement
Zones d'activité
Réserve à long terme pour une zone d'accueil d'activités économiques d'envergure métropolitaine
TRAME VIAIRE
Axe urbain central à reconquérir pour les coeurs de ville.
Axe RN6 à traiter.
Liaisons inter-communales à privilégier.
Axes majeurs.
Axes secondaires
Axes routiers
Demi échangeur
AÉROPORT
Périmètre APPM
Secteurs d'activités
Pistes et aires de dégagement
Situation agricole transitoire à gérer
Zone d'activités inscrites à l'APPM
Front urbain économique à organiser
COULÉES VERTES ET ESPACES LIÉS
Continuité, écran et front végétal
Continuité, écran et front végétal
Véloroute Léman - Méditerranée
ESPACES AGRICOLES
de la plaine de l'Est
du Bas Dauphiné
Gravières
Grandes terres agricoles à maintenir (ZAP, ENAP)
Coupure verte à reconquérir ou à affirmer
Bocage et corridor écologique à maintenir (ZAP, ENAP)
Secteur à vocation d'exploitation de carrières
INFRASTRUCTURES DE DEPLACEMENT & TRANSPORT EN COMMUN
LEA
LESLYS
CFAL
TGV LYON TURIN
Tracé à l'étude
Tracé à l'étude
MEYZIEU
CHASSIEU
GENAS
Pusignan
Satolas-et-Bonce
Grenay
0
1250
2500 m

1.2 Planification aéroportuaire

FICHE 8 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

Maître d'ouvrage : Préfectures de l'Ain, de l'Isère et du Rhône

Date : septembre 2005

Entités institutionnelles : 26 communes

Superficie : 186 km²

Rôle du document

Instrument juridique destiné à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport

Au même tire que l'APPM, le PEB constitue un **instrument de planification destiné à encadrer et à accompagner le développement de l'aéroport** pour le rendre compatible avec le maintien de la qualité de vie dans son environnement. Le PEB est un **document préventif**, il n'a aucun effet sur les constructions existantes. Néanmoins, il est particulièrement contraignant puisqu'il **s'impose directement à l'obtention d'un permis de construire** (opposable au tiers) et les documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles avec ces dispositions.

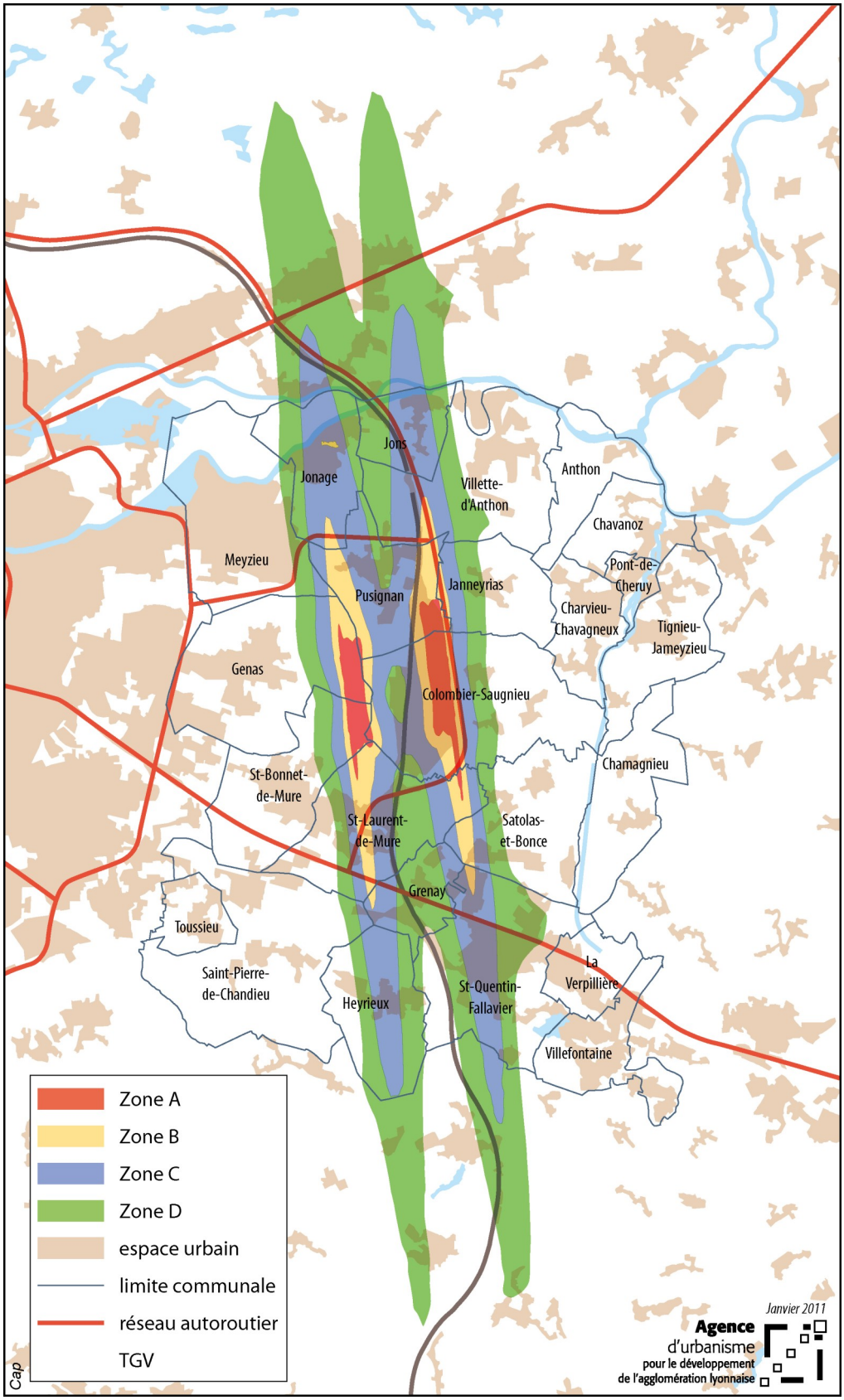
Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

Des contraintes d'urbanisation en lien avec quatre niveaux croissants (A, B, C et D) d'exposition au bruit

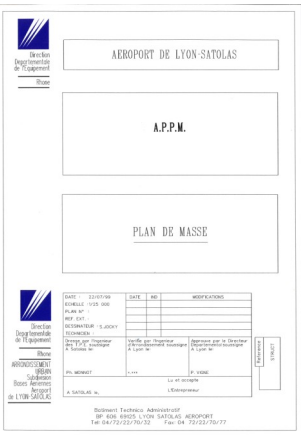
Trente communes sont couvertes par le périmètre du PEB pour une enveloppe totale de 18 600 hectares. Il se compose de **quatre zones** correspondant à des niveaux d'exposition au bruit ainsi qu'à des mesures de restriction de l'urbanisation croissants :

- Zone A (Lden>70) et B (Lden>62), bruit fort : **toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont interdites** sauf rares exceptions.
- Zone C (Lden>55), bruit modéré : les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les deux premières zones. Le PEB peut délimiter des secteurs où des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'EPCI concerné(e) en fait la demande.
- Zone D (Lden>50), bruit faible : cette zone ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement, sont obligatoires.

Périmètre du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry



FICHE 9 - Avant projet de plan masse de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry


AEROPORT DE LYON-SATOLAS

A.P.P.M.

PLAN DE MASSE

Maître d'ouvrage : Préfecture Région Rhône-Alpes

Date : juillet 1999

Entités institutionnelles : 5 communes

Superficie : 2 000 hectares

Rôle du document

Fixe les modalités du développement ultime de l'aéroport et les principales caractéristiques géométriques dans son extension maximale.

L'Avant projet de plan masse est le **document de planification à long terme de la plateforme aéroportuaire**. Il fixe les **principales caractéristiques géométriques de l'aéroport dans son extension maximale**, en précisant l'implantation des bandes, les dispositions essentielles concernant les pistes, les voies de circulation et les zones d'installations telles qu'elles sont envisagées à long terme. Il décrit les voies d'accès terrestres à l'aérodrome et donne les principes d'organisation de la circulation aérienne entraînés par son utilisation. Il indique également les dégagements aéronautiques de l'aéroport. Il est accompagné de documents qui exposent les raisons des dispositions techniques retenues, décrivent l'impact sur l'environnement et indiquent le cas échéant les mesures à prendre pour en limiter les nuisances.

L'APPM est **approuvé par décret ministériel après instruction locale par les services de l'**Etat. Il n'a **pas de valeur juridique opposable au tiers**. Il n'a donc pas d'effet contraignant. Il sert néanmoins de guide pour les services concernés par le développement de l'aéroport et les collectivités. Les emprises de l'APPM sont utilisées pour établir les autres documents de planification (PLU, PEB, etc.). L'APPM est accompagné d'un plan de composition générale qui constitue le document de planification à court et moyen termes. Ce dernier fixe plus en détail le contenu des grandes zones de l'aéroport (cf. fiche 12 Schéma directeur Est).

Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

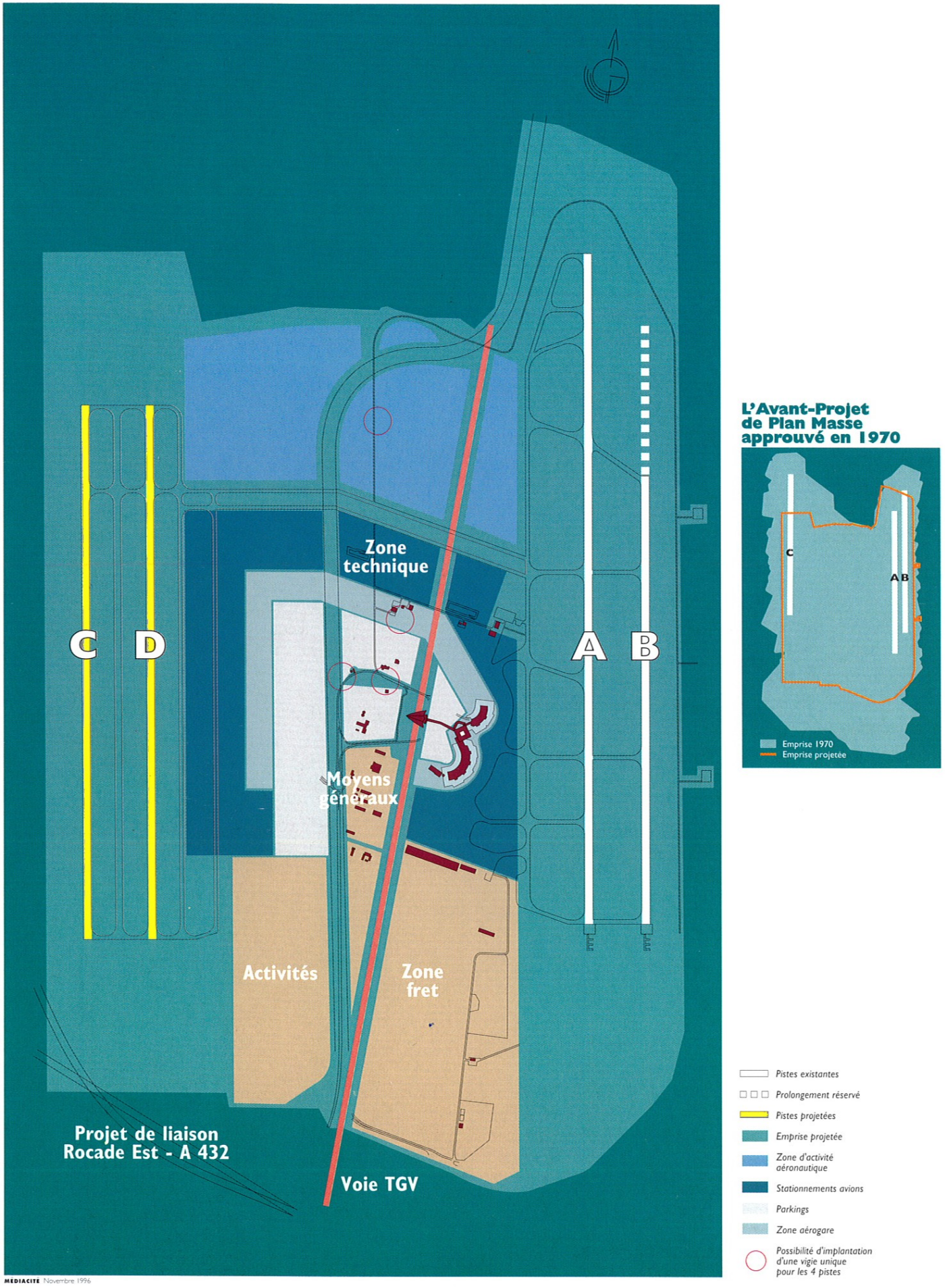
Malgré une emprise totale réduite de 1 000 hectares, le nouvel APPM prévoit un nouveau doublet de pistes à l'ouest de la plateforme. La consultation sur l'APPM est l'occasion d'engager une réflexion globale sur le développement de l'aéroport dans le cadre d'un projet alors baptisé « Satolas 2015 ».

En 1970, un premier APPM est élaboré. Il prévoyait une troisième piste C à l'ouest du doublet de pistes AB actuellement en service. Il n'intégrait pas la gare et la ligne TGV opérationnelles depuis 1994. Les principales modifications apportées par **l'APPM de 1999** sont les suivantes :

- **l'emprise totale de l'APPM est réduite** de 3 000 à 2 000 hectares ;
- **un doublet de pistes rapprochées CD remplace la piste unique C** ;
- le zonage de l'aéroport est revu.

La Direction générale de l'Aviation civile, la Direction départementale de l'Equipement ainsi que la Chambre de commerce (gestionnaire) ont décidé de faire de la consultation sur l'APPM un moment privilégié pour engager une réflexion globale sur les conditions de développement de l'aéroport. Le cadre de la consultation a donc été élargi : 72 collectivités dont 42 communes ont été invitées à donner leur avis sur le projet rebaptisé « Satolas 2015 ». Il intégrait la révision de l'APPM et, par anticipation, les documents qui en découlent : PEB, plan de servitudes aéronautiques, un projet de Pig visant à limiter l'urbanisation dans les vingt communes riveraines, et plus largement la question du développement de l'aéroport et de ses conséquences sur l'activité économique et sur l'environnement.

Avant projet de plan masse approuvé en 1999



FICHE 12 - Schéma directeur Est pour le développement des infrastructures de 2008 à 2020

Commanditaire : SA ADL, Direction de la performance, de la gestion de la performance et des achats

Date : avril 2008

Contexte de réalisation

Un an après la création de la SA ADL, le Schéma directeur Est définit le plan de phasage des investissements à venir en vue du développement de l'aéroport à l'horizon 2020 dans et au voisinage immédiat de son périmètre actuel de 1 100 hectares.

Publié en avril 2008, le Schéma directeur Est réactualise un premier schéma directeur approuvé en 2000 suite à l'approbation du nouvel APPM. Il a été réalisé sur la base de trois études complémentaires commandées par la SA ADL, créée un an plus tôt :

- Etude stratégique sur l'évolution des deux aéroports de Lyon, cabinet Roland Berger (cf. fiche n° 11) ;
- Besoins de construction de nouvelles infrastructures sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, bureau d'études Aéroport de Paris ingénierie ;
- Etude du développement de l'ensemble des fonctions aéroportuaires, Direction de la performance, de la gestion des investissements et des achats.

Le Schéma directeur Est envisage le développement de l'aéroport à l'horizon 2020 dans et au voisinage immédiat de son périmètre actuel de 1 100 hectares. Il définit le plan de phasage des investissements à venir.

Principaux résultats

Modalités de développement des terminaux passagers

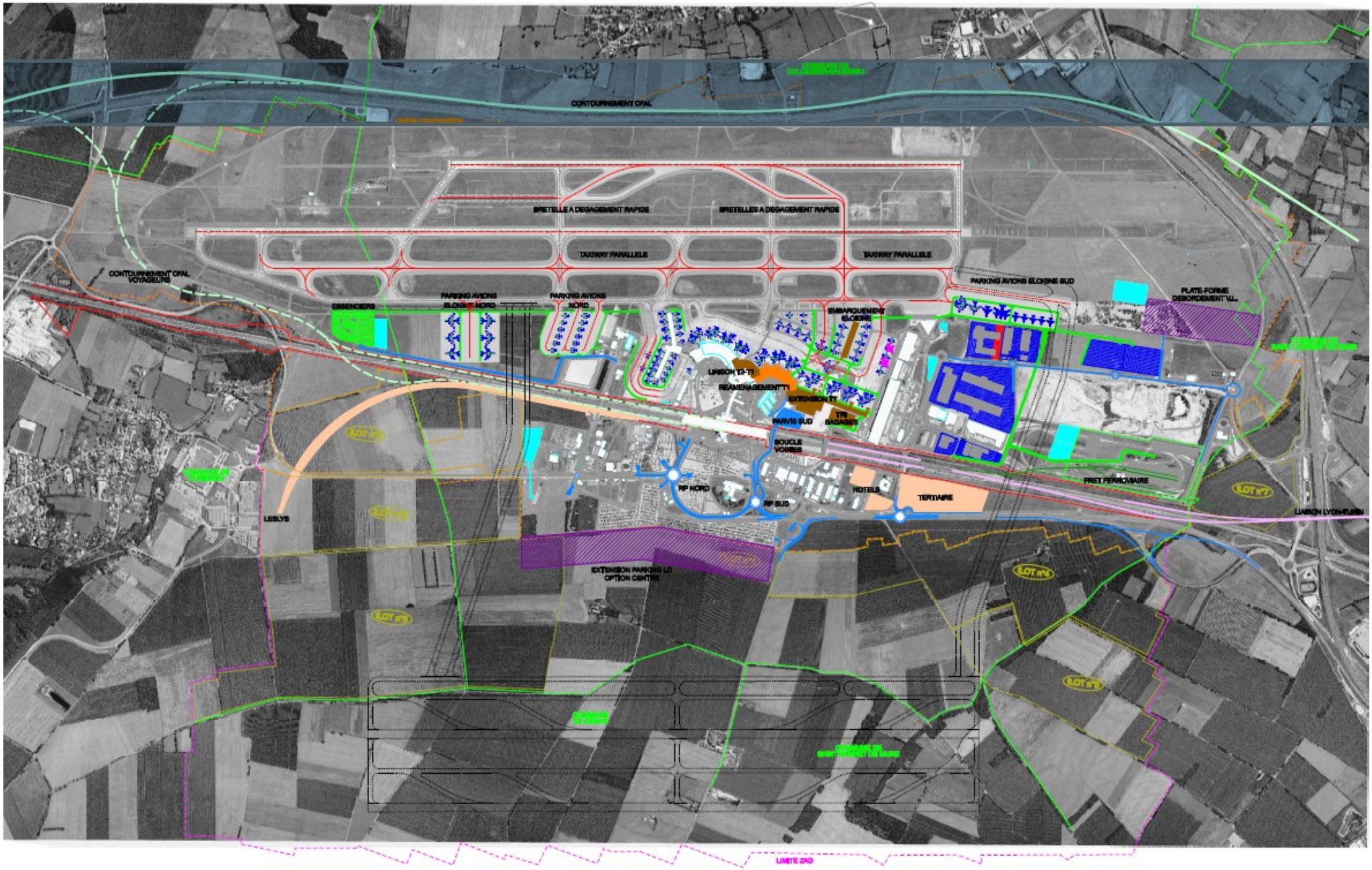
Le document définit les possibilités de développement des terminaux passagers en lien avec les autres fonctions de la plateforme (pistes, parkings, accessibilité, cargo, commerce, immobilier, etc.) et considérant une évolution de 7,3 millions de passagers annuels en 2007 à 15 millions de passagers par an en 2020. Sur la base de six solutions de développement envisagées, une est finalement retenue sur des critères de qualité, de revenus, de coûts de fonctionnement et de flexibilité. Elle prévoit :

- l'extension du terminal 1 vers le sud ;
- la création d'une galerie de liaison entre terminaux 1 et 2 ;
- la création d'un nouvel aérogare à services simplifiés au nord-est, sur un secteur vierge.

Localisation et développement des principales fonctionnalités de la plateforme à l'horizon 2020

Sur la base de ce choix de développement des terminaux passagers, le Schéma directeur Est s'intéresse à la localisation et au développement des principales fonctionnalités de la plateforme (aires de trafic face aux terminaux passagers, secteurs pistes, accès routiers et parkings, accès ferrés, activités fret express, activités extra aéroportuaires, réseaux structurants). Le document met particulièrement l'accent sur la zone de CargoPort au sud, du fait de son potentiel de développement en termes de disponibilités foncières.

Enfin, le Schéma propose un phasage financier déterminant trois étapes de développement de la plateforme à l'horizon 2020 (2008-2012, 2013-2015, 2016-2020). Les principaux travaux sur les terminaux et sur la zone Cargo Port sont prévus à l'horizon 2015 alors que l'accroissement de la capacité d'accueil des parkings et l'allongement des pistes sont prévus sur un temps plus long, à l'horizon 2020. Le calendrier des investissements cumulés pour ces différents projets laisse apparaître un niveau élevé entre 2010 et 2016, atteignant 90 millions d'euros par an et un niveau beaucoup plus faible sur les autres périodes (entre 20 et 45 millions par an).



Ind	Date	Objet de la modification	Dessinateur	Vérificateur	Approbateur
A	30.01.09	Première émission	N. MOREAU	H. DAILLALI	

Aéroport Lyon Saint Exupéry

SCHÉMA DIRECTEUR EST

Date d'impression : 30/01/2009 Etat :

Plan : Echelle : 1/ 12500

DP1.08.0016.D02/A

FICHE 10 - Zone d'aménagement différé de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry

Maître d'ouvrage : Etat (ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable), Direction générale de l'Aviation civile

Date : juillet 2007

Entités institutionnelles : 5 communes

Superficie : 928 hectares

Rôle du document

L'outil Zad donne la possibilité a une personne publique d'exercer un droit de préemption sur toutes les ventes de terrains à l'intérieur d'un périmètre délimité pour une durée de six ans renouvelables.

Une Zad donne la possibilité à une personne publique, désignée par l'acte de création (ici l'Etat et la DGAC), d'exercer un **droit de préemption sur toutes les ventes de terrains à l'intérieur du périmètre de la Zad**. La loi de juin 2010 sur le Grand Paris a réduit la durée de validité des Zad de 14 ans à 6 ans renouvelables.

L'arrêté préfectoral ou le décret en conseil d'Etat créant une Zad est motivé, il est accompagné d'un plan délimitant son périmètre et désigne le titulaire du droit qui ne peut être qu'une personne publique. Si le propriétaire souhaite vendre, le titulaire du droit de préemption à deux mois pour faire connaître sa réponse. En cas de refus d'acquisition, le droit de préemption cesse sur la parcelle en question.

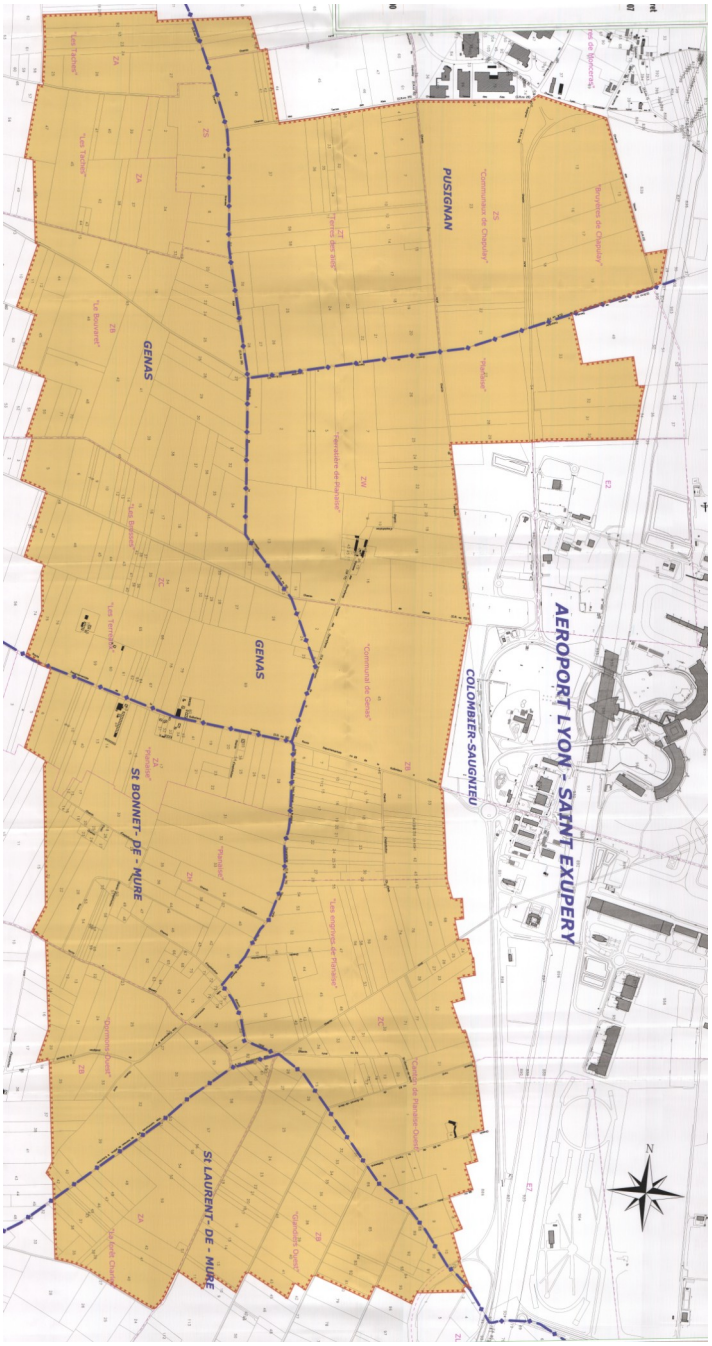
Impacts du document sur l'EIM Lyon-Saint Exupéry

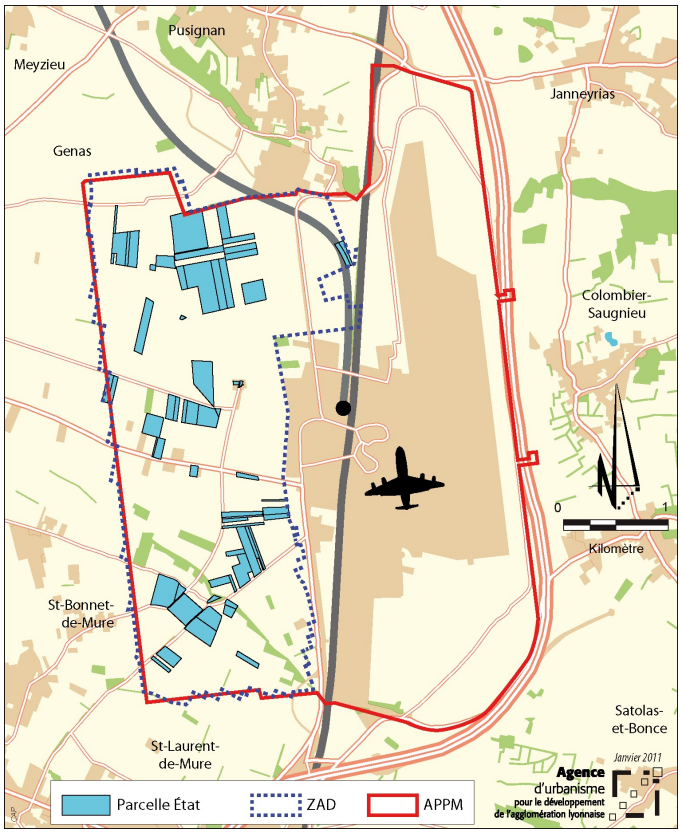
La ZAD Lyon-Saint Exupéry résulte d'un processus d'anticipation foncière en vue de l'élaboration du second doublet de pistes à l'ouest de la plateforme (APPM de 1999). Valable jusqu'en 2016, elle couvre cinq communes pour un total de plus de 900 hectares.

En 1999, l'Avant projet de plan masse de l'aéroport prévoit la construction de deux nouvelles pistes à l'ouest de la plateforme. La préparation de ce projet, qui constitue une opération d'aménagement au sens des articles L.210-1 et L.230-1 du code de l'urbanisme (réalisation d'un équipement collectif), nécessite que l'Etat puisse procéder à l'acquisition des terrains concernés au fur et à mesure qu'ils sont mis en vente par leurs propriétaires. Ainsi, pour mener à bien la réalisation du deuxième doublet de pistes et dans un objectif d'anticipation, la Zad Lyon-Saint Exupéry est créée.

Cette dernière est **valable jusqu'en 2016**. Elle couvre **cinq communes** en partie : Colombier-Saugnieu, Saint-Laurent-de-Mure, Genas et Pusignan pour une superficie d'un peu plus de **900 hectares**. Depuis 2007, l'Etat a acquis 141 hectares soit une trentaine de parcelles répartis au sein du périmètre de la Zad.

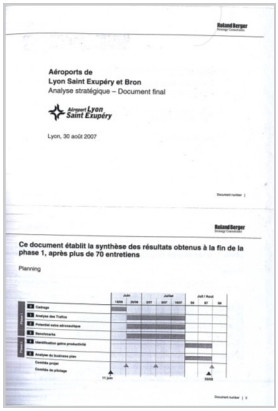
Périmètre de la Zad, découpage communal/parcellaire et parcelles détenues par l'Etat





1.3 Etudes complémentaires

FICHE 11 - Aéroport de Lyon-Saint Exupéry et Bron : analyse stratégique


Aéroports de
Lyon Saint Exupéry et Bron
Analyse stratégique – Document final

Lyon, 30 août 2007

Ce document établit la synthèse des résultats obtenus à la fin de la phase 1, après plus de 70 entretiens

Planning

Commanditaire : SA Aéroports de Lyon

Auteur : Roland Berger, Strategy Consultants

Date : août 2007

Contexte de réalisation

Définition des orientations de développement aéronautiques et non aéronautiques de la plate-forme à l'horizon 2020, en vue de l'élaboration du Schéma directeur Est

En 2007, cette étude du cabinet de consultants Roland Berger a pour objectif de définir une **stratégie pour le développement et l'évolution des deux aéroports de Lyon**. Réalisée sur la base de soixante-dix entretiens, elle fait partie d'un rapport plus global piloté par la SA ADL afin de déterminer les orientations de développement de l'aéroport d'ici 2020 et, au voisinage immédiat de son périmètre actuel de 1 100 hectares. Ainsi, les **résultats de cette étude ont servi à la réalisation du Schéma directeur Est** pour le développement des infrastructures de 2008 à 2020. Elle traite de la stratégie aéronautique et non aéronautique de la plateforme.

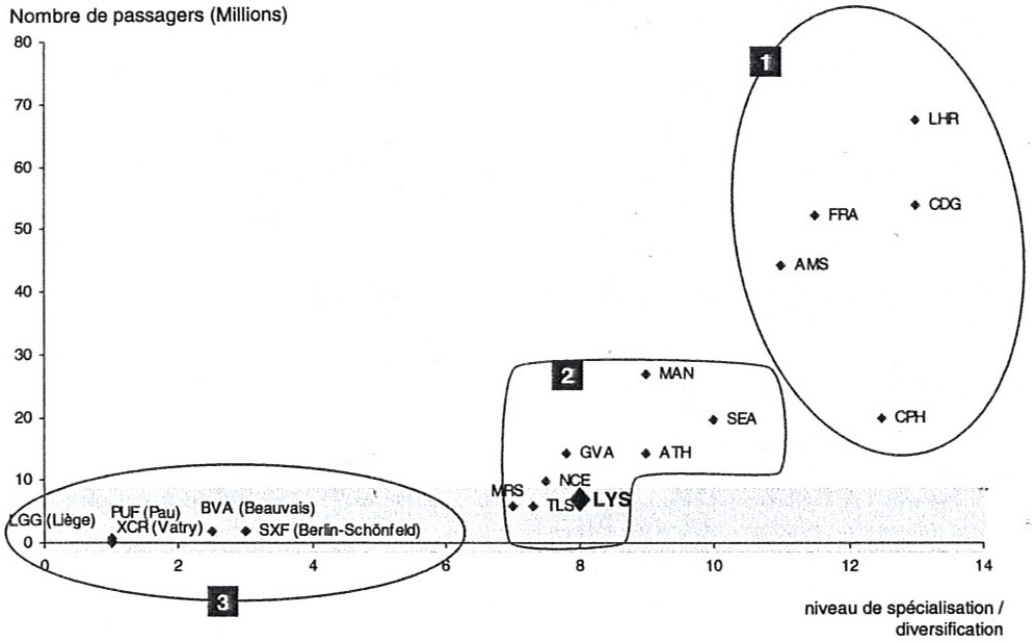
Principaux résultats

Stratégie aéronautique	Stratégie non aéronautique
L'aéroport Lyon-Saint Exupéry présente toutes les caractéristiques des grands aéroports régionaux, hormis le nombre de passagers (inférieur à dix millions). Les flux domestiques (internes à la France) représentent plus de 40 % des flux de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry et sont opérés majoritairement par Air France (53 % du trafic en 2006). Les compagnies low cost sont les principales compagnies en croissance : évolution du trafic de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry étroitement liée à ce segment. Pour développer son activité cargo/fret, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry doit miser sur la saturation des grands hubs et l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché français. Il doit passer outre la politique d'Air France qui en fait un hub secondaire. Identification de trois scénarios : un **scénario de croissance équilibrée des segments** (identifié comme le plus réaliste, seuil des dix millions de passagers franchi en 2011) et **deux scénarios d'ouverture massive aux low cost (**scénario agressif et de rupture).	**Parkings** Saturation croissante des parkings existants. **Nécessité de développer de nouvelles surfaces dès 2010 afin de doubler le revenu des parkings**. **Commerce** - Envisager à court terme une forte croissance des surfaces commerciales (notamment en zone réservée en lien avec l'ouverture du nouveau terminal) afin de doubler les revenus de redevances commerciales d'ici 2010. - Profiter de l'évolution du trafic pour accroître le taux de redevance commerciale moyen. **Immobilier** - Possibilité de développer un **puissant pôle immobilier mixte pour accroître le rayonnement de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry**. - **Devenir un véritable Airport City.** - Axer le développement en direction du **tertiaire (bureaux paysagers)** tout en accompagnant les activités aéroportuaires.

Facteurs clés pour le développement de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry

1- **Attirer les low cost sans nuire au développement des autres segments,**
2- **Sécuriser une augmentation du chiffre d'affaires des parkings plus rapide que celle du trafic,**
3- **Sécuriser une augmentation du chiffre d'affaires des commerces plus rapide que celle du trafic,**
4- **Développer un projet d'aménagement immobilier équilibré et cohérent.**

Segmentation des aéroports européens [# millions de passagers, offre de service]



Typologie des aéroports

1 Hubs internationaux :
- Offre aérienne complète
- Multi-services
- Nombreuses expertises

2 Hubs nationaux et grands aéroports régionaux :
- Offre aérienne importante sauf pour le long courrier
- Activité hors aérogares souvent absente

3 Aéroports spécialisés, que ce soit dans le low-cost, le charter ou le fret

Lyon-Saint Exupéry « présente toutes les caractéristiques des grands aéroports régionaux - hormis le nombre de passagers ».
Source : Analyse Roland Berger, p. 10

Description des scénarios

	Stratégie équilibrée	Stratégie agressive	Rupture
Description	• Arrivée modérée des low costs (20 lignes ouvertes) • Recentrage du hub sur les lignes européennes majoritairement business	• Arrivée massive des low costs (40 lignes ouvertes) • Maintien volontariste d'Air France • Recentrage du hub sur les lignes européennes majoritairement business	• Arrivée massive des low costs (40 lignes ouvertes) • Fermeture du hub par Air France et maintien des lignes rentables en point à point
Attractivité	• Croissance du hub et des low costs • Croissance supérieure de 2,4 points à celle du marché	• Croissance supérieure de 3 points au marché • Maintien du hub Air France assurant une bonne rentabilité	• Croissance supérieure de 2,2 points au marché • Disparition des passagers Air France à forte contribution
Faisabilité	• Mise en place d'une base • Attractivité de Lyon pour les compagnies low cost fortement impactée par le maintien des créneaux hub • Négociation difficile avec Air France, équilibre difficile à tenir	• Scénario fondé sur l'hypothèse qu'Air France acceptera une dégradation de sa rentabilité sur son hub : peu probable	• Stratégie dépendant essentiellement de la volonté d'Air France poussé par la dégradation de la rentabilité de ses lignes

« Trois scénarios identifiés : un scénario de croissance équilibrée des segments et deux scénarios d'ouverture massive aux low cost. »
Source : Analyse Roland Berger, p. 24

FICHE 13 - Etude de faisabilité pour l'implantation d'une plateforme logistique

Commanditaire : CCI de Lyon

Auteur : Société d'équipement du Rhône et de Lyon (Serl)

Date : juin 2008

Contexte de réalisation

Dans le cadre d'une démarche prospective visant à identifier les potentialités foncières pour l'accueil d'activités logistiques autour de la plateforme aéroportuaire, la CCI a commandité à la Serl une étude de faisabilité de création d'une plateforme logistique sur un espace situé à l'extrémité sud de l'aéroport, hors périmètre APPM.

En 2008, la CCI de Lyon (CCIL) a initié une démarche prospective pour les futures implantations d'activités logistiques actuellement freinées par la pénurie de foncier. Après une première étude « diagnostic » qui a identifié les potentialités foncières dans un périmètre élargi autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry, la CCIL a demandé à la Serl de poursuivre sa réflexion en réalisant **un « zoom » sur un espace situé au sud de l'aéroport, hors périmètre concédé**, afin d'étudier la faisabilité de création d'une plateforme logistique sur ce territoire. L'objectif de cette étude était d'une part de **faire un état de lieux du périmètre retenu et d'autre part, de proposer une ou des réponses opérationnelles pour l'implantation d'une zone dédiée à cette activité.**

Principaux résultats

Une étude approfondie du secteur sud de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry

Une large partie du document est consacrée à une **analyse détaillée des caractéristiques du secteur d'étude**. Il s'organise autour du plan suivant :

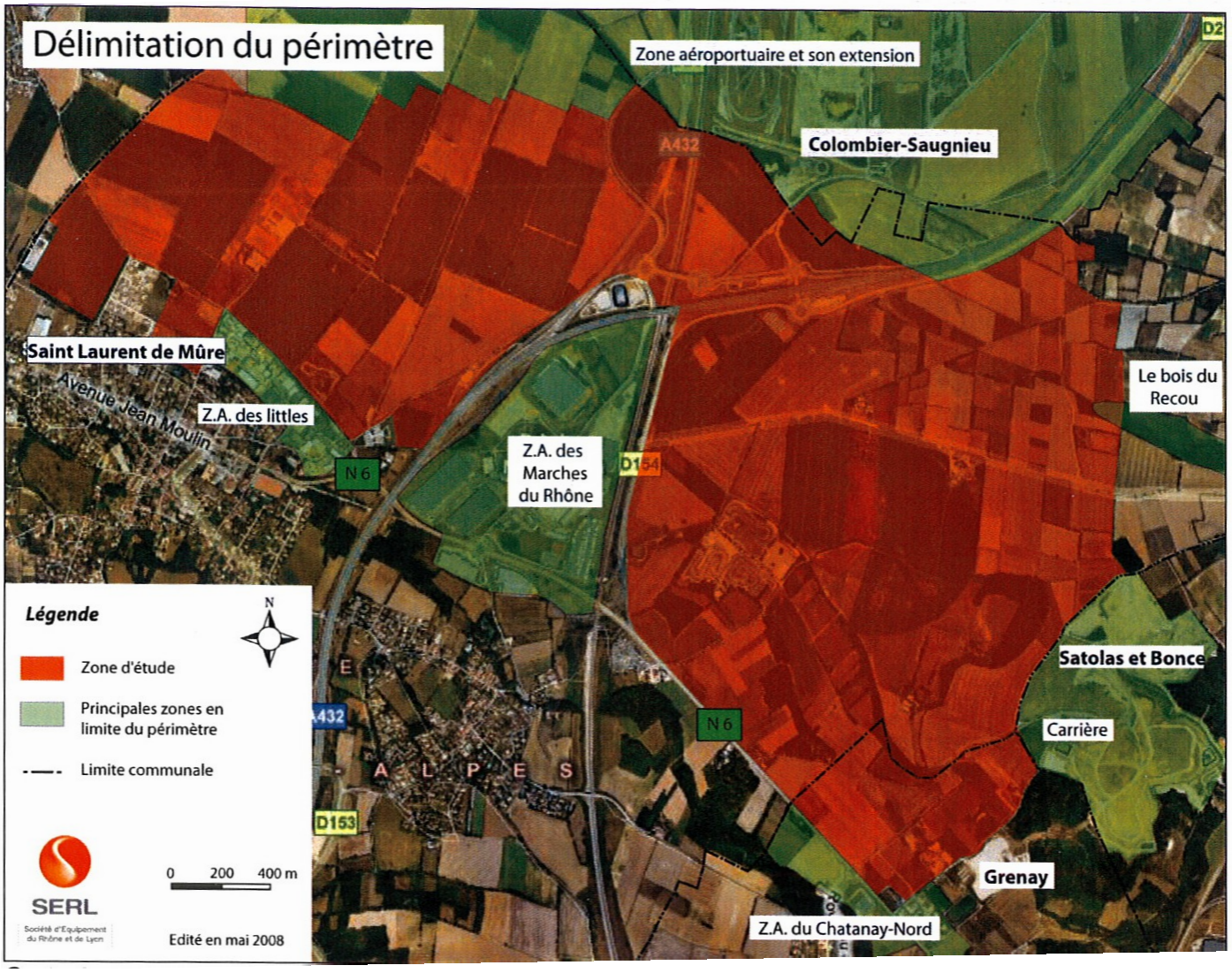
1. Le périmètre d'étude
2. Les documents de planification
3. Le foncier
4. Les servitudes
5. Les infrastructures
6. Comparaison de plateformes logistiques d'envergure européenne
7. Repérage photographique
8. Les éléments marquants
9. Proposition de scénarii d'implantation d'une plateforme

Identification de deux zones pour l'accueil d'activités logistiques : zone 1 et zone 2 (a, b, c)

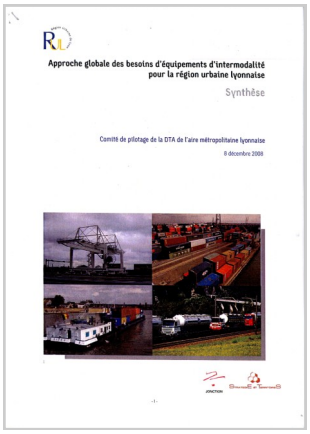
La **superficie initiale de 654 hectares est très largement amputée d'un point de vue opérationnel en raison de toutes les contraintes repérées**. Selon le scénario choisi (le moins ou le plus contraignant), la superficie totale des deux zones varie de 180 à 310 hectares en fonction du degré de prise en compte des servitudes qui s'imposent au secteur (fuseaux de risque minima ou maxima, prise en compte des espaces naturels protégés, etc.).

L'étude **liste les avantages et inconvénients des deux zones** sur la base des critères suivants : localisation, foncier, règles d'urbanisme, desserte, critères environnementaux, critères économiques, sensibilité locale, possibilité d'évolution (cf. tableaux ci-contre). La proximité immédiate avec les infrastructures ferrées tend à donner à la zone 1 une vocation de chantier de transport combiné rail/route, alors que la zone 2 peut proposer une offre complémentaire au premier site, orienté vers l'accueil d'usines logistiques et d'entrepôts à haute valeur ajoutée.

Sur la base de ce diagnostic transversal, deux zones sont identifiées pour l'accueil d'activités logistiques sur les communes de Saint-Laurent-de-Mure et de Colombier-Saugnieu, de part et d'autre de l'A432 dans le département du Rhône.


Délimitation du périmètre
Zone aéroportuaire et son extension
D2
A432
Colombier-Saugnieu
Saint Laurent de Mûre
Avenue Jean Moulin
Z.A. des littles
N 6
Z.A. des Marches du Rhône
D154
Le bois du Recou
Légende
N
Zone d'étude
Principales zones en limite du périmètre
Limite communale
E
A432
N 6
A L P E S
Satolas et Bonce
Carrière
D153
0 200 400 m
SERL
Société d'Equipement du Rhône et de Lyon
Edité en mai 2008
Grenay
Z.A. du Chatanay-Nord

FICHE 14 - Approche globale des besoins d'équipements d'intermodalité pour la région urbaine lyonnaise



Commanditaire : Région urbaine de Lyon (Rul)

Auteur : Cabinet d'étude Jonction

Date : décembre 2008

Contexte de réalisation

A l'initiative du Préfet de Région et sous le pilotage de la Rul, cette démarche trouve son origine devant la nécessité de doter la région métropolitaine lyonnaise d'une stratégie relative à l'organisation des chantiers intermodaux de fret à l'horizon 2030.

Dès 2006, le **schéma de cohérence logistique** a identifié le report du fret du mode routier vers le mode ferroviaire et fluvial comme un enjeu majeur de développement durable et de performance pour la région urbaine lyonnaise. Il est donc apparu nécessaire de doter la région métropolitaine lyonnaise d'une **stratégie relative à l'organisation des chantiers intermodaux de fret à l'horizon 2030**. En réponse à ce besoin, le comité de pilotage de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise de juin 2007, sous la présidence du Préfet de Région, a décidé d'engager une approche globale et partenariale permettant d'aboutir à une vision partagée dans une perspective de court et de long termes. La Rul a assuré le pilotage de cette démarche qui a consisté à :

- estimer les volumes de trafics intermodaux à traiter à court, moyen et long termes ;
- évaluer les besoins en termes de [transport combiné ferroviaire et fluvial, autoroute ferroviaire] ;
- prendre en compte les capacités des infrastructures existantes et à venir ;
- examiner le potentiel des équipements actuels et les localisations possibles des futurs équipements ;
- préciser les échéances et les mesures à prendre pour préserver la faisabilité des équipements.

Principaux résultats

De la nécessité d'investir dans le domaine de l'intermodalité

La **demande de traitement des flux intermodaux sera multipliée par six à l'horizon 2030**. Ne pas investir durant les prochaines années dans le domaine de l'intermodalité serait affaiblir la place lyonnaise : point d'articulation des flux de marchandises de premier plan à l'échelon européen. De nouveaux moyens, tant fluviaux que ferroviaires, seront indispensables pour absorber ces volumes.

Des investissements prioritaires à réaliser

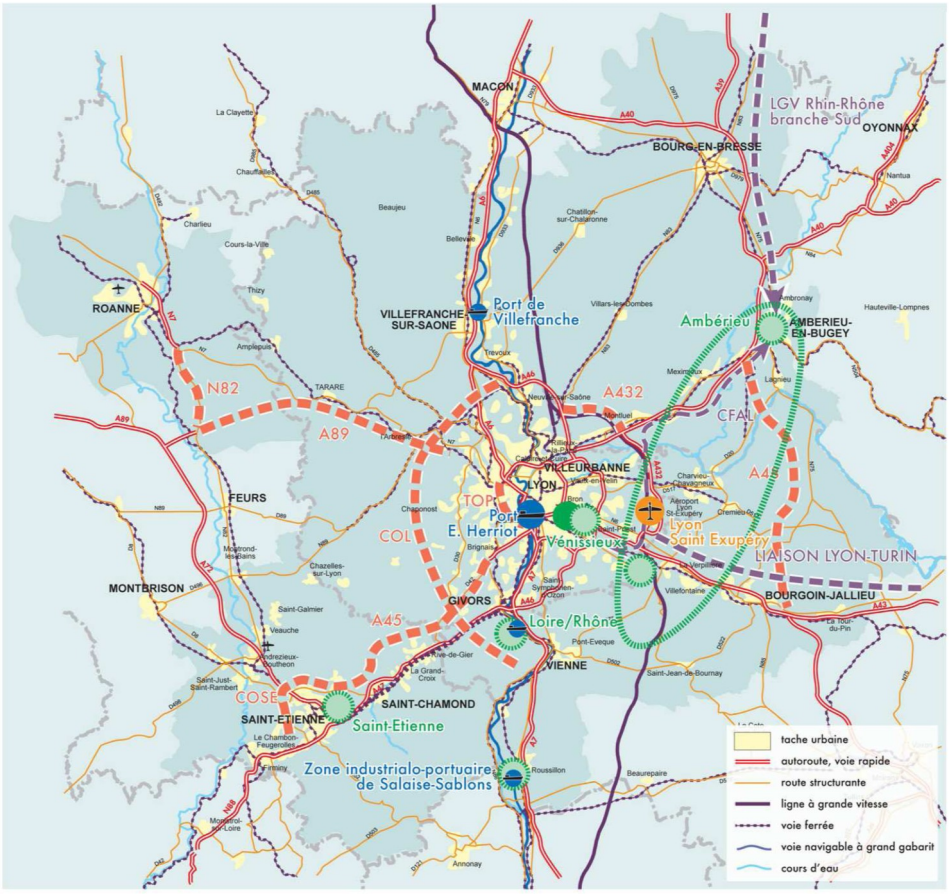
La période 2015-2020 s'annonce critique du fait de l'arrivée de la **saturation théorique des équipements existants**. Ainsi les investissements prioritaires à réaliser et à anticiper pour renforcer le réseau ferroviaire, et quel que soit le schéma intermodal retenu, sont le raccordement ferroviaire de Saint-Fons et des aménagements d'accessibilité pour les sites de Vénissieux et du port de Lyon-Edouard Herriot. Ces aménagements sont vus comme incontournables dans l'accompagnement du développement des capacités à court et moyen termes. D'autre part **l'ouverture de nouveaux sites** de traitement performants indispensables à l'accompagnement de cette croissance des trafics reste tributaire de la mise en service du CFAL branches nord (2020) et sud (2025).

Deux options pour un nouveau chantier majeur

Le schéma intermodal optimal s'organise à terme autour d'un nouveau chantier « maître ». L'étude prévoit **deux options** : le chantier majeur se situe à Sud Saint Exupéry-Grenay (schéma n° 1) ; le chantier majeur se situe à Ambérieu-Leyment (schéma n° 2). Après étude des deux options, l'étude conclut que si toutes les infrastructures projetées sont réalisées, il faut engager l'opération dans le secteur de Sud Saint Exupéry-Grenay : secteur situé au plus près du barycentre de l'espace économico-logistique (zones d'activités et zones logistiques). En revanche, si l'hypothèse d'un important retard dans la réalisation des infrastructures (voire leur non réalisation) venait à être confirmée, le choix du site d'Ambérieu-Leyment s'imposerait par défaut.

Grands équipements d'intermodalité fret en région urbaine de Lyon

Schéma de cohérence logistique 2006



Equipements existants

- Grand équipement aéroportuaire
- Grand équipement portuaire
- Equipement complémentaire
- Chantier de transport combiné rail-route

Projets d'infrastructures routières et ferroviaires *Source : projet DTA juillet 2003*

- Autoroute ou voie rapide
- Ligne à grande vitesse (LGV)
- Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)
- Liaison ferroviaire à améliorer

Sites à étudier pour les nouveaux équipements

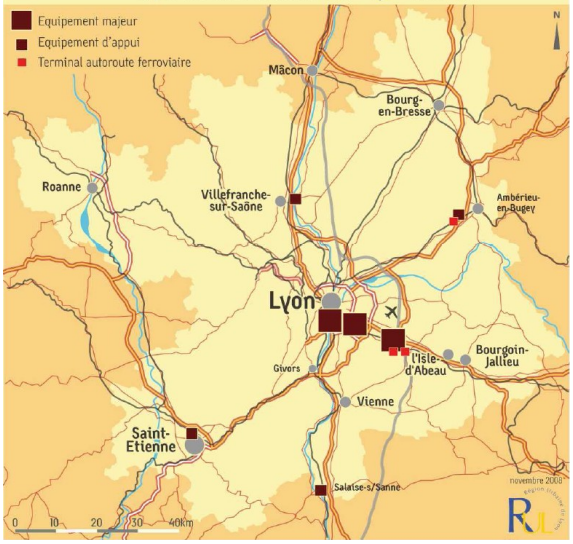
- Grand équipement spécialisé intermodal
- Aire d'étude d'implantation possible de plate-forme intermodale rail-route

Région Urbaine de Lyon

0 10 20 kilomètres

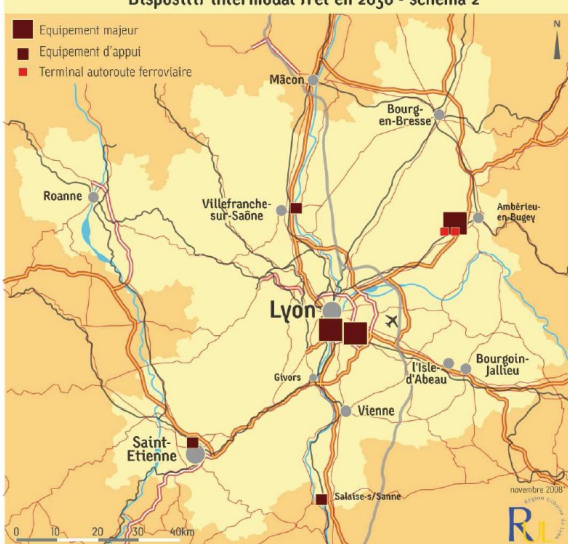
Région urbaine de Lyon

Dispositif intermodal fret en 2030 - schéma 1



Région urbaine de Lyon

Dispositif intermodal fret en 2030 - schéma 2



Partie 2
Acteurs et compétences

Des acteurs multiples, des compétences croisées

La répartition des compétences au sein de l'espace d'interface Lyon-Saint Exupéry illustre les complexités de l'organisation territoriale française et les difficultés d'organisation propres au territoire d'étude.

Complexité de l'organisation territoriale française

Depuis l'acte I de la décentralisation (1982 - 1999) et l'acte II (2003 - 2010), l'évolution du contexte législatif a permis un transfert des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales (Régions, Départements), puis un renforcement de l'intercommunalité. L'intercommunalité occupe une place prépondérante dans l'aménagement du territoire et le champ de ses compétences s'est très élargi (notamment avec les EPCI (Etablissements publics de coopération intercommunale) à fiscalité propre). Depuis 1992, on constate le passage d'une intercommunalité de gestion de compétences à une véritable intercommunalité de projet, renforcée par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 (LOADDT), qui a introduit la notion de « projet de territoire ». Ces textes successifs, et particulièrement les derniers en date (lois du 13 août 2004 et du 16 décembre 2010) ont aussi eu pour conséquence l'enchevêtrement complexe des structures existantes et nouvelles (métropole, pôle métropolitain, commune nouvelle) et de leurs compétences. Enfin, même dans un contexte de décentralisation, le législateur renforce le pouvoir du Préfet, qui élabore des Schéma départementaux de coopération intercommunale (SDCI) et qui pourra, en cas de conflits, passer outre les avis de la Commission départementale de coopération intercommunale (CDCI).

Toujours pas de définition stricte des compétences

La loi de réforme des collectivités du 16 décembre 2010 n'a pas eu les effets escomptés quant à la clarification des compétences. Outre le renforcement du « millefeuille » structurel, elle n'a pas défini de façon stricte les blocs de compétences. L'ensemble des collectivités territoriales peuvent désormais transférer des compétences aux EPCI. Les Régions et Département sont soumis, depuis 2004, au principe d'exclusivité*, même si ils peuvent intervenir dans tout champ d'actions qu'ils définiraient d'« intérêt régional ou départemental ». Ces notions, tout comme celle de l'« intérêt communautaire », propre aux compétences des EPCI, ou l'« intérêt métropolitain », ne sont pas précisément définies par la loi et représentent, sur le terrain, les limites au principe d'exclusivité. Le partage des compétences entre EPCI et collectivités territoriales reste complexe, ce qui implique souvent le doublement des services entre structures (dénoncé, en novembre 2005, par un rapport public de la Cour des Comptes).

Des politiques contractuelles permettant une délégation de tout type de compétences

L'ensemble des collectivités territoriales et les EPCI peuvent, pour une durée définie, déléguer des compétences, même exclusives. Cette forme de contrat est très souple mais contribue aussi à une complexité dans la répartition des compétences. Les politiques contractuelles, conventionnelles ou de mandats sont nécessaires pour permettre la capitalisation des besoins financiers : la réforme des moyens financiers est donc un préalable à une réforme de répartition plus stricte des blocs de compétences.

Un usage pragmatique des principes de répartition

Les principes régissant la gestion des compétences au niveau des EPCI montrent leur limite au moment de l'application « sur le terrain » des notions d'« intérêt local » et de la clause générale de compétence attribuée aux communes. En application de cette clause, on constate des logiques politiciennes de conservation de compétences, notamment au niveau communal. Ces logiques s'expliquent par le souhait des élus locaux de légitimer leurs actions et leur participation aux réflexions pilotées par d'autres « collectivités chefs de file »* ou EPCI. L'élection au suffrage universel direct des délégués des EPCI à fiscalité propre dès les élections municipales de mars 2014 serait une première réponse vers plus d'intercommunalité « de terrain »…

Difficultés d'organisation propres à l'espace d'interface métropolitain

L'espace d'interface présente des particularités spécifiques renforçant la situation d'émiettement et d'enchevêtrement des compétences en matière d'urbanisme, transport-déplacements, développement économique et environnement. Situé au « cœur des limites » institutionnelles, l'EIM Lyon-Saint

Exupéry est un puzzle d'acteurs, parfois de même nature, exerçant légitimement leurs compétences, en application, notamment du principe de spécialité territoriale* (en ce qui concerne les six EPCI présentes). Les acteurs institutionnels en présence (totalement ou en partie) sont :

- une Préfecture de Région : Rhône-Alpes,
- deux Préfectures de département,
- la Région Rhône-Alpes,
- trois Départements : Rhône, Isère, Ain,
- une Communauté urbaine : Grand Lyon,
- une Communauté d'agglomération : Capi.
- quatre Communautés de communes : Est Lyonnais, Collines Nord Dauphiné, Isle Crémieu, Porte dauphinoise de Lyon Satolas.
- vingt-quatre communes.

A cette liste, s'ajoutent également les syndicats mixtes (de type Sivom ou Sivu) ayant des compétences en transports, gestion des déchets, planification…

Situé au « cœur des limites » des documents de planification, l'EIM Lyon-Saint Exupéry est concerné, en plus des documents de planification supra (DTA), par quatre Scot : Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, Agglomération lyonnaise, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain. A ceci s'ajoutent les documents de gestion du droit des sols (Pos et PLU), dont 22 communes et le Grand Lyon ont la compétence d'élaboration.

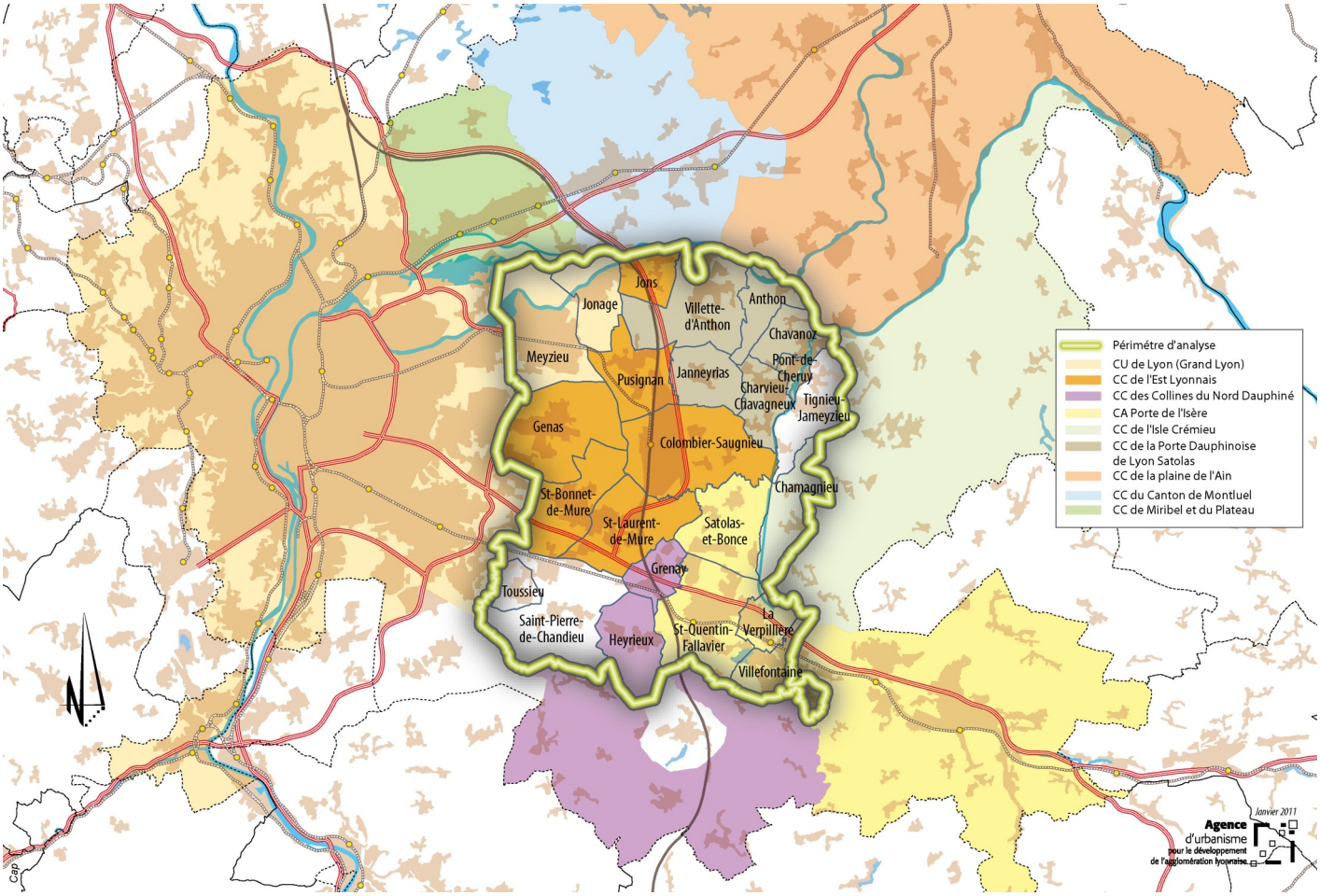
La complexité de ce territoire tient également à ces fonctions particulières. Ainsi la présence d'une « plateforme aéroportuaire d'initiative administration centrale » implique la présence d'acteurs publics, parapublics et privés propres. On notera l'intervention et le rôle, à une échelle supra et sur une secteur bien délimité, de la Direction générale de l'Aviation civile et du Service des bases aériennes. A ces acteurs institutionnels s'ajoutent plusieurs acteurs privés ou parapublics remplissant un service public : Aéroports de Lyon (ADL), Société Rhône Express, etc.

Pour exemple de la multiplicité d'acteurs pour une seule compétence, on notera pas moins de sept acteurs publics ou parapublics gestionnaires d'une offre en transport collectif et/ou public : Région Rhône-Alpes, conseil général du Rhône et de l'Isère, Sytral, Grand Lyon, Capi, ADL, etc.

Les « tentations d'y voir plus clair » sont grandes et légitimes de la part des acteurs publics et dans le but, notamment, d'économies de fonds publics.

* Voir annexes page 56

Un territoire à l'interface de nombreuses intercommunalités

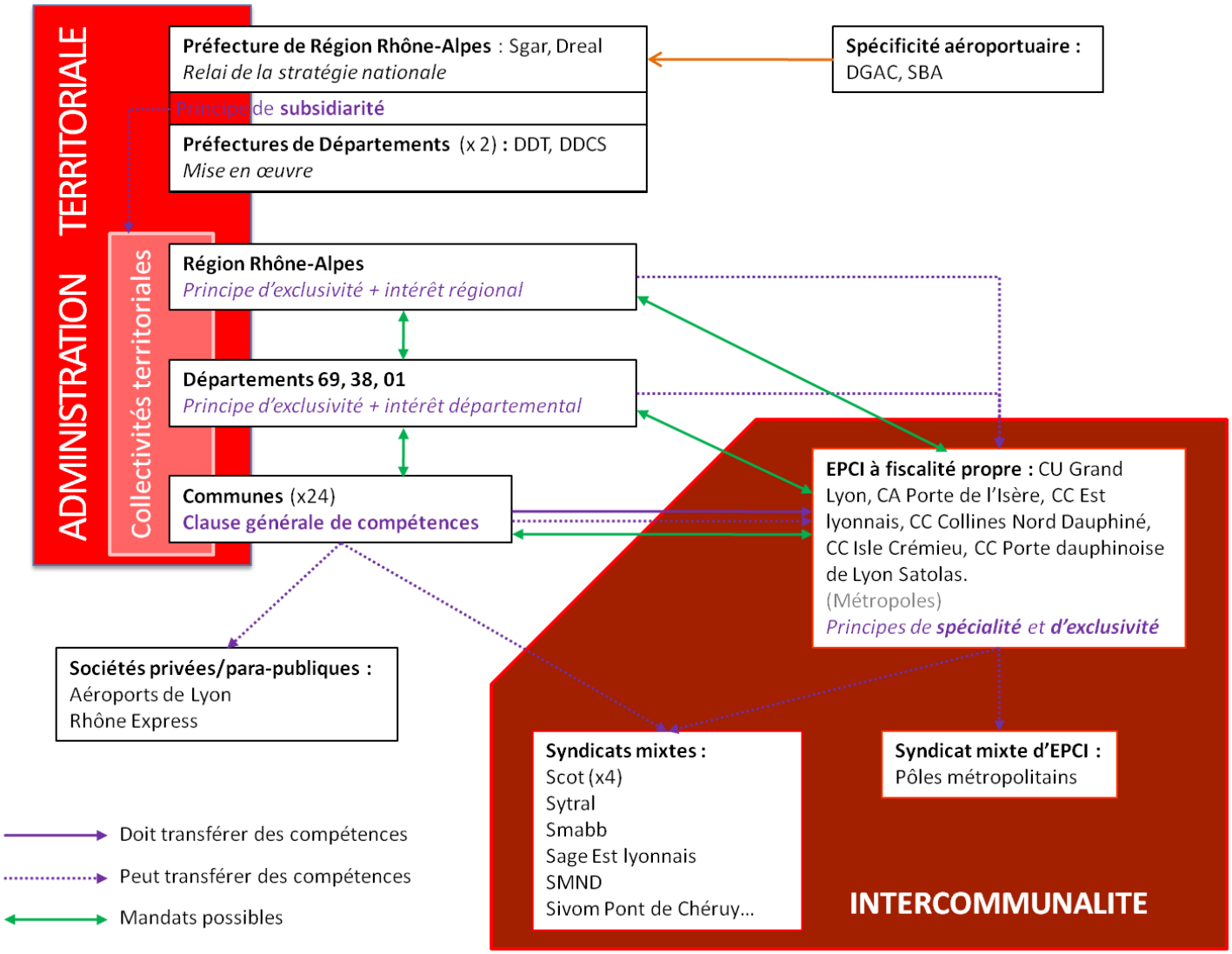


Organisation des acteurs et des compétences sur l'espace d'interface métropolitain

Urbanisme	Transport et déplacements
ETAT **Sous l'autorité du Préfet de région** - Sgar : Contrat de plan Etat-Région (CPER)/Fonds européens/ Anime et coordonne les politiques du Préfet (suivi DTA). - Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) : mise en œuvre des conclusions du Grenelle (DTA, PPR). Zad. - DGAC : programmation des documents de planification aéroportuaire (APPM et PCG) et de protection (plan de servitudes aéronautiques (PSA)). **Sous l'autorité du Préfet de département** - Direction de l'aviation civile (Dac) : programmation du document de protection PEB. - Direction départementale des territoires (DDT) (territoires) - Direction départementale de la cohésion sociale (DDCS) **SYNDICATS MIXTES** Quatre Scot : Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, Agglomération lyonnaise, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (Bucopa) **AÉROPORTS DE LYON** **EPCI** (6) - Grand Lyon : PLU/PLH/opérations d'aménagement/réserves foncières/programme d'aménagement d'ensemble (PAE)/politique du logement/politique de la ville - Capi : Scot/schéma de secteur/Zac/réserves foncières/PLH/ opérations d'aménagement/Zad/politique du logement/politique de la ville/éclairage public. - Communauté de communes de l'Est lyonnais : Scot/schéma de secteur/aménagement rural/Zac/charte de développement et d'aménagement/Opah/PLH/logements sociaux - Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné : Scot/Zac/études de programmation/PLH/politique du logement/ politique de la ville. - Communauté de communes de l'Isle Crémieu : Scot/logement social. - Communauté de communes de la Porte dauphinoise de Lyon-Satolas : Scot/schéma de secteur/logement social. **COMMUNES** (24) PLU (hors Grand Lyon)/Permis	**ETAT** **Sous l'autorité du Préfet de région** - Sgar : CPER/Fonds européens. Anime et coordonne les politiques du Préfet (suivi DTA). - Dreal : mise en œuvre des conclusions du Grenelle (DTA). - DGAC : programmation des documents de planification aéroportuaire (APPM, PCG). **Sous l'autorité du Préfet de département** DDT (territoires) : ex Direction départementale de l'Equipement (DDE) et Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) : grandes infrastructures (aussi maîtrise d'œuvre des documents spécifiques aéroportuaires) **RÉGION RHÔNE-ALPES** Gestion des TER **DEPARTEMENT** Routes et TC hors milieu urbain. **SYNDICATS MIXTES** - Quatre Scot : Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, Agglomération lyonnaise, Bucopa - Sytral : PDU Agglomération lyonnaise/gestion des TU « TCL & OPTIBUS » + sous convention avec la CCEL également. **SOCIÉTÉ « RHÔNE EXPRESS »** **AÉROPORTS DE LYON** **EPCI** (6) - Grand Lyon : PLU/transports urbains/voiries et parcs de stationnement - Capi : PDU/transports urbains/voiries et parcs de stationnement - Communauté de communes de l'Est lyonnais : toutes voiries/TC - Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné - Communauté de communes de l'Isle Crémieu : transports scolaires/voiries. - Communauté de communes de la Porte dauphinoise de Lyon-Satolas **COMMUNES** (24) PLU (hors Grand Lyon)/Permis

Economie	Environnement et agriculture
ETAT **Sous l'autorité du Préfet de région** - Sgar : CPER/Fonds européens. Anime et coordonne les politiques du Préfet (suivi DTA). - Dreal : mise en œuvre des conclusions du Grenelle (DTA). - Direction régionale de l'alimentation de l'Agriculture et de la Forêt (DRAAF) : alimentation, agriculture et forêt - DGAC : programmation des documents de planification aéroportuaire (APPM, PCG). **Sous l'autorité du Préfet de département** DDT (territoires) : ex DDE et DDAF (aussi maîtrise d'œuvre des documents spécifiques aéroportuaires). **SYNDICATS MIXTES** Quatre Scot : Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, Agglomération lyonnaise, Bucopa **AÉROPORTS DE LYON** **EPCI** (6) - Grand Lyon : PLU/Zone d'activités économiques (ZAE)/ développement économique - Capi : ZAE/développement économique - Communauté de communes de l'Est lyonnais - Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné : ZAE/développement économique - Communauté de communes de l'Isle Crémieu : ZAE/ développement économique - Communauté de communes de la Porte dauphinoise de Lyon-Satolas : ZAE/développement économique **COMMUNES** (24) PLU (hors Grand Lyon)/instruction Permis	**ETAT** **Sous l'autorité du Préfet de région** - Sgar : CPER/Fonds européens. Anime et coordonne les politiques du Préfet (suivi DTA). - Dreal : mise en œuvre des conclusions du Grenelle (DTA, Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), Plan de prévention des risques (PPR)). - DRAAF (alimentation, agriculture et forêt) - DGAC : Programmation du document de protection : PSA. **Sous l'autorité du Préfet de département** - DAC : programmation du document de protection PEB. - DDT (territoires) : ex DDE et DDAF (aussi maîtrise d'œuvre des documents spécifiques aéroportuaires) **RÉGION RHÔNE-ALPES** Rera **DEPARTEMENT** Redi 38/stratégie agricole **SYNDICATS MIXTES** - Quatre Scot : Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, Agglomération lyonnaise, Bucopa - Syndicat mixte d'aménagement du bassin de la Bourbre (Smabb) : Sage - Sage de l'Est Lyonnais **EPCI** (6) - Grand Lyon : PLU/eau, assainissement/déchets ménagers et assimilés (régie)/soutien à la préservation d'espaces naturels - Capi : eau, assainissement/déchets (SMND)/lutte contre la pollution et les nuisances sonores/création d'espaces naturels/prise en charge d'opérations de maîtrise de l'énergie/ air - Communauté de communes de l'Est lyonnais : déchets (délégation SMND)/environnement/ lutte contre la pollution et les nuisances sonores/air/préservation - Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné : déchets (SMND)/environnement. - Communauté de communes de l'Isle Crémieu : déchets (SMND)/environnement. - Communauté de communes de la Porte dauphinoise de Lyon-Satolas : lutte contre la pollution et les nuisances sonores/air/environnement **COMMUNES** (24) PLU (hors Grand Lyon)/Permis

Schéma d'organisation des pouvoirs locaux au niveau de l'espace d'interface métropolitain Lyon-Saint Exupéry



Annexes

Lois « cadres » de l'administration territoriale de la République

Acte I de la décentralisation

Loi du 2 mars 1982, relative aux droits et libertés des communes, des Départements et des Régions

Elle est l'une des plus grandes réformes institutionnelles de ces trente dernières années en France. Elle constitue le point de départ d'un ensemble de textes complémentaires. Elle est marquée par trois avancées majeures.

- La suppression de la tutelle administrative
  En fait, elle est allégée. Le préfet n'exerce plus de contrôle a priori et sur l'opportunité des actes des collectivités, mais a posteriori et uniquement sur leur légalité. Les actes des collectivités deviennent exécutoires à partir de leur publication et, pour les plus importants, après leur transmission au préfet. Celui-ci ne peut plus exiger le retrait d'un acte estimé illégal mais doit saisir le tribunal administratif, dans un délai de deux mois, qui seul peut prononcer l'annulation de l'acte. Le préfet doit avertir la collectivité de ses intentions et lui indiquer toutes les précisions sur les illégalités constatées. Ce procédé vise à favoriser le dialogue entre les collectivités et le préfet et à éviter des procédures juridictionnelles.
- Le transfert du pouvoir exécutif au Département et à la Région
  Avant 1982, le préfet assurait l'exécution des mesures prises par le Département et la Région. Désormais, cette fonction incombe au président du conseil général pour le département, et au président du conseil régional pour la région.
- La transformation de la Région en collectivité territoriale
  Il s'agit sans doute de la modification législative la plus importante. Elle place les Régions sur le même plan que les communes et les Départements, consacrant ainsi trois niveaux de collectivités territoriales.

1982-1986 : mesures d'accompagnement de la loi de 1982

Les premiers transferts de compétences sont essentiellement réalisés par les lois des 7 janvier 1983 et 22 juillet 1983.
Les Contrats de plan entre l'Etat et les Régions (CPER) auxquels participent les autres collectivités se mettent en place à partir de 1984.
Le statut des personnels chargés de mettre en œuvre la décentralisation est déterminé par la loi du 26 janvier 1984.
La fonction publique territoriale est née.

Loi du 6 février 1992 favorisant le développement de nombreux liens entre communes (intercommunalité).
Elle est renforcée par la loi du 12 juillet 1999, dite « loi Chevènement ». Les lois du 4 février 1995 et du 25 juin 1999, dite « loi Voynet », officialisent la notion de « pays ». Cependant, à la différence de l'intercommunalité, les pays ne sont pas des structures destinées à administrer, et se juxtaposent à la pyramide institutionnelle locale plutôt qu'ils ne la complètent.

Acte II de la décentralisation

La Loi constitutionnelle relative à l'organisation décentralisée de la République a été promulguée le 28 mars 2003

Loi du 13 août 2004, n° 2004-809, relative aux libertés et responsabilités locales

Elle consacre son titre IX à l'échelon communal et intercommunal. Le législateur a voulu consolider les structures intercommunales et en simplifier le fonctionnement, notamment en ouvrant la possibilité de regrouper des EPCI et de renforcer leur degré d'intégration. On peut relever plus particulièrement plusieurs dispositions.

La loi permet d'abord à un EPCI à fiscalité propre, lorsqu'il y est expressément autorisé par ses statuts, de demander à exercer, au nom et pour le compte du Département ou de la Région, tout ou partie des compétences dévolues à l'une ou l'autre de ces collectivités.

En outre, la loi du 13 août 2004 vise à faciliter la transformation et les fusions d'EPCI, notamment pour permettre une certaine rationalisation de la carte intercommunale. Ainsi, les syndicats de communes peuvent-ils désormais se transformer en EPCI à fiscalité propre (communauté de communes ou communauté d'agglomération). La loi introduit en outre la possibilité de fusionner des EPCI dont au moins l'un d'entre eux est à fiscalité propre. Cette possibilité est également ouverte aux syndicats mixtes.

Par ailleurs, une série de mesures permet d'améliorer et de simplifier le fonctionnement des EPCI et d'optimiser l'exercice des compétences que leur ont transférées les communes. Ainsi, les possibilités de mise en place de services communs entre les EPCI et les communes membres sont développées.

De plus, tout ou partie des pouvoirs de police du maire sur des objets particuliers (par exemple : assainissement, élimination des déchets ménagers ou circulation et stationnement) peuvent être confiés à l'exécutif des EPCI à fiscalité propre. Enfin, des dispositions permettent d'assouplir les relations financières entre les communes et les EPCI.

Loi du 16 décembre 2010 faisant suite au Comité pour la Réforme des collectivités territoriales, 2008 (Comité Balladur).

La publication de la loi du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités territoriales représente l'aboutissement du processus de réflexion lancé en 2008, avec la constitution du Comité Balladur (Comité pour la réforme des collectivités locales), et qualifié de chantier prioritaire par le président de la République.

Elle prévoit notamment le remplacement des conseillers généraux et des conseillers régionaux par le conseiller territorial. Siégeant à la fois au conseil général et au conseil régional, dans le cadre de cantons redécoupés. Cela doit permettre de réduire le nombre d'élus, en vue d'économies et de renforcement de l'élu local. Des Départements ou Régions pourront fusionner.

Création d'un nouvel EPCI : la métropole.

La métropole aurait vocation à se substituer aux Départements et aux communautés urbaines dans les zones concernées, en récupérant les personnels, les biens et les compétences de ces échelons. Les recettes correspondantes sont également transférées. Les communes et les Régions pourraient aussi lui donner des compétences qui leur sont dévolues. La notion d'intérêt métropolitain serait inventée dans un certain nombre de domaines. Leur création vaut suppression des EPCI recouverts entièrement et réduction de ceux intégrés partiellement. L'élection des conseillers métropolitains est renvoyée à une future modification du Code électoral. Destinée à mieux prendre en compte le fait urbain, elle serait constituée pour conduire un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif et culturel de son territoire.

Création de pôles métropolitains (syndicat mixte entre EPCI).

Ainsi que l'indiquent les articles L. 5731-1 et L 5731-2 du Code général des collectivités territoriales, les conseils communautaires des membres du pôle métropolitain reconnaissent par délibérations concordantes l'intérêt métropolitain de certains projets et actions, ce qui en transfère la compétence au pôle métropolitain. => initiative du Préfet.

Une commune nouvelle peut être créée en lieu et place des communes appartenant à un même EPCI à fiscalité propre dont la population totale (…) est inférieure à 500 000 habitants.

La loi prévoit la spécialisation des compétences des Départements et des Régions. A partir du 1er janvier 2015, les Départements et Régions ne disposeront plus de la clause de compétence générale. Ils seront dotés de « compétences exclusives », compétences qui ne pourront être exercées par un autre niveau de collectivité. A partir de cette date, aucun projet communal ou intercommunal ne pourra bénéficier du cumul des subventions départementales et régionales si les conseillers territoriaux n'ont pas adopté « un schéma d'organisation des compétences et de mutualisation des services ». Ce schéma est destiné à fixer, entre la Région et les Départements qui la composent, les délégations de compétences, ainsi que l'organisation de leurs interventions financières. L'interdiction ne s'appliquera pas aux domaines du sport, du tourisme et de la culture.

Un schéma départemental de coopération intercommunale devra être élaboré avant le 31 décembre 2011 par le préfet, en concertation avec les collectivités concernées (communes et leurs groupements) et les nouvelles Commissions départementales de coopération intercommunale (CDCI), composées d'élus locaux et de représentants d'EPCI), installées au cours du premier trimestre 2011. La mise en œuvre du schéma débutera dès sa publication par le préfet, elle devra être achevée avant le 1er juin 2013, date à laquelle tout le territoire national doit être couvert par des « intercommunalités plus cohérentes ».
=> Renforcement du rôle des préfets qui pourra arbitrer et passer outre la CDCI en cas de désaccord.

Principes d'organisation

Principes de spécialité fonctionnelle et territoriale

L'EPCI ne peut intervenir que dans le champ des compétences qui lui ont été transférées ou déléguées conformément aux règles posées par l'article L. 5210-4 du code général des collectivités territoriales (Région et Département notamment depuis la loi de 2004) (principe de spécialité fonctionnelle) et à l'intérieur de son périmètre (principe de spécialité territoriale). Il ne peut donc intervenir, ni opérationnellement, ni financièrement, dans le champ de compétences que les communes ont conservées.

En application de ce principe, en cas de doutes, le juge se réfère aux statuts et préfère adopter une interprétation stricte (par exemple, CE 19 novembre 1975, n° 94791 commune de Thaon-les-Vosges – CE 23 octobre 1985, n°46612 Commune de Blaye-les-Mines – Cour administrative d'appel de Lyon 17 juin 1999, n° 99LY00321 communauté urbaine de Lyon). L'EPCI n'a donc que des compétences d'attribution que les communes membres peuvent ou doivent lui transférer.

Principe d'exclusivité

En application de ce principe, les EPCI sont les seuls à pouvoir agir dans les domaines se rattachant aux compétences qui leur ont été transférées. Ce principe ne leur interdit pas de transférer certaines de leurs compétences à un syndicat mixte.

S'agissant des communautés urbaines et des communautés d'agglomération, l'adhésion au syndicat et le transfert de compétences ne sont possibles que si le syndicat inclut le territoire de la communauté dans sa totalité. Cette condition n'est pas exigée pour les communautés de communes.

Principe de subsidiarité

En politique, le principe de subsidiarité est le principe selon lequel une responsabilité doit être prise par le plus petit niveau d'autorité publique compétent pour résoudre le problème. C'est donc, pour l'action publique, la recherche du niveau le plus pertinent et le plus proche des citoyens. Il conduit à ne pas faire à un échelon plus élevé ce qui peut être fait avec la même efficacité à un échelon plus bas. Le niveau supérieur n'intervient que si le problème excède les capacités du niveau inférieur (principe de suppléance). En matière de décentralisation, le principe de subsidiarité conduit l'Etat à déléguer certains de ses pouvoirs aux collectivités territoriales lorsqu'il considère qu'elles sont mieux à même de les assumer, compte tenu de leur proximité aux citoyens.

Clause générale de compétence

Les communes conservent une clause générale de compétence. Ainsi, à partir du 1er janvier 2015, les Départements et Régions ne disposeront plus de cette clause.
Néanmoins, toute collectivité locale peut, sans excéder ses compétences, agir dans tout domaine présentant un intérêt local (communal, départemental ou régional selon les cas), alors même qu'aucun texte particulier ne serait venu lui reconnaître de vocation à traiter la matière.

- pour les communes, l'article L. 2121-29 du CGCT énonce : « Le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune. (…) Le conseil municipal émet des vœux sur tous les objets d'intérêt local » ;
- pour les Départements, l'article L. 3211-1 du même code dispose : « Le conseil général règle par ses délibérations les affaires du département. Il statue sur tous les objets sur lesquels il est appelé à délibérer par les lois et règlements et, généralement, sur tous les objets d'intérêt départemental dont il est saisi (…) » ;
- pour les Régions enfin, l'article L. 4221-1 prévoit : « Le conseil régional règle par ses délibérations les affaires de la Région. Il a compétence pour promouvoir le développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique de la Région et l'aménagement de son territoire et pour assurer la préservation de son identité, dans le respect de l'intégrité, de l'autonomie et des attributions des départements et des communes. Il peut engager des actions complémentaires de celles de l'Etat, des autres collectivités territoriales et des établissements publics situés dans la région, dans les domaines et les conditions fixés par les lois déterminant la répartition des compétences entre l'Etat, les communes, les Départements et les Régions. »

Notion de « collectivité chef de file »

Depuis la réforme constitutionnelle de mars 2003, la notion de « chef de file » a été inscrite dans la constitution et réaffirmée dans la loi du 13 août 2004 sur les libertés et responsabilités locales. Cette réforme voulait introduire un approfondissement de la décentralisation.
L'enjeu qui transparaît au travers de cette notion est la clarification des compétences et la coordination de ces dernières entre les collectivités locales. La désignation d'une collectivité « chef de file » se veut essentiellement une démarche de discipline et de mise en ordre volontariste de l'exercice des compétences locales dans des domaines où l'action est commune. Cette notion apparaît alors clairement comme un complément du principe de subsidiarité (posé implicitement à l'article 72 alinéa 2 de la Constitution) dans la mise œuvre de l'action publique locale et de son amélioration.

Source:
La Documentation française
Schéma départemental de coopération intercommunale de l'Isère
Sites internet des différents acteurs

Formes d'intercommunalité

Les principales structures intercommunales et les dates de création	
Sans fiscalité propre	**Avec fiscalité propre**
Syndicats de communes - Sivu (Loi du 22 mars 1890) - Sivom (ordonnance du 5 janvier 1959) **Syndicats mixtes (décret du 20 mai 1955)** permettant d'associer les communes aux autres collectivités et établissements publics.	**Etablissement public de coopération intercommunale** - Communautés urbaines (loi du 31 décembre 1966, puis renforcement par la loi du 12 juillet 1999) - Communautés de communes (loi du 6 février 1992, puis renforcée par la loi du 12 juillet 1999) - Communautés d'agglomération (loi du 12 juillet 1999) - Métropoles (loi de réforme du 16 décembre 2010) **Syndicat mixte d'EPCI à fiscalité propre** - Pôles métropolitains (loi de réforme du 16 décembre 2010)

Chef de projet : **Olivier Roussel**

Groupe d'étude : **Olivier Roussel** (rédaction générale),
Olivier Blanquet (acteurs et compétences),
Benoît Dugua (planification territoriale et politiques d'urbanisme, synthèses),
Séverine Asselot-Hurez (mobilité, démographie, socio-économie),
Agnès Thouvenot (habitat),
Agnès Goux (portrait économique),
Laurence Berne (agriculture et espaces naturels),
Sébastien Rolland (politiques d'urbanisme, synthèses)
Sophie-Anne Carrolaggi (données économiques),
Xavier Laurent (aéroport),
Nicolas Pech (transports),
Sandra Marques (bibliographie, relecture).

Maquette : **Hervé Fayet**

Cartes : **Philippe Capel, Séverine Asselot-Hurez, Sébastien Rolland, Julien Vincent**

Photos : **Agence d'urbanisme**

Cette mission d'étude a fait l'objet d'un pilotage partenarial
sous l'égide des syndicats mixtes porteurs
de Scot territorialement concernés :
Sepal, Bucopa, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère
et des services de l'Etat
représentés par les Directions départementales des territoires
du Rhône et de l'Isère.

Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise

18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83

www.urbalyon.org

Communauté urbaine de Lyon, Sepal, Etat, Département du Rhône, Région Rhône-Alpes, Villes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bourgoin-Jallieu, Tarare, Communautés d'agglomération Porte de l'Isère, du Pays Viennois, Communautés de communes du Pays de l'Arbresle, des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon, du Pays Mornantais, du Pays de l'Ozon, Syndicats Mixtes des Scot du Beaujolais, de l'Ouest Lyonnais, des Rives du Rhône, des Monts du Lyonnais, du Nord-Isère, Sud Loire, Val de Saône-Dombes, Symalim, CCI de Lyon, Chambre de Métiers, Sytral, Epora, Ademe, VNF, Caisse des Dépôts et Consignations, Opac du Rhône, Grand Lyon Habitat.

Directeur de la publication : **Olivier Frérot**

Référent : **Olivier Roussel** 04 78 63 43 72 o.roussel@urbalyon.org

Coordination démarche inter-Scot : **Sébastien Rolland** 04 26 99 35 70 s.rolland@urbalyon.org