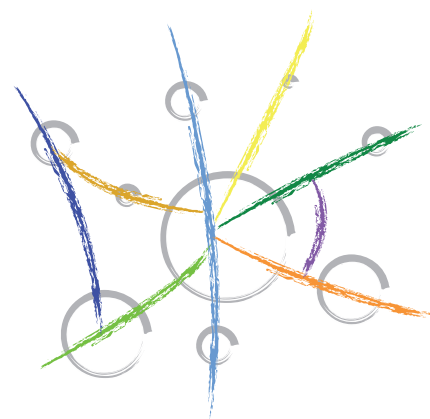




L'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Agglomération lyonnaise

Beaujolais

Boucle du Rhône en Dauphiné

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

La Dombes

Loire Centre

Monts du Lyonnais

Nord-Isère

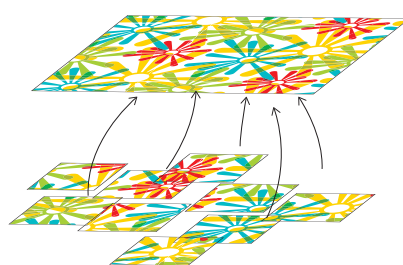
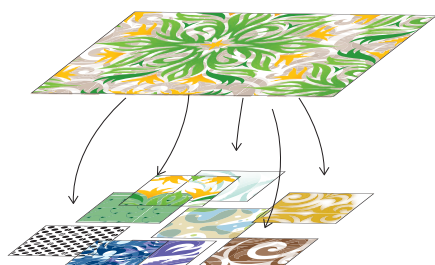
Ouest lyonnais

Rives du Rhône

Roannais

Sud Loire

Val de Saône-Dombes



Cahier de recommandations

pour une harmonisation de la sémilogie
et du vocabulaire employés dans les Scot

Avril 2016

Sommaire

1

L'armature urbaine

4

2

Le développement économique

8

3

Le réseau de transports en commun

12

4

Le réseau routier

18

5

Les espaces naturels

22

6

Les espaces agricoles

28

7

Le commerce

32

Annexe : ensemble des recommandations sémiologiques 38

Avant-propos

Le présent cahier de recommandations s'inscrit dans la continuité de la mission de juxtaposition et de recollement des Scot conduite en 2013, à la demande des treize présidents de Scot et du Pôle Métropolitain.

Les résultats de cette première étude avaient été présentés devant les élus du Pôle Métropolitain et les élus des Scot en novembre 2013. Les élus ont pu faire le constat d'une grande hétérogénéité des vocabulaires et des cartographies employés par chacun des Scot et ont mesuré l'ampleur de la tâche restant à accomplir s'ils voulaient aboutir à des documents aisément comparables.

Un guide commandé par les présidents de Scot lors de la rencontre de novembre 2013

Dans cet objectif de rechercher une meilleure cohérence, les treize présidents de Scot ont demandé aux agences d'élaborer un guide pour harmoniser la cartographie et le vocabulaire de leurs documents. Ce guide accompagnera le travail des syndicats mixtes de Scot et de leurs maîtres d'œuvre dans les démarches d'élaboration et de révision.

La conception de ce cahier de recommandations a été pilotée par cinq chefs de projet Scot, représentant le collectif inter-Scot : Agglomération lyonnaise, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, Rives du Rhône et Sud Loire. Le Pôle Métropolitain a également participé au pilotage de la démarche.

Rendre cohérentes entre-elles les cartes d'orientations des Scot à l'échelle de l'aire métropolitaine

Grâce à ce cahier de recommandations, des principes cartographiques communs pourront être adoptés par tous les Scot de l'inter-Scot. Chacun pourra donc produire une part de l'image de l'aire métropolitaine, tout en restant fidèle à ses ambitions et à ses orientations.

Les recommandations ont vocation à être utilisées pour réaliser les cartes d'orientations des Scot, mais elles peuvent également permettre de représenter le territoire actuel, dans la phase de diagnostic.

Partager des définitions tout en conservant la liberté des choix politiques dans chaque Scot

Le cahier de recommandations propose des principes de cartographie mais également des définitions sur les principaux éléments traités par les Scot.

Ces définitions générales sont étayées par des « faisceaux d'indices », qui ont vocation à guider les Scot dans leurs classifications (hiérarchie des polarités, des sites économiques, ...). Ces indices donnent des éléments plus précis afin de clarifier les définitions, mais ils doivent être appréciés de manière souple.

Le cahier de recommandations n'a pas vocation à guider les orientations à mettre en place dans les Scot. Le document inter-Scot de référence vis-à-vis de la cohérence et de la solidarité entre les orientations reste le Chapitre commun.

Faciliter l'inter-connaissance et le dialogue entre les territoires

A terme, la mise en oeuvre du cahier de recommandations permettra à chacun de mieux comprendre la stratégie et les orientations des autres Scot.

Le vocabulaire et la cartographie harmonisés permettront de prévoir les effets de complémentarités ou de concurrences entre les territoires, de favoriser le dialogue et de porter plus facilement la voix des territoires de l'inter-Scot.



L'armature urbaine

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur l'armature urbaine

Tous les Scot définissent des polarités, qui vont structurer le développement urbain de leur territoire sur le long terme.

Des définitions partagées et des principes cartographiques communs serviront de base pour que chacun des Scot construise une partie de l'image de l'armature urbaine métropolitaine.

Cette cohérence graphique et sémantique permettra de mieux comprendre la multipolarité de l'aire métropolitaine, telle qu'elle est vue par les territoires.

La carte de l'armature urbaine de l'inter-Scot obtenue pourra être croisée avec d'autres thématiques pour apprécier la desserte en transports en commun des polarités les plus importantes, ou l'équilibre entre le développement résidentiel et le développement économique.

Par ailleurs, chaque Scot concerné par une révision pourra facilement prendre connaissance des orientations décidées par les Scot voisins : sur des polarités comparables, quels sont les objectifs démographiques et résidentiels ? Quelles sont les orientations en termes de formes urbaines et de densité ? Quelles sont les objectifs en termes de desserte, d'emplois, d'équipements ?

Niveau 1 : la polarité de rang métropolitain

Définition

« Une polarité de rang métropolitain occupe un poids majeur, autant en termes de population que d'emplois. Elle rayonne à l'échelle métropolitaine et nationale par ses équipements universitaires, médicaux, sportifs et culturels. Elle bénéficie d'une desserte en transport en commun efficace et d'une bonne accessibilité à l'échelle nationale voire internationale. »

> Faisceau d'indices

Une polarité de rang métropolitain compte généralement plus de 100 000 habitants et 50 000 emplois. Elle structure ainsi le bassin d'emploi de l'aire métropolitaine et concentre de nombreux flux domicile-travail. La représentation des emplois métropolitains supérieurs y est importante.

Elle dispose d'équipements majeurs tels que des hôpitaux spécialisés, des maternités, des services d'urgences, des établissements d'enseignement supérieur diversifiés et reconnus, une préfecture... Son rayonnement se fait également en termes culturel et sportif avec des équipements rares et/ou importants permettant d'accueillir des événements nationaux et internationaux (parc d'exposition, salle de spectacles et équipement sportif de grande capacité, opéra, ...).

Sa desserte en transports en commun est assurée par des transports urbains lourds et par plusieurs lignes ferroviaires. Elle est reliée aux autres métropoles grâce aux grandes portes d'entrée du territoire (gares TGV, aéroports).

Niveau 2 : la polarité de rang d'agglomération

Définition

« Une polarité de rang d'agglomération joue un rôle structurant dans l'organisation multipolaire du territoire en termes d'accueil démographique et résidentiel notamment grâce à une desserte efficace par les transports collectifs. Pourvoyeuse d'emplois, elle rayonne sur un large territoire ou contribue à l'attractivité d'une polarité de rang métropolitain. Elle dispose d'un bon niveau d'équipements intermédiaires et supérieurs capable d'assurer les besoins d'un large bassin de vie. »

> Faisceau d'indices

Une polarité de rang d'agglomération compte généralement plus de 10 000 habitants et 4 000 emplois. Elle structure ainsi le bassin d'emploi du Scot et accueille souvent bien plus d'emplois que d'actifs occupés.

Ses équipements d'enseignement permettent généralement d'étudier jusqu'au baccalauréat et elle dispose parfois d'établissements proposant des formations supérieures courtes. La présence de médecins spécialisés, voire de services hospitaliers, permet à la polarité de rang d'agglomération de répondre aux principaux besoins médicaux.

La présence d'une gare ou d'un transport en commun performant est quasi systématique. A défaut, son absence peut indiquer le besoin d'un développement du réseau métropolitain de transports en commun.

L'armature urbaine

Vers une sémiologie partagée

Principes de représentation de l'armature urbaine

La représentation des polarités sous forme de figurés circulaires de couleur est la plus courante dans les Scot. Elle semble être la plus appropriée à une généralisation dans les treize Scot.

Le niveau de polarité détermine la couleur du figuré circulaire.

Pour les villages, un figuré discret est proposé. Chacun des syndicats mixtes de Scot sera libre de choisir faire figurer ou non les villages, afin de conserver la lisibilité de la carte d'armature urbaine.

La plupart des Scot définissent des polarités multi-communales, composées d'une ou plusieurs villes centres et de communes liées.

Un figuré plus estompé permet de représenter les communes liées.

Les pointillés permettent de représenter les liens entre les communes appartenant à une même polarité.

Ville-centre



de rang métropolitain



de rang d'agglomération



intermédiaire / de bassin de vie



locale / de proximité



village

Commune-liée

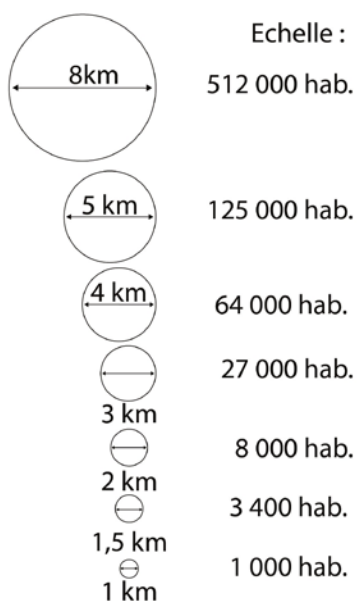


Une échelle commune

Une échelle corrélée au poids de population permet une vision claire et objective de la structure urbaine.

Afin de représenter sur une même échelle les très petites polarités et les polarités métropolitaines, la proportionnalité ne peut pas être appliquée de façon stricte.

L'échelle ci-contre permet une visibilité des petites polarités tout en conservant une taille plus importante pour les communes les plus peuplées.



Exemple de représentation d'une polarité d'agglomération constituée d'une ville-centre et de trois communes liées



Le développement économique

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur le développement économique

Les Scot orientent les stratégies de développement économique qui seront mises en œuvre par leurs différents EPCI.

L'harmonisation des cartes et du vocabulaire sur cette thématique permettra de mieux prévoir les effets de complémentarité et de concurrence entre les territoires.

L'affichage des grandes vocations dominantes sur les principaux sites améliorera la compréhension de la structure et de l'offre à l'échelle métropolitaine sur la logistique, le tertiaire, ... Elle pourra permettre aux territoires de développer des synergies avec les territoires voisins.

Le développement économique engendre également des flux et oriente les dynamiques résidentielles. Une vision des politiques économiques à l'échelle inter-Scot permettra, à ce titre, d'anticiper les conséquences du développement d'un territoire sur les territoires voisins.

Niveau 1 : le site de développement économique métropolitain

Définition

« Un site métropolitain occupe une place majeure dans le développement économique de l'aire métropolitaine. Son poids en termes d'emplois est bien souvent considérable ou à vocation à le devenir.

Il bénéficie généralement d'une bonne accessibilité par un ou plusieurs modes de transports (route, fer, voie d'eau, ...) et est à même de gérer d'importants flux de personnes et/ou de marchandises.

Il est porté par des ambitions fortes, aussi bien au niveau de l'EPCI que du Scot. Ainsi, il concentre fréquemment des investissements publics et assure un haut niveau de services aux entreprises (très haut débit, ...).

Des sites de taille plus réduite peuvent également être stratégiques à l'échelle métropolitaine. Il s'agit notamment des espaces dédiés à des filières stratégiques ou innovantes (liens avec la recherche, l'université, ...) et capables d'accueillir des entreprises exogènes. »

> Faisceau d'indices

Un site métropolitain peut être stratégique pour différentes raisons.

Il peut l'être par sa taille, lorsqu'il est susceptible d'accueillir plusieurs milliers d'emplois et/ou plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés de surface de plancher liés à l'activité. Ses capacités d'extension et/ou de renouvellement sont généralement importantes. Lorsque le site est à dominante industrielle et/ou logistique, il est fréquent qu'il occupe plusieurs centaines d'hectares, avec un tissu dense d'entreprises.

Un site métropolitain peut aussi s'étendre sur une surface restreinte mais être stratégique grâce aux synergies qu'il crée sur des filières stratégiques, soutenues par exemple par un pôle de compétitivité ou un cluster.

Outre son identification dans le Scot et parfois dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est un site emblématique pour le/les EPCI qui le porte. Il peut faire l'objet de démarches de promotion associant plusieurs collectivités locales : Pôle Métropolitain, département dans le cas des zones d'activités d'intérêt national de la Loire (ZAIN), Grands projets Rhône-Alpes (GPRA), ... De ce fait, il constitue généralement un lieu privilégié d'investissements publics, par exemple pour renforcer sa desserte en transports en commun, pour développer un équipement portuaire et/ou de type rail/route, ...

Site-vitrine pour le territoire, la qualité de son aménagement et des exigences urbanistiques qui lui sont attribuées contribuent à renforcer son caractère stratégique.

Niveau 2 : le site de niveau Scot/à grand rayonnement

Définition

« Le site de niveau Scot rayonne sur plusieurs EPCI sans toutefois disposer des caractéristiques majeures d'un site métropolitain. Il accueille ou a vocation à accueillir de grandes et moyennes entreprises, mais il est rarement positionné sur une filière unique. Il peut se distinguer des sites de bassin de vie par sa taille, son volume d'emplois, son niveau de services et/ou sa desserte. Dans certain cas, il peut concerner des sites de taille moyenne mais disposant de possibilités de développement très importantes. Il est considéré comme particulièrement stratégique par l'EPCI et par le Scot. »

> Faisceau d'indices

Un site de niveau Scot compte généralement plus de 50 hectares et plusieurs centaines voire milliers d'emplois. Lorsqu'il est encore en phase de développement, ses capacités d'extension sont le plus souvent de plusieurs dizaines d'hectares et lui permettent de développer plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés de surface de plancher liés à l'activité. Il se distingue des sites de bassin de vie en présentant certaines caractéristiques proches de celles du site métropolitain.

Il est localisé à proximité des routes principales et bien souvent, du réseau autoroutier. Sa taille lui permet de se saisir des enjeux de mobilité durable par des réflexions sur les modes alternatifs à la voiture individuelle (PDIE, covoiturage, desserte TC, TIC, ...).

Niveau 3 : le site de bassin de vie

Définition

« Un site de bassin de vie structure le développement économique à l'échelle l'EPCI et peut rayonner sur une partie du Scot. Il a vocation à concentrer une part importante de la création d'emplois du bassin de vie grâce à une accessibilité relativement performante. Il est généralement destiné à accueillir une majorité de petites et moyennes entreprises et industries. »

> Faisceau d'indices

Un site de bassin de vie est potentiellement porté par un EPCI et affiché comme essentiel dans le développement économique intercommunal. Sa taille peut être assez variable mais est généralement supérieure à 5-10 hectares et peut atteindre plus de 50 hectares. Lorsque le site a vocation à se développer, ses capacités d'extension peuvent varier de 5 à plusieurs dizaines d'hectares. Il se distingue des zones à vocation commerciale en n'accueillant pas, en général, ce type d'activités. Le site de bassin de vie bénéficie d'une bonne accessibilité qui lui permet de gérer le trafic engendré en limitant l'impact des flux sur les centres urbains et villageois.

Niveau 4 : le site local

Définition

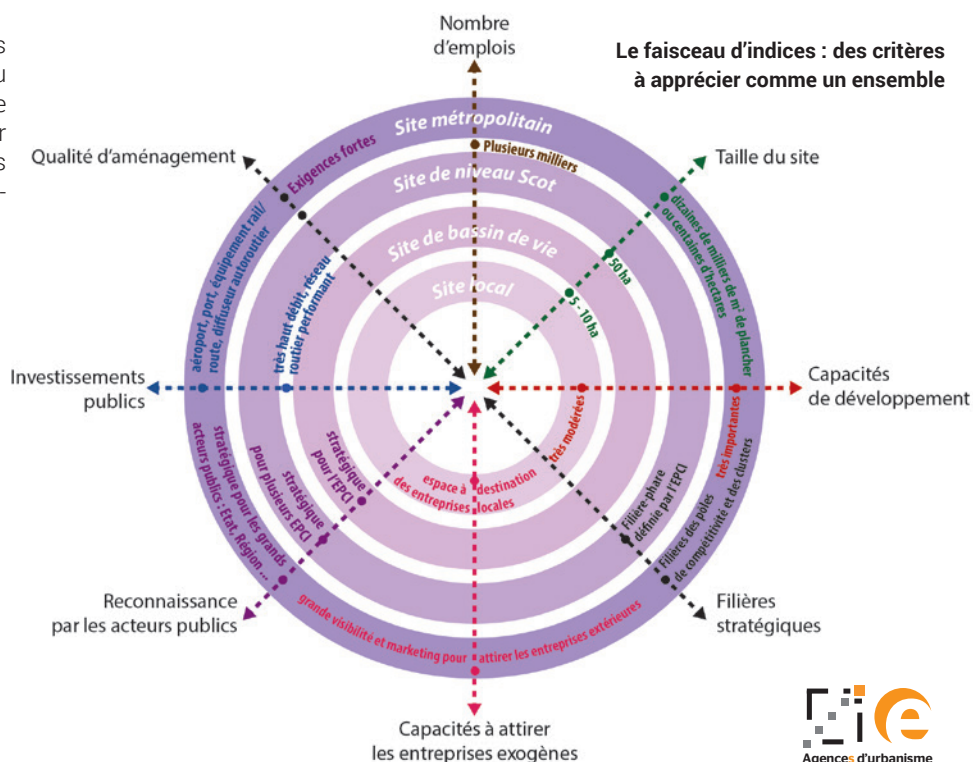
« Le site local accueille des petites entreprises productives ou artisanales importantes à l'échelle de la commune ou du bassin de vie de proximité. Ce type de site a vocation à maintenir un tissu diversifié d'activités à l'échelle locale et s'étend sur une petite surface. »

Les activités accueillies engendrent un trafic limité et la zone peut être localisée à distance des principaux axes de communication. »

> Faisceau d'indices

Le site local s'étend généralement sur moins de 5 hectares, mais dans quelques cas, il peut approcher les 10 hectares. Ses capacités d'extension sont plus réduites que celles des sites à rayonnement intercommunal.

Il accueille des artisans et des petites entreprises qui ne trouvent pas leur place dans les tissus urbains mixtes mais qui sont stratégiques pour maintenir et développer l'emploi à l'échelle locale.



Le développement économique

Vers une sémiologie partagée

Principes de représentation des sites économiques

La sémiologie proposée permet de distinguer jusqu'à quatre niveaux de sites économiques par des figurés ponctuels.

Les syndicats mixtes de Scot restent libres de décider si les plus petits sites méritent d'être localisés ou non, ou de manière non exhaustive.

Pour les sites métropolitains, la sémiologie permet de distinguer leur(s) vocation(s) dominante(s).



Exemples de représentation d'un site métropolitain à vocation industrielle et logistique



La représentation des infrastructures de transport sur la carte des sites économiques

Les infrastructures de transports ont souvent un rôle important pour les entreprises et la multimodalité de certains sites peut être un atout majeur.

Il est donc proposé de représenter les grandes infrastructures d'accessibilité (marchandises et personnes) sur la carte des sites économiques.

Équipements d'accessibilité (marchandise et/ou personnes)

		port fluvial
		équipement rail / route
		site portuaire doté d'une plateforme rail/route
		autoroute / périphérique
		réseau métropolitain de transport en commun
		ligne fret (ferroviaire)
		LGV
		gare TGV
		aéroport

3

Le réseau de transports collectifs

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur le réseau de transports collectifs

Les Scot donnent des orientations en matière de déplacements et d'aménagement d'infrastructures de transports.

Ils ont vocation à garantir la cohérence entre les lieux du développement urbain et économique et les offres et infrastructures de transports collectifs, existantes ou projetées.

L'effort de recollement et d'harmonisation des différentes offres de transports collectifs permet de mettre en regard chacun des réseaux et de révéler les potentiels d'accessibilité et de rabattement offerts par chacun d'eux à l'échelle de l'Inter-Scot.

Le réseau métropolitain

Définition

Le réseau métropolitain est composé de lignes de transports collectifs structurantes, favorisant notamment l'intermodalité pour des déplacements effectués à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Il est principalement composé de lignes de transports collectifs en modes lourds : trains, métros, tramways.

> Faisceau d'indices

Le réseau métropolitain est composé :

- de l'ensemble des lignes régionales TER et cars Rhône-Alpes, ces derniers étant dédiés à la desserte des gares TGV ;
- des principales lignes de transport en mode lourd (métros, tramways) des réseaux urbains.

Le réseau structurant

Le réseau structurant d'agglomération

Définition

Le réseau structurant d'agglomération est composé de lignes majeures des réseaux urbains, trolleybus ou bus à haut niveau de service. Il est complémentaire au réseau métropolitain et dessert les polarités et équipements majeurs des agglomérations.

> Faisceau d'indices

Le réseau structurant d'agglomération est généralement connecté au réseau métropolitain, ayant pour terminus une gare ou un pôle multimodal. Il bénéficie d'un niveau de service performant, notamment en heures de pointe : fréquence élevée et cadencement (régularité).

Il s'agit notamment de l'ensemble des « lignes fortes » du réseau TCL (Sytral) ne faisant pas déjà partie du réseau métropolitain et des principales lignes de bus urbains des réseaux de Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Villefranche-sur-Saône, Roanne, ...

Le réseau départemental structurant

Définition

Le réseau métropolitain départemental est composé de lignes fortes reliant rapidement les polarités de l'aire métropolitaine au cœur des grandes agglomérations. Il complète le réseau métropolitain sur les territoires périurbains et ruraux.

> Faisceau d'indices

Ce réseau est principalement composé des lignes de cars avec un nombre de services journaliers significatif et avec une fréquence élevée en heures de pointe.

Ils comptent généralement un nombre assez réduit de point d'arrêt leur permettant de rejoindre rapidement les cœurs d'agglomérations.

Le réseau local

Définition

Le réseau local concerne l'ensemble des lignes de bus urbains ou cars interurbains qui assurent des fonction de maillage de proximité, desservant finement les territoires et permettant une accessibilité aux équipements et aux services de proximité à l'ensemble des habitants.

> Faisceau d'indices

Pour les territoires desservis par un réseau urbain de transports collectifs, le réseau local est constitué de toutes les lignes régulières ou scolaires ne faisant pas parti du réseau métropolitain ou du réseau structurant d'agglomération. Il est uniquement composé de lignes de bus ou de cars.

De plus, le réseau local intègre l'ensemble des autres lignes interurbaines départementales. Si les lignes départementales desservent parfois les gares et pôles d'échanges, elles ont principalement une vocation de desserte de proximité, essentiellement scolaire.

Le transport à la demande

Définition

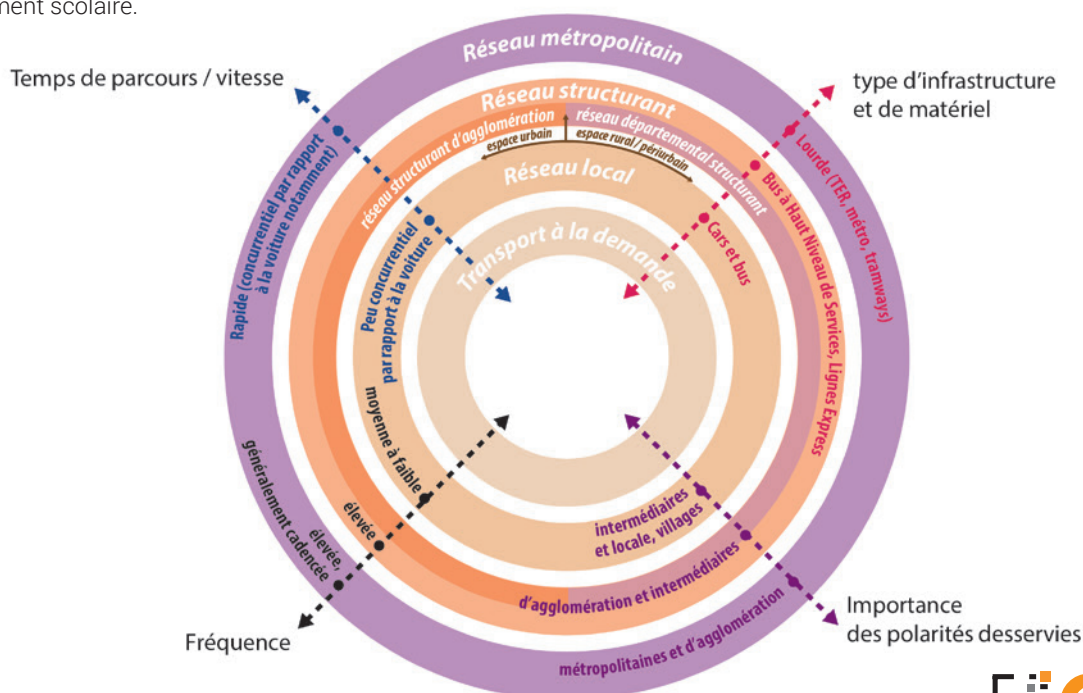
Le transport à la demande est un dispositif qui concerne généralement les territoires difficiles à desservir par les transports collectifs.

Il n'assure pas de service régulier, mais permet à ces territoires de disposer, « à la demande » d'une offre de transports pour certains trajets, à certaines périodes et/ou à destination de certains publics (type personne à mobilité réduite)

> Faisceau d'indices

La plupart des réseaux de transports, urbains ou interurbains, mettent en place une offre de transport à la demande, complémentaire à leurs lignes régulières. Elle concerne souvent des lignes qui ne disposent pas de clientèle suffisante pour assurer un service en continu, à l'échelle de la semaine ou de l'année. Aussi, pour certains jours ou périodes ciblées, l'offre de transport est disponible « à la demande », généralement sur réservation.

Le faisceau d'indices : des critères à apprécier comme un ensemble



Gares, pôles d'échanges et offre de rabattement

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur les gares, pôles d'échanges et sur le rabattement

Les Scot favorisent par leurs orientations le report modal vers l'usage des transports collectifs et affichent des principes de rabattement vers les gares et pôles d'échanges.

La hiérarchisation des lignes et arrêts de transports collectifs relèvent de la compétence des Autorités organisatrices de transport (AOT). Ces dernières déterminent le niveau de service et de desserte pour chaque ligne et arrêt de leur réseau : nombre de trains, fréquence, nombre de destination possible, correspondances, etc.

Les orientations données par les Scot sur l'organisation et le fonctionnement territorial a également un impact important sur le niveau d'offres et de services que peuvent proposer les différentes AOT, et ainsi sur l'attractivité d'une gare ou d'un pôle d'échanges.

Ainsi, orienter le développement urbain autour des gares et favoriser le rabattement, tous modes confondus, vers les plus performantes, permet de développer l'usage des transports collectifs et de conforter l'offre existante, voire d'en préfigurer une nouvelle.

La grande gare nationale

Définition

La grande gare nationale est une gare multimodale, constituant une porte d'entrée majeure pour l'aire métropolitaine. Elle est un lieu d'interconnexion entre le réseau national et le réseau métropolitain.

> Faisceau d'indices

La grande gare nationale bénéficie souvent d'une connexion TGV, voire aéroportuaire.

Les gares centrales sont liées aux grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants), comme Lyon Perrache, Lyon Part-Dieu, Saint-Etienne Châteaucreux, ou encore Lyon Saint-Exupéry.

Pour les agglomérations moins peuplées, cela peut concerner les gares de préfectures départementales, comme Bourg-en-Bresse par exemple.

Le pôle d'échanges métropolitain

Définition

Le pôle d'échanges métropolitain est desservi par une ou plusieurs lignes modes lourds du réseau de transports collectifs urbains, généralement situés en porte d'entrée de l'agglomération.

> Faisceau d'indices

Le pôle d'échanges métropolitain avec interconnexion aux transports collectifs en site propre (TCSP) est généralement une gare où l'intermodalité avec les réseaux urbains et interurbains (lignes express notamment) est encouragée.

On retrouve notamment à Lyon les gares de : Vaise (terminus métro D) ; Gorge-de-Loup (Métro D, tram-train) ; Saint-Paul (terminus tram-train, ligne forte C3) ; Jean-Macé (métro B, T2) ; Oullins (terminus métro B) et Vénissieux (T4, terminus métro D). Et notamment à Saint-Etienne : Bellevue (T1, terminus T3) ; La Terrasse (T1, T2) ; Carnot (T1, T2).

Le pôle d'échanges métropolitain peut aussi être un pôle multimodal non desservi par le TER, mais situé en entrée d'agglomération, bien connecté au réseau urbain lourd (métro/tramway), comme Meyzieu par exemple.

Dans ce cas, on peut notamment retrouver les pôles multimodaux situés en entrée d'agglomération de Lyon, comme Vaulx-en-Velin La Soie (terminus métro A, T3) et Meyzieu ZI (Rhônexpress, T3), ou encore l'aire multimodale de Saint-Quentin-Fallavier (covoiturage, cars Transisère, bus urbain Ruban).

La gare de bassin de vie

Définition

La gare de bassin de vie occupe un rôle majeur sur un vaste territoire.

Elle est souvent desservie par les lignes ferroviaires Intercités (TER avec un nombre d'arrêt limité). Elle permet ainsi d'accéder rapidement aux principales polarités de l'aire métropolitaine.

> Faisceau d'indices

La gare de bassin de vie possède une aire de chalandise relativement étendue grâce à un niveau de service important.

Elle dessert généralement le cœur d'une polarité d'agglomération ou d'une ville importante. Elle peut parfois être plus à l'écart des tissus urbains denses mais son niveau de service performant la rend attractive à l'échelle d'un bassin de vie.

La gare de proximité

Définition

La gare de proximité bénéficie d'une offre plus faible que les autres gares. Moins attractive, elle constitue pour des territoires périurbains, ou ruraux, souvent le seul point d'accès au réseau de transports collectifs pour accéder aux principales polarités de l'aire métropolitaine.

> Faisceau d'indices

La gare de proximité est souvent implantée dans des territoires peu denses, où la desserte en transports collectifs est difficile. Le rabattement voiture y est souvent majoritaire.

Le rabattement sur les pôles d'échanges ou les parcs-relais

Définition

Le rabattement sur un pôle d'échanges ou parcs-relais (accès régulé), tous modes de transports confondus, dont le covoiturage, vise à encourager l'intermodalité et l'usage de transports collectifs pour accéder à une polarité, ou se déplacer depuis une polarité vers le reste du territoire.

> Faisceau d'indices

Le rabattement est à encourager notamment dans les territoires peu denses, péri-urbains, dépourvus d'offre en transports collectifs structurante.

Il s'agit donc de «flécher» les gares et pôles d'échanges les plus proches et offrant une desserte attractive, pour inciter à l'usage des transports collectifs ou au covoiturage et ainsi limiter les distances de déplacements en voiture individuelle.

L'aménagement d'une aire de covoiturage

Définition

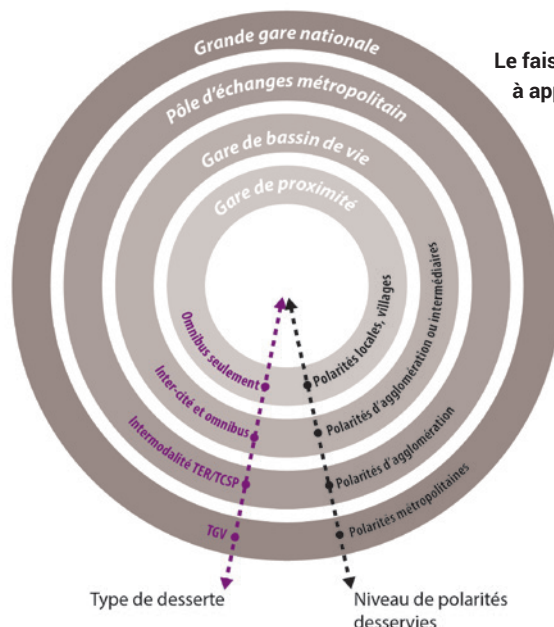
L'aménagement d'une aire de covoiturage est à considérer à proximité d'un péage ou échangeur autoroutier, et plus généralement en amont de zones de congestion. Il facilite la rencontre de covoituteurs potentiels, et ainsi la pratique du covoiturage, permettant de limiter les pollutions et réduire le coût en carburant.

> Faisceau d'indices

L'aménagement d'une aire de covoiturage se concrétise à proximité d'une entrée d'autoroute à section payante et généralement en situation de congestion, notamment en heure de pointe.

La présence importante de véhicules regroupés en stationnement «sauvage» est souvent constatée à proximité.

Les axes autoroutiers permettant d'accéder aux principales agglomérations sont notamment concernés.



Le faisceau d'indices : des critères à apprécier comme un ensemble

Le réseau de transports collectifs

Vers une sémiologie partagée

Principes de représentation du réseau de transports en commun

Toutes les gares sont représentées par des cercles, dont la couleur de fond dépend du niveau d'offre et du type de desserte de la gare.

Les pôles d'échanges sont représentés par des carrés, permettant de distinguer leur desserte par les autres modes lourds.

Les réseaux et les principes de rabattement sont représentés en gris et/ou en noir, selon leur fonction.

Gares et pôles d'échanges

-  grande gare nationale
-  pôle d'échanges métropolitain
-  gare de bassin de vie
-  gare de proximité

Réseaux de transports collectifs

-  réseau grande vitesse
-  réseau métropolitain
-  réseau structurant d'agglomération
-  réseau structurant départemental
-  principe de rabattement tous modes

4

Le réseau routier

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur le réseau routier et les grands équipements d'accessibilité

L'accessibilité, notamment routière, reste un élément-clé dans la localisation des hommes et des entreprises.

La carte harmonisée des voiries vues par les Scot permettra de confronter les orientations en termes d'apaisement ou d'intensification des échanges sur les principaux axes. Des enjeux d'harmonisation pourront également être mis en évidence sur des projets locaux.

Les autres grands équipements de transport (aéroports, équipements portuaires, plateformes rail/route, ...) font également l'objet de recommandations sémiologiques, notamment du fait de leur lien avec les grands sites économiques.

Le réseau national et régional

Définition

« Le réseau national et régional structure les échanges à l'échelle régionale, nationale, voire européenne. Il assure vitesse et fiabilité des temps de parcours.

Ce réseau est équipé de diffuseurs, qui organisent les échanges entre l'axe et le tissu urbain, en un nombre limité de points. »

> Faisceau d'indices

Le réseau national et régional est essentiellement composé d'autoroutes reliant l'aire métropolitaine aux territoires extérieurs. Pour les territoires concernés, la DTA identifie les axes de ce réseau sous l'intitulé «réseau international, national et régional».

Certaines voies autoroutières peuvent être considérées comme de niveau inférieur lorsque le projet de territoire vise à réduire les trafics d'échanges sur l'axe et à favoriser son intégration urbaine.

Le réseau métropolitain

Définition

« Le réseau métropolitain assure les liaisons entre les principales polarités de l'aire métropolitaine et les échanges entre les Scot.

Sa capacité lui permet de gérer les flux et notamment ceux liés aux sites économiques.

Ces axes présentent des enjeux de complémentarité et de concurrence avec le réseau de transports collectifs, notamment ferroviaire. »

> Faisceau d'indices

Le réseau métropolitain assure notamment les liaisons entre les polarités métropolitaines et d'agglomération. Il dessert les principaux sites d'activités et permet d'accéder rapidement au réseau national et régional, dans l'objectif de limiter les traversées urbaines et de favoriser la fluidité des échanges.

Ce réseau intègre le réseau d'agglomération identifié dans les secteurs couverts par la DTA. Il intègre également des axes structurants à l'échelle métropolitaine, comme peuvent l'être les anciennes routes nationales. La domanialité de ces axes peut être variable (État, conseils départementaux, métropole, ...).

Le réseau structurant

Définition

« Le réseau structurant permet un maillage plus fin des territoires. Il dessert des polarités plus petites et permet de se connecter au réseau métropolitain et/ou national et régional. Il peut également assurer l'irrigation des tissus urbains et économiques au sein des grandes polarités.

Sa fiabilité et sa capacité à gérer un certain trafic lui permettent d'être le support du développement économique local. »

> Faisceau d'indices

Le réseau structurant relie généralement des polarités intermédiaires et éventuellement les polarités locales aux autres polarités. Il assure notamment les liaisons entre les espaces économiques locaux et leurs marchés, notamment en permettant de rejoindre le réseau routier supérieur et/ou des équipements intermodaux.

Il accueille généralement des niveaux de trafics plus modérés que les axes de rang supérieur. Il ne nécessite pas toujours la réalisation de contournement ; en revanche, l'intégration urbaine de ses axes peut constituer un enjeu particulièrement important pour assurer un cadre de vie apaisée pour les territoires traversés.

Le réseau local

Définition

« Le réseau local assure la desserte de proximité des territoires.

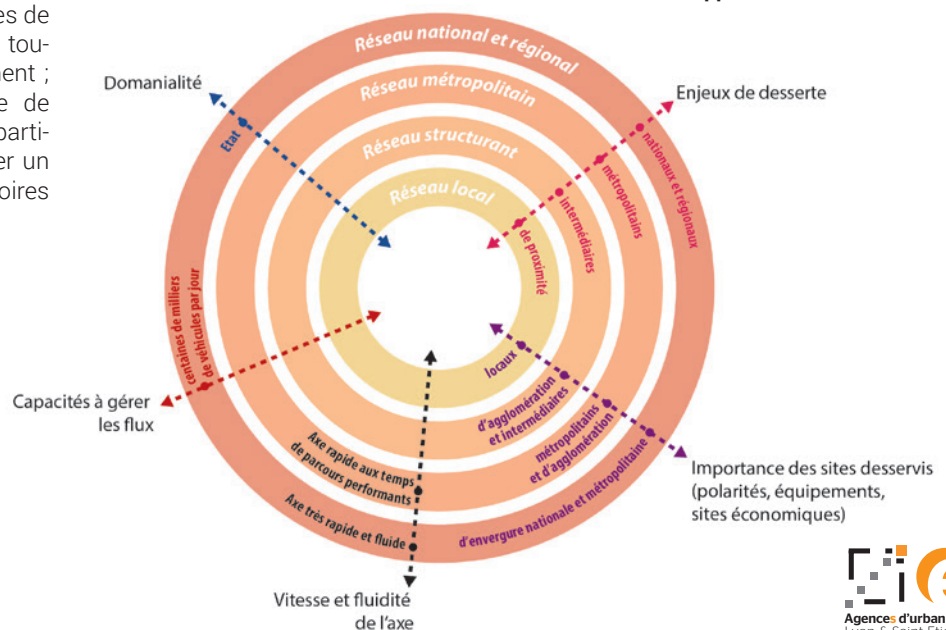
Il peut concerner aussi bien des voies très urbaines desservant les quartiers d'une agglomération que des routes en milieu rural. »

> Faisceau d'indices

Le réseau local est composé de toutes les voiries non identifiées comme de rang supérieur.

A l'échelle communale, toutes les voies du réseau local n'ont pas forcément la même importance. Mais à l'échelle du Scot, le réseau local recense des voies semblables, qui ont toutes vocation à accueillir un trafic limité.

Le faisceau d'indices : des critères à apprécier comme un ensemble



Le réseau routier

Vers une sémiologie partagée

Principes de représentation du réseau routier

Les différents niveaux de réseaux routiers peuvent être représentés par des lignes de taille et de couleur variable selon leur rang.

Les tirets permettent de cartographier les projets et de comprendre l'évolution prévue du réseau. Pour les projets dont le tracé n'est pas définitif, un faisceau hachuré peut être utilisé.

Sur les principaux niveaux de voirie, la représentation des diffuseurs est souvent pertinente pour montrer les interrelations avec le territoire.

Existant		Projeté	
	réseau national et régional		
	réseau métropolitain		
	réseau structurant		
	réseau local		
	diffuseur		<i>échanges possibles avec le diffuseur</i>
	création d'accès		entrée  sortie  sortie  entrée 

Les tronçons aux enjeux d'intégration urbaine et/ou d'apaisement

La traversée de tissus urbains par des axes routiers fréquentés peut créer des nuisances auprès des riverains (pollution, bruit, contraintes pour les déplacements en modes doux, concurrence avec les transports collectifs, ...).

Certains tronçons peuvent être identifiés lorsqu'ils présentent des enjeux forts d'intégration urbaine et/ou d'apaisement du trafic. Ils peuvent être liés à des objectifs de report du trafic automobile sur d'autres modes de transport ou sur d'autres axes routiers.

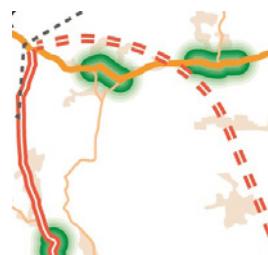
Un linéaire vert plus épais permet de représenter les tronçons concernés.

Ce figuré peut également permettre de mettre en exergue les entrées de villes nécessitant une requalification.



tronçon à en jeux d'intégration urbaine et/ou d'apaisement

Exemple de représentation pour des voiries concernées par des tronçons à enjeux d'intégration urbaine



Les espaces naturels

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur la trame verte et bleue

Tous les Scot doivent permettre d'assurer la protection sur le long terme, le bon fonctionnement voire la restauration des continuités écologiques et limiter la consommation des espaces agricoles et naturels.

Les récents documents-cadres [Loi engagement national pour l'environnement, orientations nationales, Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Rhône-Alpes] apportent des éléments de sémantique permettant une bonne harmonisation des Scot.

Un vocabulaire commun, des définitions partagées et des principes cartographiques serviront à acquérir une vision métropolitaine de la trame verte et bleue.

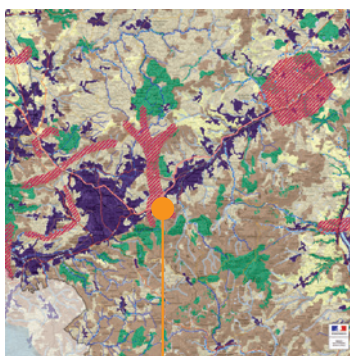
Il est à noter qu'une part importante du territoire est également concernée par un rapport de compatibilité à la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise. A ce titre, les notions introduites dans ce cahier de recommandations et relatives à la DTA n'abordent leur impact que du point de vue des espaces naturels. Il est rappelé en préalable que les Scot concernés ne doivent pas omettre les prescriptions, au-delà du seul aspect « espaces naturels » que contient la DTA.

Dans le cadre de leurs évolutions (modification, révision), les Scot pourront ainsi progressivement harmoniser et assurer une jonction avec les trames vertes et bleues des territoires voisins.



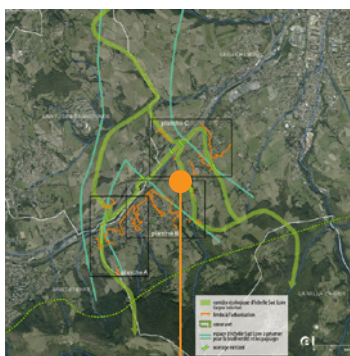
Les orientations nationales

- Définition des grands concepts
- Détermination d'éléments obligatoires à intégrer à la Trame Verte et Bleue



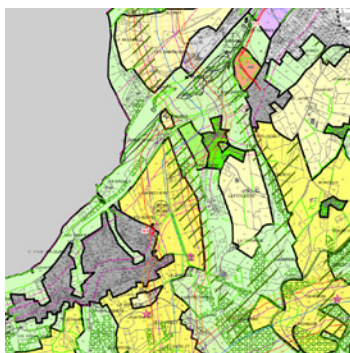
Le SRCE Rhône-Alpes et la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

- Reprise et approfondissement des définitions
- Ajout de nouvelles notions
- Ajout de nouveaux zonages en réservoirs de biodiversité
- Traçage de corridors d'enjeux régionaux



Les Scot

- Transcription des éléments régionaux
- Précision des tracés des corridors d'enjeux régionaux
- Identification de corridors d'enjeux locaux



Les PLU / PLUi

- Transcription parcellaire des éléments des Scot

Les réservoirs de biodiversité

Au préalable, il est rappelé, comme le permet le cadre légal, que les Scot ont intérêt à hiérarchiser les différents réservoirs de biodiversité au regard du niveau de prescription qu'ils souhaitent y associer.

Définition

Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité, rare ou commune, menacée ou non, est la plus riche ou la mieux représentée. Les espèces peuvent y effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ils peuvent abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent. Ils sont aussi susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations.

Ce ne sont pas nécessairement des espaces déjà protégés réglementairement.

Les réservoirs de biodiversité d'enjeu régional

> Faisceau d'indices

Un réservoir de biodiversité d'enjeu régional est un espace naturel, forestier ou agricole dont la qualité écologique est reconnue par des zonages de protection, de gestion ou d'inventaire existants qui sont identifiés dans le SRCE Rhône-Alpes en lien avec les orientations nationales.

Ainsi, le SRCE Rhône-Alpes tend à la prise en compte des zonages obligatoires* et cartographiables à l'échelle des Scot suivants :

- ceux qui correspondent aux sites désignés et reconnus par un statut de protection réglementaire : arrêtés préfectoraux de protection de biotopes, cœurs de parcs nationaux, réserves naturelles nationales et régionales, réserves biologiques forestières dirigées et intégrales, sites de reproduction potentielle du Tétrás lyre et îlots de sénescence ;
- ceux proposés comme facultatifs par les orientations nationales et étant retenus suite à l'examen de l'échelon régional : les Znieff de type I, les sites gérés par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres, les sites gérés par le CEN Rhône-Alpes, les sites Natura 2000 (SIC et ZPS), les Espaces naturels sensibles des départements, les forêts de protection et sites classés pour motif écologique, les Réserves naturelles de chasse et faune sauvage (RNCFS) et certaines Réserves de chasse et de faune sauvage (RCFS) dont la gestion est assurée par l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS).

Les réservoirs de biodiversité d'enjeu local

> Faisceau d'indices

Un réservoir de biodiversité d'enjeu local est un espace naturel, forestier ou agricole dont la qualité écologique est reconnue localement. Par exemple, cette connaissance locale peut provenir :

- d'études spécifiques d'inventaire,
- de travaux liés à des chartes de PNR,
- d'experts locaux,
- de périmètres non retenus dans le cadre du SRCE comme obligatoire (ex: Znieff de type 2),
- etc.

* dont certains ne sont pas cartographiés dans le SRCE

Les espaces naturels

Vers un vocabulaire partagé

Les corridors écologiques

Au préalable et afin de garantir sur le long terme la protection de ces entités écologiques et naturelles, il est rappelé que les Scot doivent au-delà de leur identification et préservation permettre l'éventuelle restauration des corridors écologiques.

A ce titre, les Scot sont invités à distinguer, au-delà des éléments ici décrits, les corridors fonctionnels et ceux à restaurer. Cette distinction peut être menée au regard des zones de rupture avérées de la continuité écologique en prenant en compte le repérage des points de conflit identifiés au sein du SRCE ou par les Scot.

Définition

Les corridors écologiques assurent des connexions entre les réservoirs de biodiversité au travers d'espaces perméables (cf. ci-après).

Ils permettent la circulation des flux d'espèces et de gènes vitaux pour la survie des populations et leur évolution adaptative.

Cette notion de corridors s'adapte et se décline à chaque échelle territoriale d'analyse. Selon l'échelle d'appréhension, de la plus globale à la plus locale, il sera toujours possible d'identifier plus précisément de nouveaux corridors. De même, les dimensions des corridors varient en fonction des espaces supports des espèces et de leurs besoins.

Des corridors écologiques complémentaires à ceux identifiés dans le SRCE et la DTA peuvent être localement identifiés.

Les corridors écologiques peuvent être :

- à vocation agricole, naturelle et/ou forestière,
- composés d'éléments éco-paysagers favorables aux déplacements de la faune (haies, mares, bosquets, etc.),
- situés dans des espaces contraints,
- associés à des objectifs de préservation ou de remise en bon état,
- continus, en pas japonais (d'un seul type de milieu) ou paysager (composé d'une mosaïque paysagère de milieux variés).

Les corridors écologiques d'enjeu régional

> Faisceau d'indices

Les corridors écologiques d'enjeu régional sont ceux identifiés dans le SRCE Rhône-Alpes en tant que corridors-axes ou corridors-fuseaux et dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise sous la terminologie de « liaisons vertes ».

Les corridors écologiques d'enjeu local

> Faisceau d'indices

Issus d'une analyse locale des composantes de la trame verte et bleue, les corridors écologiques locaux sont des terrains à vocation agricole, naturelle et/ou forestière qui assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité au sein d'espaces perméables parfois contraints (cf. ci-après).

Il convient, dans cette catégorie, d'intégrer les éléments plus précis déterminés au sein des trois territoires de prescriptions spécifiques de la DTA (espace interdépartemental de Saint-Exupéry, territoire autour de l'Arbresle, territoire autour de Mornant).

Les espaces perméables

Dans la droite ligne des orientations de la DTA et du SRCE Rhône-Alpes, la reconnaissance d'espaces perméables apparaît essentielle. Il convient en effet de constater que si l'identification des réservoirs de biodiversité permet de s'appuyer sur des espaces déjà reconnus, elle n'intègre pas suffisamment la notion de nature « ordinaire » sous-jacente à la définition donnée par le code de l'environnement.

Cette question est prégnante pour un territoire comme celui de l'aire métropolitaine lyonnaise qui présente de vastes espaces relativement bien conservés et fonctionnels du point de vue écologique.

Définition

Ils correspondent à des espaces globalement bien conservés à dominantes agricole, forestière et naturelle globalement favorables aux déplacements de la faune. Ils jouent de ce fait un rôle essentiel pour assurer la cohérence et le fonctionnement du réseau écologique global.

Ils assurent la liaison entre les réservoirs de biodiversité de manière diffuse en complément des corridors écologiques, situés pour leur part dans des espaces souvent plus contraints. Ils traduisent l'idée de connectivité globale du territoire et jouent un rôle clef pour les déplacements des espèces tant animales que végétales et les liens entre milieux.

> Faisceau d'indices

En creux, les espaces perméables correspondent à l'ensemble des milieux agricoles, naturels et forestiers situés hors des réservoirs de biodiversité, des corridors écologiques et des espaces urbanisés.

Les cœurs verts, coupures vertes et ceintures vertes de la DTA de l'aire Métropolitaine Lyonnaise sont des composantes des espaces perméables en tant que grandes entités naturelles supports de milieux écologiques variés ou au caractère plus commun.

Les espaces perméables aquatiques correspondent à des secteurs d'interface entre les milieux terrestres et aquatiques.

Les composantes de la trame bleue

Définition

Composante aquatique de la trame verte et bleue, la trame bleue est définie comme l'assemblage de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques aquatiques (art R 371-19-UV C Env. et décret N°2012-1492 du 27/12/12).

Elle intègre certains cours d'eau, tronçons de cours d'eau et canaux, ainsi que certaines zones humides.

> Faisceau d'indices

La trame bleue est constituée des espaces en eau permanents et temporaires tels que les cours d'eau, mares, étangs, marais et certaines zones humides. Ces éléments peuvent être à la fois réservoirs de biodiversité et corridors écologiques.

Les zonages obligatoires retenus dans le SRCE Rhône-Alpes conformément aux orientations nationales et cartographiables à l'échelle de Scot :

- les cours d'eau et canaux classés en liste 1 ou 2 au titre de l'article L.214-17 du code de l'environnement,
- les zones humides contribuant à la réalisation des objectifs de la Directive cadre sur l'eau (DCE) ainsi que les ZHIEP mentionnées à l'article L.211-3 et les zones humides importantes pour la préservation de la biodiversité (inventaire inexistant à ce jour en Rhône-Alpes),
- les espaces de mobilité (ou de liberté) des cours d'eau,
- les couvertures végétales permanentes le long de certains cours d'eau mentionnées à l'article L. 211-14 C. env.

De manière plus locale et en lien avec les orientations nationales, le SRCE Rhône-Alpes, les Sdage Rhône-Méditerranée et Loire-Bretagne et les Sage doivent être retenus.

Parmi la liste proposée à l'examen de l'échelon régional par les orientations nationales : les réservoirs biologiques des Sdage Rhône-Méditerranée et Loire Bretagne, non repris par les classements au titre de l'article L.214-17 du code de l'environnement, les zones prioritaires des plans nationaux d'actions, les zones de frayères identifiées au titre de l'article L.432-3, les chevelus de tête de bassin et les lacs naturels alpins.

Et également : les inventaires départementaux de zones humides, ainsi que les zones humides de moins de 1 hectare, les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (comprenant les ripisylves et les forêts alluviales) définis en référence au Sdage Rhône-Méditerranée

Les espaces naturels

Vers une sémiologie partagée

Principes de représentation des espaces naturels

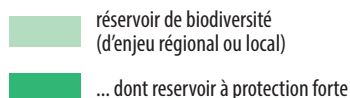
La grande diversité des espaces naturels nécessite de nombreux outils sémiologiques.

Deux types de verts permettent de distinguer le niveau de protection des réservoirs de biodiversité. Les espaces perméables sont représentés en jaune. L'identification des coeurs verts, englobant divers espaces naturels, agricoles, mais également urbanisés, peut se faire par un contour vert laissant apparaître les autres espaces plus précis.

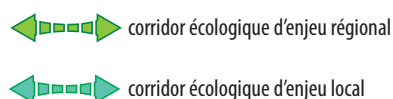
Les corridors et les coupures vertes viennent se superposer à ces couleurs de fond.

Les trois composantes principales de la trame bleue (cours d'eau, espaces de mobilité et zones humides) sont représentés en bleus.

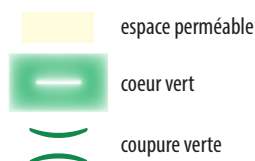
Réservoirs de biodiversité



Corridors écologiques



Espaces perméables



Composantes de la trame bleue



Exemple de représentation



6

Les espaces agricoles

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur les espaces agricoles

Les Scot ne traitent pas de manière similaire la question des espaces agricoles. Certains les abordent sous l'angle environnemental ou paysager, certains sous l'angle de l'économie, d'autres enfin, croisent les approches.

Il s'agit ici de proposer un outil qui puisse prendre en compte les différentes dimensions des espaces agricoles afin d'affiner la caractérisation de leurs enjeux et renforcer leur place dans le projet.

Les orientations que peuvent porter les Scot sur les espaces agricoles dépendent de cette caractérisation. La protection de la vocation agricole semble prioritaire pour les espaces agricoles stratégiques mais doit concerner également l'espace agricole ordinaire. Elle reste à étudier au cas par cas en fonction des besoins de développement urbain ou économique. L'opportunité d'une inconstructibilité stricte sera par exemple étudiée au prisme des enjeux paysagers et environnementaux ou au regard d'une qualité agricole particulière de l'espace.

Enfin, les fragilités ou vulnérabilités des espaces agricoles, qu'ils soient stratégiques ou ordinaires, sont également à prendre en compte dans les choix du projet du Scot.

Les espaces agricoles stratégiques

Définition

Les espaces agricoles peuvent être qualifiés de stratégiques au regard de trois principaux aspects : leurs qualités agricoles, c'est-à-dire leur fertilité et leur cohérence, leurs dimensions multifonctionnelles, ici entendu comme leurs dimensions paysagères ou environnementales et leurs dynamismes économiques.

Les espaces agricoles peuvent ainsi être stratégiques au regard d'une de ces dimensions mais celles-ci se conjuguent parfois, renforçant l'importance de ces espaces.

Les espaces agricoles stratégiques pour leurs qualités agricoles

> Faisceau d'indices

Il s'agit d'espaces agricoles fonctionnels au fort potentiel agronomique des sols. Celui-ci dépend des productions, une mauvaise terre pour des céréales peut se révéler être un excellent terroir viticole. Pour différencier les espaces, il peut alors être intéressant de restreindre la question du potentiel à celle du potentiel alimentaire, c'est-à-dire à la capacité d'un sol à permettre un bon rendement sur les cultures les plus essentielles à l'alimentation comme les céréales ou les légumes, avec un bas niveau d'intrants.

Ce sont des sols profonds, peu hydro-morphes caractérisés par leur relief peu prononcé. Ils sont mécanisables sans moyens spécifiques adaptés pour les pentes plus fortes.

En parallèle, le caractère stratégique de ces espaces est lié à leur bonne fonctionnalité pour les pratiques agricoles. Le parcellaire est de grande taille, peu morcelé et bénéficie souvent d'un aménagement d'irrigation ou de drainage.

Enfin, ces espaces sont peu fragmentés

par les infrastructures et peu mités par l'artificialisation ce qui facilite les déplacements agricoles et limite les conflits de voisinages avec d'autres usages.

Les espaces agricoles stratégiques pour leur dynamisme économique

> Faisceau d'indices

Les espaces agricoles stratégiques pour leur dynamisme économique sont des espaces où l'agriculture joue un rôle important dans la vitalité économique du territoire, par leur potentiel économique, la valeur créée (appellation d'origine) ou le nombre d'emplois concernés.

En parallèle, comme les dynamiques de commercialisation de proximité, la bonne structuration des filières et leurs outils structurant de certains secteurs sont à prendre en compte. Ils garantissent les débouchés d'un nombre conséquent d'exploitations et peuvent permettre l'accès à des niches de production ou de commercialisation à forte valeur ajoutée.

Les espaces agricoles stratégiques pour leur multifonctionnalité

> Faisceau d'indices

Un espace agricole peut être stratégique pour sa dimension multifonctionnelle, dès lors qu'il garantit, au-delà de la production agricole, des fonctions complémentaires telles que des fonctions écologiques, paysagères, de protection de la ressource en eau notamment.

Ces espaces sont reconnus pour leur valeur écologique identifiée à partir des composantes du SRCE. Ils peuvent être identifiés quand ils contribuent à la protection de la ressource en eau en participant à la protection des captages d'eau potables ou au maintien de zones humides.

Enfin, ces espaces contribuent également à l'identité et à la qualité paysagère des territoires.

Espaces agricoles ordinaires

Définition

Les espaces agricoles ordinaires sont essentiels à la réalisation des activités agricoles et à leur viabilité économique sans cumuler tout ou partie des critères propres aux espaces stratégiques.

Vulnérabilités des espaces agricoles

Définition

Les indicateurs de vulnérabilités retenues sont de deux ordres. Il s'agit soit d'une vulnérabilité liée à la démographie agricole et au renouvellement des exploitations, soit d'une vulnérabilité liée à la pression urbaine et à l'accès au foncier pour les exploitants.

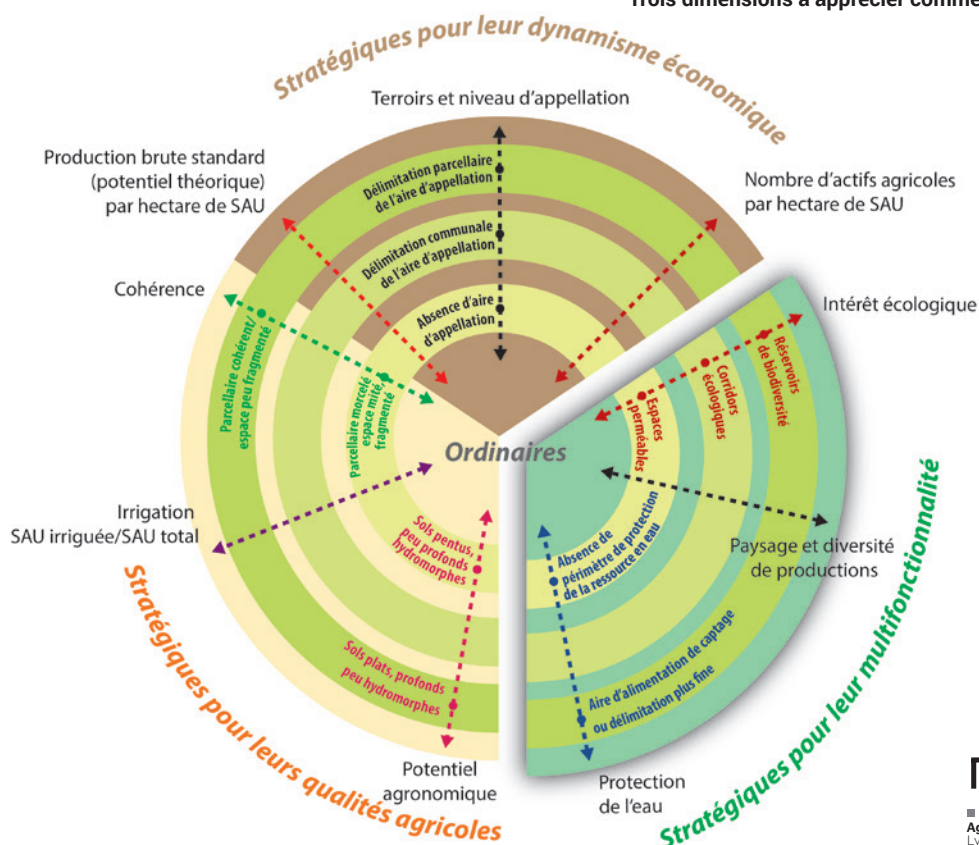
Ces vulnérabilités peuvent aussi bien concerner les espaces agricoles ordinaires que stratégiques. Leur identification permet d'ajuster les orientations du projet de Scot de manière à prendre en compte et encadrer les dynamiques en cours pour anticiper leurs effets à moyen et long terme sur l'agriculture.

> Faisceau d'indices

Les espaces vulnérables sont des espaces où la part des surfaces exploitées par des agriculteurs âgés est importante, où le renouvellement des exploitations est faible et où l'accès au foncier est rendu difficile par un faible taux de faire valoir direct et un prix élevé du foncier rural.

Le faisceau d'indices :

Trois dimensions à apprécier comme un ensemble



Les espaces agricoles

Vers une sémiologie partagée

Principes de représentation des espaces agricoles

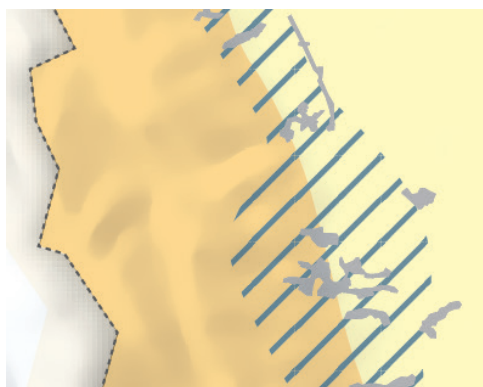
Le vocabulaire proposé précédemment permet de distinguer deux types d'espaces agricoles : ordinaires ou stratégiques.

Deux tons de jaune/orange permettent de représenter ces deux types d'espaces. Les espaces stratégiques font l'objet d'un figuré plus fort.

Il est proposé de représenter les espaces vulnérables par des hachures, qui peuvent ainsi se superposer aux deux types d'espaces précédents.

	espace agricole ordinaire
	espace agricole stratégique
	espace agricole vulnérable

Exemple de représentation



7 Le commerce

Vers un vocabulaire partagé

Objectif des recommandations sur le commerce et l'urbanisme commercial

Si le commerce est considéré comme une fonction économique à part entière participant au développement de l'attractivité économique et au développement urbain et social des territoires, la régulation du commerce ne se fait actuellement qu'à l'aune des critères d'aménagement du territoire.

Le commerce se singularise par une double régulation de droit commun et spécifique à l'urbanisme commercial avec la persistance de commissions (les commissions départementales d'aménagement commercial qui régulent le développement des grandes surfaces) malgré les différentes réformes mises en oeuvre depuis une quinzaine d'années.

Dans la hiérarchie des normes d'urbanisme, les orientations en matière de commerce prises dans les Scot s'imposent aux documents de rangs inférieurs.

L'harmonisation du vocabulaire sur cette thématique permettra de mieux prévoir les effets de complémentarité et de concurrence entre les territoires au sein du Scot et avec les Scot voisins.

Les Scot doivent orienter leur stratégie de développement commercial dans le respect des grands principes fondamentaux des différentes lois (Loi Grenelle II, ALUR et ACTPE notamment) :

- prioriser et conforter l'offre commerciale dite de proximité des centres villes ou centres-bourgs,
- maîtriser le développement des activités commerciales dites de périphérie dans un objectif de limitation de l'étalement urbain,
- renforcer les réseaux de desserte vers les espaces dédiés aux activités commerciales,
- travailler à la qualité paysagère et urbaine des aménagements commerciaux.

Le commerce

Définition

Les Scot agissent sur la régulation du commerce de détail. Nous retiendrons ici la définition de l'Insee selon laquelle : « Le commerce de détail consiste à vendre des marchandises dans l'état où elles sont achetées (ou après transformations mineures) généralement à une clientèle de particuliers » contrairement au commerce de gros qui consiste : « à acheter, entreposer et vendre des marchandises généralement à des détaillants, des utilisateurs professionnels (industriels ou commerciaux) ou des collectivités, voire à d'autres grossistes ou intermédiaires, et ce quelles que soient les quantités vendues. »

La typologie de commerces

- **Petits commerces** : commerce de moins de 300 m² de surface de vente
- **Grandes surfaces** : historiquement un commerce de plus de 300 m² de surface de vente, plus de 1 000 m² si l'on prend compte le seuil à partir duquel un projet commercial est soumis à autorisation de la CDAC. Le seuil de 2 500 m² est généralement utilisé pour distinguer les hypermarchés des autres grandes surfaces alimentaires.
- **Commerce de proximité** : commerce de détail dans lequel le consommateur se rend fréquemment, voire quotidiennement de manière privilégiée par l'intermédiaire de modes actifs (marche, deux roues non motorisées) du fait de sa proximité géographique des lieux d'habitation.

Le regroupement de commerces

- **Parc d'activités commerciales ou retail-park** : ensemble commercial à ciel ouvert, réalisé et géré comme une unité par un seul opérateur. Il comprend au moins cinq unités locatives et sa surface est supérieure à 3 000 m² de surface plancher (ex : Carré de soie à Vaulx-en-Velin, Place du Dauphiné à Tignieu-Jamezieu, Green 7 à Salaise-sur-Sanne, Projet Steel à Saint-Etienne).
- **Centre de marques ou villages de marques** : équipement commercial géré de manière unitaire par un opérateur unique regroupant des boutiques de déstockage (ex : village de marques de Villefontaine).

- **Centre commercial** : ensemble d'au moins 20 magasins et services totalisant une surface commerciale utile (dite surface GLA) minimale de 5 000 m², conçu, réalisé et géré comme une entité par un seul opérateur. Il est généralement situé en centre-ville. (ex : la Part-Dieu, Centre deux à Saint-Etienne, espace commercial Saint Louis à Roanne).
- **Zone commerciale** regroupe des commerces indépendant les uns des autres, généralement localisés en périphérie des villes hors du tissu urbain. La zone n'est pas gérée de manière unitaire par un seul et même opérateur (Ex : Portes des Alpes à Saint-Priest, La Maladière à Bourgoin-Jallieu, Villars-Ratarieux, Givors 2 vallées).

Les concepts

- **Commerce électronique ou numérique** : ensemble du commerce de détail réalisé par le biais d'un ordinateur (e-commerce), d'un smartphone (m-commerce) ou des réseaux sociaux (F-commerce).
- **Drive** : concept qui consiste le plus souvent à charger ses courses dans le coffre de sa voiture, après avoir passé commande sur Internet. La commande peut-être également retirée à pieds (tendance constatée dans les grands centres urbains). Dans ce cas, on parle de drive piéton.

Trois types de modèle peuvent être distingués :

- le **drive solo** : le drive fonctionne et s'approvisionne de manière autonome ;
- le **drive adossé** : dans cette configuration, le drive jouxte le magasin mais fonctionne et s'approvisionne de manière autonome ;
- le **drive picking ou point de retrait magasin** : les produits sont directement issus du magasin et sont collectés par un préparateur du supermarché.

Pour plus d'informations : voir publication : voir publication inter-Scot http://www.interscot.org/Document/Les_concepts_commerciaux_-_le_drive-3925

La hiérarchisation des polarités et/ou pôles commerciaux

La hiérarchie ci-après définit quatre niveaux de polarités ou de pôle commerciaux. Cette classification permet de s'adapter aussi bien aux territoires ruraux qu'aux territoires urbains, en laissant la liberté aux syndicats mixtes d'utiliser ou non l'ensemble des niveaux proposés.

La hiérarchie peut s'établir à deux échelles :

- à la commune : à cette échelle, la polarité englobera vraisemblablement plusieurs pôles commerciaux de centre-ville et/ou de périphérie,
- au pôle commercial, permettant une approche plus fine et des orientations différentes selon les pôles.

La distinction entre polarité commerciale et pôle commercial :

- **Pôle commercial** : un pôle commercial est un regroupement de magasins proches les uns des autres suffisamment massifié pour être défini comme tel. Il peut être situé en centre-ville ou en périphérie. Il peut être constitué soit d'un retail-park, soit d'un centre commercial, soit d'un linéaire commercial de centre-ville ou d'une rue commerçante.
- **Polarité commerciale** : ensemble d'un ou plusieurs pôles commerciaux qui peuvent s'étendre sur une ou plusieurs communes.

Exemple d'une polarité commerciale composée d'un pôle de centre-ville et de deux pôles périphériques

Les critères de hiérarchisation des pôles et/ou polarités commerciales fréquemment utilisés sont les suivants :

- Économiques
 - fréquence d'achats : quotidien, occasionnel, exceptionnel,
 - typologie des produits présents dans les magasins du pôle commercial,
 - chiffre d'affaires du pôle commercial,
 - zone de chalandise du pôle commercial. En complément du chiffre d'affaires, lorsqu'il est disponible, cet indicateur peut-être utile à la hiérarchisation. En effet, à chiffre d'affaires identiques deux pôles commerciaux peuvent avoir des zones de chalandise différentes.

Les impacts sur l'aménagement du territoire le seront également :

- plancher commercial de grandes surfaces du pôle commercial considéré,
- nombre de petits commerces.

- Urbanistiques
 - localisation,
 - desserte des pôles en transports en commun et modes actifs,
 - accroche à la ville et mixité des fonctions,
 - insertion architecturale du projet dans son environnement naturel et paysager,
 - densité et compacité des projets.

Selon la disponibilité des données, ces critères pourront être mobilisés pour tout ou partie.

Les pôles et/ou polarités commerciales majeur(e)s ou métropolitain(e)s

Peuvent-être considérés comme majeurs les pôles commerciaux qui de par leur densité, leur diversité ou l'attractivité des enseignes qui les composent dégagent une capacité à générer des comportements de consommation sur une zone de chalandise élargie.

> Faisceau d'indices

Pôles commerciaux qui génèrent un chiffre d'affaires supérieur à 100 millions d'euros et/ou une zone de chalandise supérieure à 100 000 habitants. Ils répondent plutôt à des comportements de consommation dits occasionnels ou exceptionnels. Il s'agit généralement d'un pôle commercial structuré autour d'un hypermarché et de grandes surfaces locomotives non alimentaires fortes, d'un centre-ville composé d'au moins 100 activités commerciales avec un bon niveau de représentation des enseignes nationales, d'une locomotive alimentaire ou d'un centre commercial. Il peut s'agir également d'un équipement commercial spécifique tel qu'un village de marque ou de concepts type parc d'activités commerciales ou de pôles commerciaux qui mêlent des loisirs et du commerce.



Les pôles et/ou polarités commerciales d'agglomération

Ils sont caractérisés par une offre commerciale permettant de répondre à des besoins de consommation courante quotidiens en alimentaire et peuvent être relativement diversifiés en non alimentaire suivant qu'ils s'agissent de pôles de grandes surfaces ou de centre-ville.

> Faisceau d'indices

Chiffre d'affaires compris entre 20 et 100 millions d'euros et/ou une zone de chalandise comprise entre 50 000 et 100 000 habitants. Ils peuvent prendre la forme de petites zones périphériques composées généralement d'une grande surface alimentaire et de quelques moyennes surfaces non alimentaires « de proximité » (meubles, bricolage, jardinerie,...) ou bien de centre-ville de taille moyenne (entre 50 et 100 activités commerciales).

Les pôles et/ou polarités commerciales de bassin de vie

Ils permettent de répondre à des besoins de consommation courante mais non quotidiens, généralement hebdomadaires.

> Faisceau d'indices

Chiffre d'affaires compris entre 5 millions d'euros et/ou une zone de chalandise comprise entre 20 000 et 50 000 habitants. Il peut s'agir de petits supermarchés isolés ou localisés sur les flux, ou d'équipements commerciaux de centre bourg de taille réduite mais comportant à minima une petite surface alimentaire de type superette.

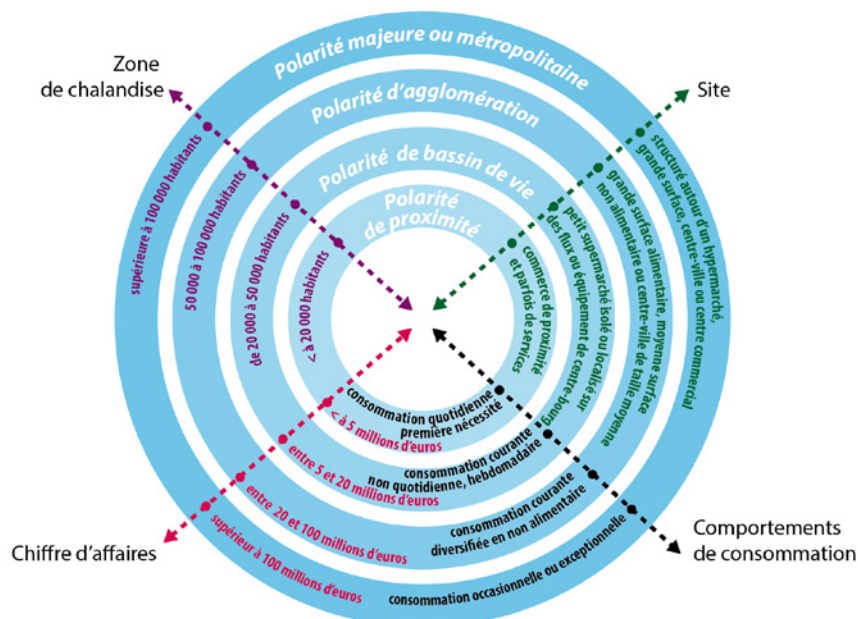
Les pôles et/ou polarités commerciales de proximité

Ils permettent de répondre à des besoins de consommation de type « dépannage » sur des produits de première nécessité. Ils répondent à des besoins quotidiens généralement.

> Faisceau d'indices

Chiffre d'affaires inférieur à 5 millions d'euros et/ou une zone de chalandise courte de moins de 20 000 habitants. Il s'agit des commerces de proximité et parfois de services localisés le plus souvent en centralité urbaine ou villageoise (épicerie, boulangerie, tabac presse, coiffeurs par exemple).

Le faisceau d'indices : des critères à apprécier comme un ensemble



Le commerce

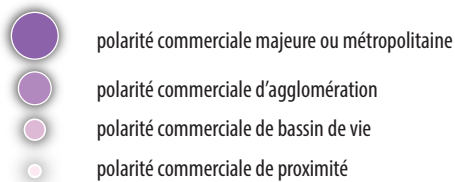
Vers une sémiologie partagée

Principes de représentation des sites commerciaux

Les polarités commerciales sont représentées par des disques violets, dont l'intensité dépend du rayonnement de la polarité.

Il est possible de distinguer les différents pôles commerciaux au sein de ces polarités par des carrés jaunes. Les lettres permettent de distinguer les pôles de centre-ville et ceux de périphérie.

Polarités commerciales



Pôles commerciaux



Annexe

Ensemble des recommandations sémiologiques

Une sémiologie commune, mais adaptable selon l'objectif de la carte

Les figurés recommandés pour chacune des thématiques peuvent servir de base à la construction de la carte de synthèse des recommandations, ou à des cartes croisant plusieurs thématiques.

En fonction du nombre de figuré représentés et pour garantir la lisibilité des cartes sur des thématiques croisées, il est possible de faire varier la taille des figurés et l'intensité des couleurs. Par exemple, la taille des routes peut varier entre une carte uniquement dédiée au réseau routier et une carte sur l'économie où le réseau routier est une information secondaire. En termes de variation de teinte, il est conseillé de conserver la même couleur en divisant ou en multipliant les composantes colorimétriques. Par exemple, un jaune de teinte C=0 ; M= 15 ; J=75 ; N=0 ; peut être multiplié (C=0 ; M= 20 ; J=100 ; N=0) ou divisé (C=0 ; M= 10 ; J=50 ; N=0).



ARMATURE URBAINE

Ville-centre

-  de rang métropolitain
-  de rang d'agglomération
-  intermédiaire / de bassin de vie
-  locale / de proximité
-  village

Commune-liée

- 
- 
- 
- 

RÉSEAU ROUTIER

Existant

-  réseau national et régional
-  réseau métropolitain
-  réseau structurant
-  réseau local
-  tronçon à en jeux d'intégration urbaine et/ou d'apaisement

Projeté

-  réseau national et régional
-  réseau métropolitain
-  réseau structurant
-  réseau local



diffuseur
création d'accès



échanges possibles avec le diffuseur
entrée sortie
sortie entrée

RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Gares et pôles d'échanges

-  grande gare nationale
-  pôle d'échanges métropolitain
-  gare de bassin de vie
-  gare de proximité

Réseaux de transports collectifs

-  réseau grande vitesse
-  réseau métropolitain
-  réseau structurant d'agglomération
-  réseau structurant départemental
-  principe de rabattement tous modes

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



site métropolitain

Existant Projet Vocation dominante des sites d'activités



industrielle



logistique



tertiaire



vocation multiple/autre vocation/vocation à définir



site spécifique (centrale nucléaire, cimenterie, dépôt pétrolier, ...)



site de niveau Scot / à grand rayonnement



site de bassin de vie



site local

Équipements d'accessibilité (marchandise et/ou personnes)



port fluvial



équipement rail /route



site portuaire doté d'une plateforme rail/route



autoroute / périphérique



réseau métropolitain de transport en commun



ligne fret (ferroviaire)



LGV



gare TGV



aéroport

ESPACES NATURELS

Réservoirs de biodiversité



réservoir de biodiversité
(d'enjeu régional ou local)



... dont réservoir à protection forte

Corridors écologiques



corridor écologique d'enjeu régional



corridor écologique d'enjeu local

Espaces perméables



espace perméable



coeur vert



coupure verte

Composantes de la trame bleue



cours d'eau



espace de mobilité



zone humide



espace urbain

ESPACES AGRICOLES



espace agricole ordinaire



espace agricole stratégique



espace agricole vulnérable

COMMERCE

Polarités commerciales



polarité commerciale majeure ou métropolitaine



polarité commerciale d'agglomération



polarité commerciale de bassin de vie



polarité commerciale de proximité

Pôles commerciaux



de centre-ville



de périphérie

Référents Scot et Pôle Métropolitain :

Nadège Abon, Scot Boucle du Rhône en Dauphiné, nadege.abon@symbord.fr

Laurine Colin, Scot de l'Agglomération Lyonnaise, lcolin@grandlyon.org

Valérie Devrieux, Scot Sud Loire, v.devrieux@scot-sudloire.fr

Marie-Christine Evrard, Scot Nord-Isère, mc.evrard@scot-nordisere.fr

Cédric Le Jeune, Scot Rives du Rhône, clejeune@scot-rivesdurhone.com

Agnès Goux, Pôle Métropolitain, a.goux@polemetropolitain.fr

Equipe des Agences

Urbalyon :

Sébastien Rolland, chef de projet

Laurent Girard, écriture générale, armature urbaine, développement économique, réseau routier

Benoît Provillard, transports en commun

Thomas Ribier, espaces agricoles

Xavier Laurent, commerce

Philippe Capel, sémiologie

Hervé Fayet, infographie

Sandra Marques, relecture et communication

Epures :

Ludovic Meyer, directeur général adjoint

Christophe Riocreux, espaces naturels

Guillaume Arsac, transports en commun

Laëtitia Bouetté, commerce

Pascal Coupelon, infographie

Une réalisation
pour le compte et en collaboration
avec les syndicats mixtes de Scot
de l'aire métropolitaine lyonnaise
et le Pôle Métropolitain lyonnais

Direction de la publication : Damien Caudron, d.caudron@urbalyon.org

Coordination de la démarche inter-Scot :

Sébastien Rolland, s.rolland@urbalyon.org

Infographie et cartographie : **Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne**

une ingénierie métropolitaine au service des territoires

Les Agences d'urbanisme de Lyon
et de Saint-Etienne ont constitué
en 2010 un réseau d'ingénierie
au service des territoires.

La présente publication est issue
de cette collaboration originale
au service des acteurs
de l'aire métropolitaine lyonnaise.



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

Tour Part-Dieu/23^e étage
129, rue Servient
69326 Lyon Part-Dieu Cedex 3
Tél. : 04 81 92 33 00
Télécopie : 04 81 92 33 10

www.urbalyon.org



**Agence d'urbanisme
de la région stéphanoise**

46 rue de la télématique
CS 40801
42952 Saint-Etienne cedex 1
Tél : 04 77 92 84 00
Télécopie : 04 77 92 84 09

www.epures.com