



La Directive Territoriale d'Aménagement

DTA



Préambule

Le département du Rhône est partiellement couvert par la DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, qui a été approuvée par le décret n°2007-45 du 09 janvier 2007. Son périmètre s'étend sur le territoire de 4 départements (Rhône, Ain, Isère et Loire), et concerne 382 communes. Elle est opposable aux 10 SCoT couverts par son périmètre ainsi qu'aux documents d'urbanisme, en l'absence de SCoT.

1 Qu'est-ce qu'une DTA ?

Une DTA fixe, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elle fixe les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

2 Comment est-elle élaborée ?

Une DTA est élaborée sous la responsabilité de l'État, à son initiative ou, le cas échéant, sur la demande d'une région, après consultation du conseil économique et social régional. Dans le Rhône, la DTA est un document produit par l'État après consultation et avis des collectivités concernées.

3 Département du Rhône et DTA

La DTA constitue une vision partagée de l'évolution et de l'aménagement du territoire pour les années à venir. Ces orientations portent sur :

- ↳ les zones d'accueil des entreprises,
- ↳ l'armature urbaine et sa hiérarchisation
- ↳ les grandes infrastructures de transports
- ↳ le réseau d'espaces agricoles et naturels majeurs.

Dans le Rhône, le diagnostic préalable à l'élaboration de la DTA a mis l'accent sur les dysfonctionnements collectifs engendrés par l'étalement urbain et sur la prise de conscience qu'ils imposent aux décideurs comme aux citoyens. Pour limiter ces effets, la DTA fixe un objectif de maîtrise de l'étalement urbain et de lutte contre la banalisation de l'espace, qui s'exprime dans chacune des grandes orientations d'aménagement présentées ci-après .

↳ Construction d'une offre hiérarchisée pour l'accueil des entreprises

Constat :

Pour la compétitivité des entreprises appelées à s'adapter au contexte économique et au marché, le lieu d'implantation et la qualité des services offerts jouent un rôle majeur. La limitation de la consommation d'espace, la rationalisation des transports de marchandises, la promotion des dessertes multimodales, l'articulation avec le renforcement des services dans les pôles urbains obligent aussi à une stratégie d'offre plus ciblée que dans le passé.



Orientations de la DTA :

La DTA promeut la construction d'une offre hiérarchisée, comprenant des zones d'envergure métropolitaine et des zones intercommunales, qui doit intégrer des zones existantes réhabilitées et des friches recyclées, qu'elles soient issues d'actions lourdes comme celles menées par l'EPORA, ou de politiques ciblées comme celles du Grand Lyon.

↳ Renforcement de l'armature urbaine pour accueillir prioritairement le développement résidentiel.

Il s'agit simultanément de conserver une organisation des villes et des bourgs dans une logique de hiérarchisation qui structure le territoire (trois grands pôles : les villes moyennes, les petites villes et les bourgs) et d'investir en priorité des secteurs déjà équipés.

↳ Un système de transport à l'échelle métropolitaine

Constat :

Parmi tous les éléments qui participent au processus complexe de transformation de l'espace, les réseaux de transport sont tout particulièrement déterminants. C'est bien à l'échelle de l'aire métropolitaine que le système de transport doit être conçu et réalisé pour servir à la fois l'ambition internationale et le fonctionnement interne du territoire. Les déplacements internes à l'aire métropolitaine, et notamment les déplacements domicile-travail, n'ont cessé d'évoluer vers un allongement des distances et une multiplication des origine-destination.



Orientations de la DTA :

Les aménagements sur les réseaux autoroutiers et routiers doivent être particulièrement encadrés pour ne pas contribuer à l'étalement Urbain.

↳ Préservation et valorisation des espaces naturels, agricoles et paysagers inscrits dans un cadre cohérent

Constat :

Sous la pression du développement périurbain, le morcellement des espaces non bâtis s'opère et les mécanismes de résistance à la pression foncière ne fonctionnent plus. Or l'image et l'identité d'un territoire, le cadre de vie de ses habitants, dépendent bien autant des espaces non bâtis que des constructions elles-mêmes.



Orientations de la DTA :

Il est stratégique de réarmer les vocations des espaces naturels, agricoles et paysagers à l'échelle de l'aire métropolitaine et les conditions de leur gestion. Une étude confiée à l'Agence d'Urbanisme a conduit à définir le réseau des espaces naturels et agricoles majeurs et à préciser.

Modification de la DTA autour de Saint-Exupéry :

Le 25 mars 2015, une modification de la DTA AML a été approuvée par le Préfet de Région. Le projet nommé « Plaine Saint-Exupéry » porte sur les 20 communes de l'« espace interdépartemental de Saint-Exupéry » (9 issues de la métropole et du Rhône, 8 en Isère et 3 dans l'Ain).

Étendue de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

