



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des
Territoires du Rhône

Lyon, le 10 JAN. 2017

Affaire suivie par : Aurélie MAGNARD
Service Planification Aménagement Risques
Pôle Planification
Tél. : 04 78 62 53 34
Télécopie : 04 78 62 54 94
Courriel : ddt-planification@rhone.gouv.fr

Le Préfet du Rhône

à

Monsieur le Président du Syndicat mixte d'études et de
programmation de l'agglomération lyonnaise

OBJET : *Avis CDPENAF – Modification du SCOT de l'agglomération lyonnaise*

REFER : *L-15273S/EL/AM*

Le projet de modification du Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise, reçu par mes services le 13 octobre 2016, a été transmis pour avis à la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite « Grenelle ») demande une analyse de la consommation des espaces agricoles et naturels dans les PLU, impose des objectifs de modération de cette consommation et renforce leur protection. La loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 introduit un objectif de réduction de moitié de la consommation des espaces agricoles et prévoyait la création dans chaque département, d'une commission départementale de consommation des espaces agricoles (CDCEA). Suite à la loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAAF), la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) a remplacé la CDCEA.

À ce titre, la CDPENAF du Rhône s'est réunie le 12 décembre 2016 pour examiner le projet de modification du SCOT de l'agglomération lyonnaise qui prévoit l'adaptation du document approuvé en 2010 au nouveau contexte législatif et territorial.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dispose que les SCOT doivent être rendus conformes à ses dispositions avant le 1^{er} janvier 2017. Outre cette obligation législative, la modification du SCOT porte également sur la nécessaire mise en compatibilité et la prise en compte des documents de rang supérieur approuvés depuis 2010, parmi lesquels la Directive Territoriale d'Aménagement modifiée (DTA) et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), dont certains aspects concernent directement le champ de compétence de la CDPENAF.

Intégration des principes Grenelle :

Le projet intègre les principes obligatoires de la loi Grenelle.

Il a notamment été enrichi d'une analyse de la consommation d'espace des 10 années précédant l'approbation du SCOT. Cette analyse porte sur les années 2000-2010. Il serait intéressant de profiter de la disponibilité prochaine de données plus récentes, pour proposer une analyse sur la période 2005-2015, plus pertinente pour observer les dynamiques à l'oeuvre sur ce territoire. Ces éléments pourraient être intégrés entre l'arrêt et l'approbation du projet.

Par ailleurs, les objectifs chiffrés de consommation d'espace, répartis par thématiques (habitat, économie, équipements), ont été réaffirmés. La ventilation de ces objectifs par secteur, rendue obligatoire par la LAAAF, n'a pas été intégrée au projet modifié.

Enfin, le projet de SCOT ne fait pas évoluer les « valeurs-guides » de densité existantes pour chacun des niveaux de polarité. Ces données chiffrées ont actuellement une valeur indicative. L'opportunité de leur donner un caractère prescriptif n'a pas été retenue.

Mise en compatibilité avec la DTA et prise en compte du SRCE :

Le SCOT est l'unique réceptacle des orientations modifiées de la DTA et des contenus du SRCE. A ce titre, il doit traduire leurs orientations de manière suffisamment précise.

La DTA prévoit, à l'échéance du SCOT (2030), l'investissement de deux enveloppes foncières à vocation économique situées au sud de l'aéroport. Ces secteurs, qui s'étendent sur environ 50 hectares au sein de la commune de Saint-Laurent-de-Mure, ont été insérés à la cartographie du SCOT. Si des prescriptions graphiques sont reprises, aucune prescription écrite n'est proposée dans l'écriture du DOO pour transcrire plus finement les orientations de la DTA, qui visent à garantir la compatibilité des développements économiques avec les grands projets d'infrastructures et d'équipements intermodaux.

Parallèlement, dans un souci de compensation de l'impact du projet Saint-Exupéry sur le foncier agricole, la DTA prévoit des « zones de valorisation agricole renforcées » au sud et au nord de l'aéroport, qui ne sont pas traduites dans l'actuel projet de modification.

La DTA prévoit également la délimitation par le SCOT d'une limite d'urbanisation au nord des communes de Saint Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure, qui n'a pas été intégrée au projet modifié. La délimitation retenue ne devra pas créer d'appel d'air sur l'espace interstitiel entre le territoire urbain actuel et la ligne tracée.

Le SCOT intègre également, suite à la déclinaison territoriale de l'une des prescriptions de la DTA, l'accueil de 31 500 à 32 000 nouveaux habitants sur 6 communes. Ce plafond de population n'est cependant pas décliné par commune. Des lignes directrices, pour faciliter l'intégration des ces nouveaux volumes de population dans les projets de PLU à venir, seraient utiles.

Concernant l'intégration du SRCE dans le SCOT, celle-ci a fait l'objet d'un travail spécifique sur 4 corridors « axes » délimités localement. Toutefois, le SRCE et la DTA ont modifié à la marge le tracé de la coupure verte située au sud-est de l'aéroport de Saint-Exupéry. Ce tracé a été dévié à l'est du CFAL nord et non à l'ouest, comme initialement prévu, afin de ne pas obérer les possibilités de réalisation à terme de l'équipement intermodal.

Eu égard à ces éléments, la commission a émis un **avis favorable sur le projet de modification**, assorti des réserves et remarques suivantes :

S'agissant de la « Grenellisation » :

2 remarques:

- ajuster l'analyse de consommation d'espaces des 10 dernières années sur la base de données plus récentes (2005-2015), disponibles d'ici l'approbation du SCOT ;
- préciser si possible les objectifs de densité par niveau de polarité en transformant les valeurs-guides en valeurs prescriptives ;

S'agissant de l'intégration de la DTA et du SRCE :

4 réserves :

- retranscrire les prescriptions écrites de la DTA sur le nouveau tènement investi (50 ha) au sud de l'aéroport ; la représentation graphique seule est fragile pour assurer la compatibilité avec la DTA ;
- reprendre les zones de valorisation renforcée de l'agriculture délimitées dans la DTA au nord et au sud de l'aéroport et encourager le territoire à se doter d'outils spécifiques de type ZAP ou PENAP ;
- dessiner une limite d'urbanisation au nord de Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure, de préférence sur la limite actuelle d'urbanisation afin de ne pas créer d'appel d'air ;
- ajuster la localisation de la liaison verte inscrite au SRCE à l'est du tracé du CFAL pour ne pas obérer les possibilités de réalisation de l'équipement intermodal à terme et pour garantir la compatibilité avec la DTA et la prise en compte du SRCE.

et 1 remarque :

- donner des lignes directrices pour faciliter l'intégration aux projets communaux des nouveaux habitants autorisés sur 6 communes du SCOT (31 500 à 32 000 nouveaux habitants au total) ;

Je vous demande de verser cet avis au dossier d'enquête publique.

Le Préfet,
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général Adjoint
de la Préfecture,
Président de la CDPENAF


Denis BRUEL

Copie : - SCADT
- Sous-Préfecture de Villefranche

