

Beaujolais

Nord Isère

La Dombes

Ouest Lyonnais

Rives du Rhône

Val de Saône-Dombes

Haut-Rhône Dauphinois

Agglomération lyonnaise

Bugey Côtière Plaine de l'Ain

Sud Loire

- Carnet de bord -

Exercice prospectif
pour la métropole lyonnaise

Juillet 2005



Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Sommaire

Introduction	1
La méthode d'élaboration de la grille des figures 2030	2
Les quatre problématiques métropolitaines à mettre sous surveillance	5
Les figures 2030	15
Perspectives	36

Introduction

Dans le cadre des réflexions prospectives de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, lancées il y a un an, trois carnets ont déjà été diffusés pour donner un socle de connaissances commun aux dix Scot. Ils s'appuient sur le prolongement des tendances passées et la connaissance du « futur engagé » concernant la démographie, la mobilité et l'emploi.

Le présent « carnet de bord » rend compte d'une démarche complémentaire, qui élargit le champ des possibles en proposant une grille de plusieurs figures pour la métropole lyonnaise à l'horizon 2030.

Il résulte du travail conduit de février à juin 2005 par la vingtaine de personnes membres du comité technique de l'inter-Scot : les directeurs des Scot, les représentants de la direction régionale de l'équipement, de la direction prospective du Grand Lyon et de la Région Urbaine de Lyon (RUL) et des chargés d'études des agences d'urbanisme de Lyon et Saint Etienne. Les cinq ateliers d'une demi journée ont bénéficié de l'appui d'un conseiller en prospective, Joseph Lusteau, d'un géographe en conseil pour les représentations, Martin Vanier, et de l'apport iconographique de Robert Jessel, cartographe/dessinateur de l'agence de Lyon. Ce dernier aspect a considérablement enrichi le travail prospectif, comme en témoignent les images de ce carnet. En revanche, l'exercice a été délibérément exempt de toute expertise extérieure à la production du groupe de travail en tant que tel.

Le carnet de bord est livré dans une forme à peine remaniée par rapport aux séances de travail : il se veut fidèle à la rigueur de la méthode de travail comme à la créativité des contributions en atelier. De ce fait, il ne revêt pas un caractère définitif : les figures 2030, une fois présentées aux élus des syndicats mixtes de Scot, pourront évoluer et être précisées.

A l'avenir, ces schémas, dessins, questionnements, images de l'aire métropolitaine ont vocation à constituer un référentiel commun à partir duquel les Scot pourront suivre les grands sujets de l'aire métropolitaine : gouvernance, structuration spatiale, modèle de développement et identité(s) de l'aire métropolitaine. La « mise sous surveillance » de ces 4 sujets pourrait s'appuyer sur la capacité d'un certain nombre de capteurs, sur le terrain, à émettre des signaux indiquant des inflexions dans l'évolution des territoires et sur l'interprétation de ces messages par le comité inter-Scot au regard de la grille des figures 2030.

Cette grille donne ainsi de la profondeur à la démarche inter-Scot en permettant aux Présidents des Scot de disposer d'un outil sur-mesure de lecture des changements concernant l'aire métropolitaine, et d'être ainsi attentifs collectivement aux territoires et aux sujets clefs. Elle fournit le cadre d'une veille territoriale à reverser dans chaque Scot et aux autres instances métropolitaines : le comité de suivi de la directive territoriale d'aménagement, les travaux de la Région Rhône Alpes, de la RUL, etc.

La méthode d'élaboration de la grille des figures 2030

Pourquoi élaborer des figures de la métropole lyonnaise à l'horizon 2030 ?

- La prospective est un moyen de développer la culture métropolitaine des Scot : l'exploration des futurs met en évidence les fortes interdépendances entre les différentes parties de l'aire métropolitaine lyonnaise,

- les approches extrapolatives déjà mobilisées (démographie, mobilités, emplois) poursuivaient les tendances engagées, elles doivent être complétées par une approche qui intègre des perspectives de rupture et qui prend davantage en compte les questions culturelles, sociales et environnementales,

- il y a eu d'autres exercices de réflexion sur l'évolution de la métropole lyonnaise (conduites par la RUL, le Grand Lyon, l'Etat, etc.) mais les Scot ont ressenti le besoin de les compléter au regard de leurs propres responsabilités en termes d'aménagement des territoires.

Sur quelles bases méthodologiques se fonde la grille des figures ?

Le postulat théorique de départ consiste à positionner l'enjeu de la planification des grands territoires sur une vision (via des figures) et non sur un programme (via des scénarios). L'élaboration d'un programme d'actions précis, très dessiné et abouti, dans le cadre d'un exercice de planification à long terme pouvait être utile dans un environnement stable. Aujourd'hui, dans un univers de plus en plus changeant et complexe, la réalité implique d'adapter les actions au fur et à mesure, au risque de démentir le programme initial. Il s'agit donc plutôt d'aider les élus à poser les bases d'une vision, dont la mise en œuvre dépend, elle, des évolutions du réel. Il est ainsi davantage question de cohérence entre les sphères politiques et opérationnelles que de logique déductive et linéaire où l'action découlerait directement des orientations générales prédéfinies, ce qui semble peu le cas dans un environnement incertain.

Cette approche explique la construction de plusieurs figures pour la métropole lyonnaise en 2030. Le but est moins de choisir la meilleure d'entre elles (elles forment plutôt diverses facettes qui se juxtaposent) que de les utiliser comme grille de lecture des inflexions révélées par le biais d'une veille régulière du territoire. Tout signal d'évolution pourra ainsi être interprété et mis en perspective grâce à cette grille, pour indiquer quelle figure il impacte (qu'il la renforce ou l'affaiblit).

La bonne compréhension de ces signaux (appelés messages d'alerte dans le schéma) doit ainsi permettre aux Scot d'anticiper les discontinuités et d'infléchir à temps leurs options stratégiques.

Cette méthode suppose la mise en place d'un réseau léger de capteurs de signaux sur le terrain, ce réseau n'est pas formalisé à l'heure actuelle (juin 2005), la conclusion de ce carnet y fait référence.

Cette démarche de prospective préventive développée par Joseph Lusteau se démarque :

- des prévisions/ projections qui ont un intérêt pédagogique pour éclairer les tendances lourdes à l'œuvre mais ont une pérennité faible dans un monde incertain,

- de la méthode des scénarios qui certes élargissent l'horizon des possibles mais ne sont pas pensés comme un outil à mobiliser régulièrement pour la veille des territoires

- des clubs d'experts thématiques qui ne sont pas en mesure de fournir les signaux faibles captés au plus proche du terrain.

LA PROSPECTIVE PRÉVENTIVE® : VUE D'ENSEMBLE



DIAGONART
Nantes
Joseph LUSTEAU

LA PROSPECTIVE PRÉVENTIVE®
Séminaire du 03 mars 2005

INTER SCOT
LYON

14

En 2030, selon quelles cohérences s'organisera le territoire métropolitain couvert par l'inter-Scot de la région lyonnaise ?

Cet intitulé général déterminé au début de l'exercice prospectif a servi de guide aux participants des ateliers pour exprimer :

- dans un premier temps les quatre problématiques métropolitaines nécessitant à l'avenir un travail de veille
- puis les cinq figures 2030 qui représentent différentes combinaisons de réponses aux problématiques initiales, pas forcément exclusives les unes des autres.

Le déroulement des 5 séances de travail

- 3 mars 2005 : séance préparatoire d'échanges sur la méthode prospective retenue
- 25 mars : Définition des problématiques initiales du travail prospectif
- 19 avril : Expression des conséquences de ces problématiques à l'horizon 2030.
- 18 mai : Construction de « moteurs prospectifs » reliant les problématiques aux conséquences et assemblage de ces moteurs pour dégager les figures 2030 de la métropole.
- 22 juin : Test de quelques signaux d'alerte appliqués à la grille des figures

Nota Bene : La veille prospective suppose des acteurs de terrains diversifiés à même de capturer et d'actualiser des signaux variés. Le comité inter-Scot s'est prêté en dernière séance à un exercice d'émission et d'interprétation de signaux pour tester la méthode mais il ne prétend pas représenter un réseau d'acteurs diversifié. L'exploitation future de la grille des figures supposera donc la mise en place d'un système de veille territoriale ouvert à bien d'autres capteurs de l'évolution des territoires.

Une spécificité de la prospective inter-Scot : lui associer en continu un travail sur les représentations (cartes et dessins)

Le comité inter-Scot s'est fixé trois objectifs en sollicitant les conseils de Martin Vanier, enseignant-chercheur à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble, et les contributions de Robert Jessel, cartographe-dessinateur.

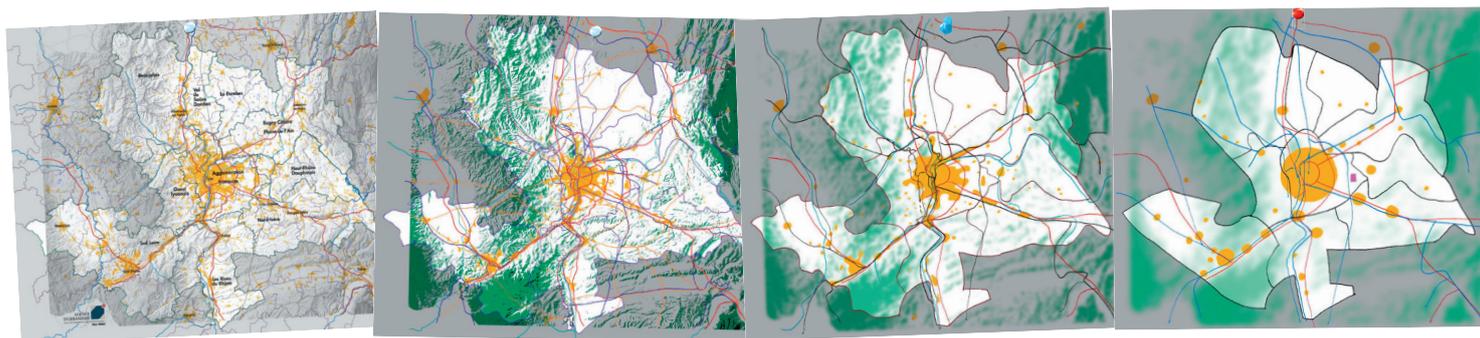
- Faciliter, par l'image, la communication et la compréhension des approches prospectives
- Inciter la prospective à se prononcer sur les questions territoriales, par la production de cartes schématiques
- Alimenter les débats au fur et à mesure des séances, en faisant réagir les membres des ateliers aux propositions iconographiques du dessinateur

Au-delà de la riche production d'images qui accompagne ce carnet, un travail parallèle a été mené pour proposer un fond de plan de l'inter-Scot.

L'intérêt d'un fond de plan schématique est de partager un mode de représentation :

- adapté à l'échelle métropolitaine de l'inter-Scot : avec 743 communes et 2,6 millions d'habitants, une carte précise ne serait pas lisible, il s'agit donc de s'entendre entre les 10 Scot sur le choix des éléments saillants qui constituent le support adapté pour exprimer les enjeux de l'aire métropolitaine
- autour de 3 sujets principaux dans un premier temps : hiérarchie des pôles urbains de la métropole, grandes entités géographiques et paysagères, axes structurants de la métropole. D'autres « couches » de ce « mini-SIG » (système d'information géographique) de l'inter-Scot pourront ensuite s'ajouter selon les enjeux qu'il s'agira d'exprimer.

Ce fond de plan est donc appelé à vivre et évoluer au gré de son maniement et de la négociation de ses caractéristiques. C'est un objet vivant, qui traduit le degré d'entente possible sur les éléments qui constituent l'armature de la métropole.



construction du fond de plan.

Les quatre problématiques métropolitaines à mettre sous surveillance

Voici 4 questions de fond qui constituent les cadres communs de la réflexion des acteurs de l'inter-Scot de la métropole lyonnaise désireux d'agir dans le sens de la cohérence de cet espace.

Ce sont les 4 catégories de problèmes auxquels nous pouvons nous référer, d'un commun accord, lorsqu'un événement, un fait, une rupture, une bifurcation, viennent modifier nos références de réflexion et d'action.

Ces questions, ou catégories de problèmes, nous serviront à interpréter les événements, faits, ruptures ou bifurcations qui viennent a priori mettre de l'incertitude dans le changement.

Bien entendu, au fur et à mesure de leur confrontation à la veille territoriale, ces 4 problématiques demanderont à être adaptées et reformulées, en fonction des changements identifiés.

I. Qui gouverne l'espace de l'inter-Scot et qu'est-ce qui organise la gouvernance de cet espace ?

Enjeu : la cohérence de l'action et la décision

Mots-clés : acteurs, pouvoirs locaux, échelles, territoires, leaders, décideurs, partenariat, hégémonie, citoyens, participation, technocratie, Etat, scènes, règles, arbitrages, négociation, lobbys, société civile, gestion, intérêt général, crise de la représentation, ...

Problématique :

Le territoire de l'inter-Scot est un espace institutionnellement complexe, aux pouvoirs nombreux et aux acteurs multiples (60 intercommunalités, plusieurs départements, nombreux organismes en charge des questions de la métropole). Aucun pouvoir unique ne peut prétendre le gouverner et échapper à cette complexité : faire de l'intérêt commun, avec des acteurs multiples, tous légitimes, voilà bien le défi et la problématique majeurs. Mais la complexité peut ne pas être synonyme de désordre et d'échec collectif. Entre les différents territoires, les différentes échelles, les différents mondes de décision, les différents systèmes d'action, qu'est-ce qui organise le fonctionnement collectif dans un même espace, rétif au gouvernement unique ? Et qu'est-ce qui, au contraire, affaiblit la gouvernance de l'aire métropolitaine lyonnaise ?

Tendances à l'oeuvre :

- **Intégration** : petit à petit, sans qu'aucun dispositif de gouvernement ne soit explicitement institué, un système d'action cohérent se met en place, qui organise la gouvernance de la métropole lyonnaise, en s'appuyant sur une légitimité tacite : les élus des territoires composant l'espace (intégration par le politique) ; les techniciens agissant comme un milieu professionnel en charge d'un intérêt collectif (intégration par le technocratique) ; les acteurs économiques constituant un monde influent et convergent (intégration par l'économique), etc. Quel que soit le système qui entraîne les autres, la logique d'intégration domine.

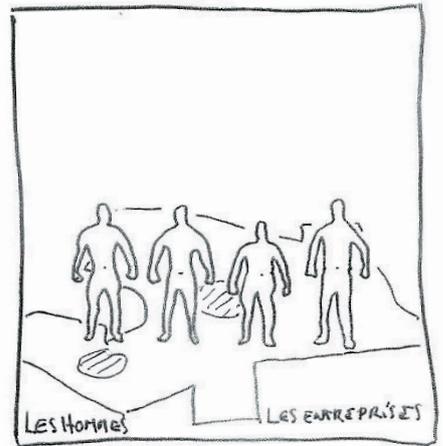
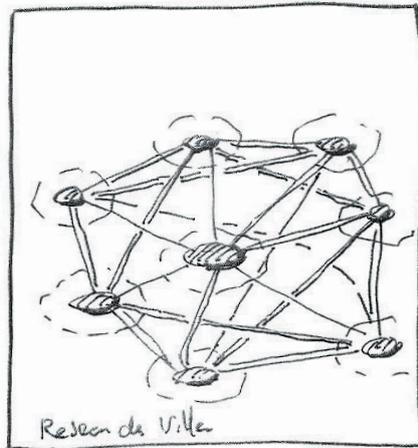
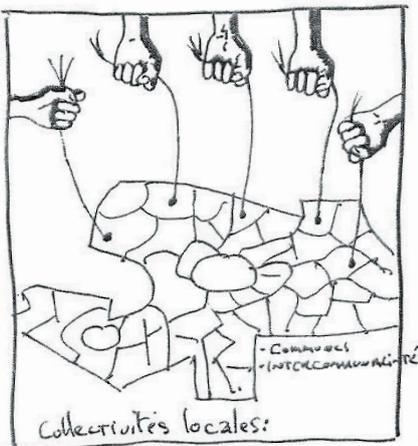
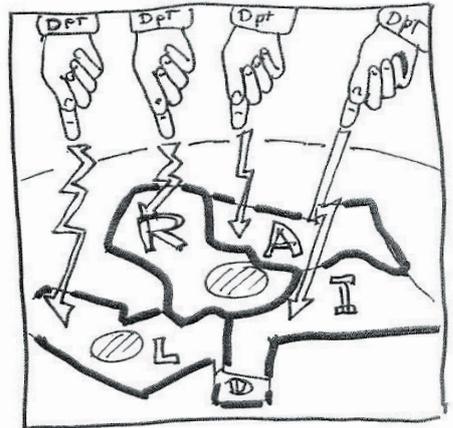
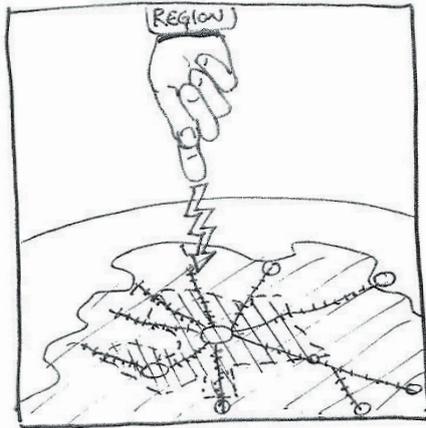
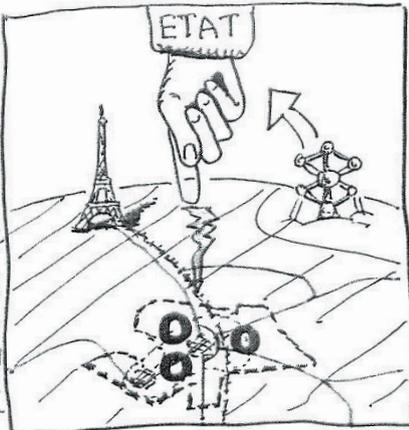
- **Morcellement et autonomie des territoires** : aucun système ne parvient à unifier le fonctionnement politique, technique et décisionnel de la métropole lyonnaise, et c'est donc le foisonnement des divers systèmes de décision qui trouve libre cours, nécessitant des cloisonnements d'espaces pour limiter les conflits ouverts entre logiques de décision. Cette tendance, contraire à la précédente, s'exprime alternativement à elle : les deux peuvent co-exister au même moment, non sans tension.

- **Fédéralisme** : le « gouvernement » s'organise, mais sur le mode fédéral, c'est-à-dire comme une représentation explicite des intérêts de secteurs territoriaux, dans un équilibre admis et respecté (à 10 ? à 6 ? à 4 ? ...). Le principe de subsidiarité rassure les territoires qui redoutent la perte de certaines compétences. C'est, en somme, un compromis entre les deux voies précédentes, une façon de faire fonctionner leur opposition.

Hypothèse de tendance émergente :

- **Nouvelle citoyenneté** : les citoyens de la métropole lyonnaise, organisés en association, s'exprimant dans le cadre de la démocratie participative, agissant à travers la société civile organisée, les médias ou sous forme de lobbys, pèsent de façon incontournable sur la gouvernance de l'espace de l'inter-Scot et constituent en quelque sorte son pouvoir de fait. Le schéma de tensions précédemment décrit se trouve débordé par une autre logique, pas moins légitime.

PRESCRIPTIONS LOIS



2. Selon quelles logiques spatiales se structure et fonctionne l'aire métropolitaine lyonnaise ?

Enjeu : la cohérence spatiale et fonctionnelle.

Mots-clés : territoires, pôles, centres, centralités, polycentrisme, périphéries, couronnes, axes, réseaux, infrastructures, couloirs, pleins et vides, lieux et liens, concentration, déséquilibre, fractures, frontières, armature, système, fonctions métropolitaines...

Problématique :

La métropole lyonnaise est un espace fonctionnellement complexe, du fait de la diversité de sa configuration, de ses héritages, de ses ressources, et de ses formes d'occupation. Aucune géographie schématique ne peut prétendre le résumer en vocations distribuées a priori, qui seraient très vite contredites par les dynamiques sociales et économiques. Mais ces dynamiques peuvent ne pas donner lieu à la pure compétition désordonnée des espaces, avec ses gagnants et ses perdants : la diversité n'est pas le chaos, et il n'y a guère de hasard dans la façon dont l'espace s'organise. A quelle logique spatiale principale répond la transformation permanente des activités humaines qui construisent le territoire de l'inter-Scot ?

Tendances possibles :

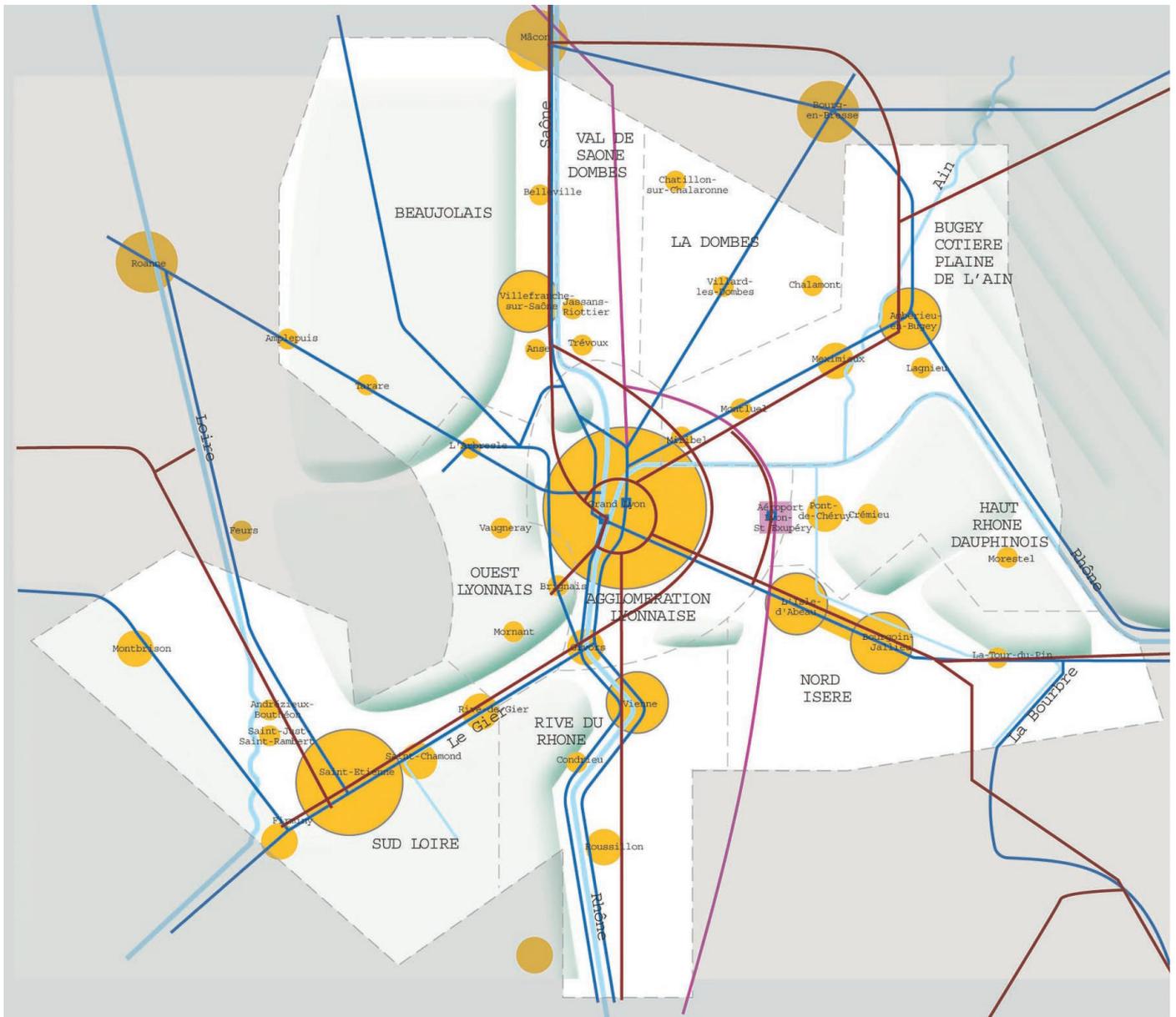
- **Centre-périphérisme** : le poids de l'agglomération lyonnaise, et en son sein de la ville de Lyon plus particulièrement, reste décisif pour comprendre toute la structure et le fonctionnement de l'aire métropolitaine, où les fonctions se distribuent essentiellement en fonction de la distance au centre métropolitain dominant, voire hégémonique. Dans cette tendance, le rapport au centre est aussi obsédant qu'au niveau national le rapport à Paris.

- **Polycentrisme et renversement** : bien que de taille durablement inégale, les différents centres et pôles de l'aire métropolitaine constituent une offre de fonctions qui forme un système dans lequel les habitants et les entreprises de la métropole lyonnaise effectuent des choix multiples. Le renforcement de la centralité stéphanoise et l'émergence de nouvelles polarités de proximité en périphérie redistribuent les cartes de la centralité historique lyonnaise. C'est la tendance alternative à la précédente.

- **Structuration par les axes** : ce ne sont pas tant les centres et les pôles qui organisent l'espace, que les axes qui les relient, et au long desquels se forment des concentrations linéaires, plus ou moins spécialisées et hiérarchisées selon leurs fonctions et leur évolution. Les flux d'hommes et de marchandises (mais aussi aujourd'hui de données numériques) rendent ces corridors structurants. La métropole lyonnaise s'organise comme le filet de ces axes qui font comme les « rues » de l'aire métropolitaine, dont les centres sont les carrefours. Cette tendance combine les deux précédentes.

Hypothèse de tendance émergente :

- **Structuration par les interfluves** (espaces compris entre les vallées): la concentration maximale dans les pôles et sur les axes rend précieux le maintien d'espaces libres d'urbanisation, ouverts à d'autres usages que les usages résidentiels et bâtis. Ces espaces de faible densité, voire de non occupation, représentent des ressources stratégiques pour un développement soutenable, à condition d'être conservés comme espaces ouverts, et constituent en eux-mêmes la structure vitale de l'aire métropolitaine. Les « vides » de la métropole deviennent de nouvelles formes de « pleins ».



3. Quel modèle de développement économique identifie la métropole lyonnaise à l'extérieur (depuis le reste de la France, de l'Europe et du monde) ?

Enjeu : la cohérence du développement

Mots-clés : activités, attractivité, rayonnement, avantages comparatifs, compétitivité, carrefour, positions, flux, grands réseaux, système productif, valeur ajoutée, économie résidentielle, internationalisation, Europe, Paris, connexions, coopérations, technologies moteurs...

Problématique : A quoi sert l'aire métropolitaine lyonnaise, considérée comme un ensemble, et non plus à travers ses différences et fonctionnements internes ? Quel rôle dominant (ou dominé ?) et quelle place tient-elle dans l'espace économique qui l'englobe, de la région au monde entier, en passant par la France et l'Europe ? Qu'est-ce qui renforce ce rôle et cette place et qu'est-ce qui les affaiblit ? A quels autres espaces, proches ou lointains, la métropole lyonnaise se trouve (ou devrait se trouver) spécifiquement attachée, et par quels liens majeurs, matériels et immatériels ?

Tendances possibles :

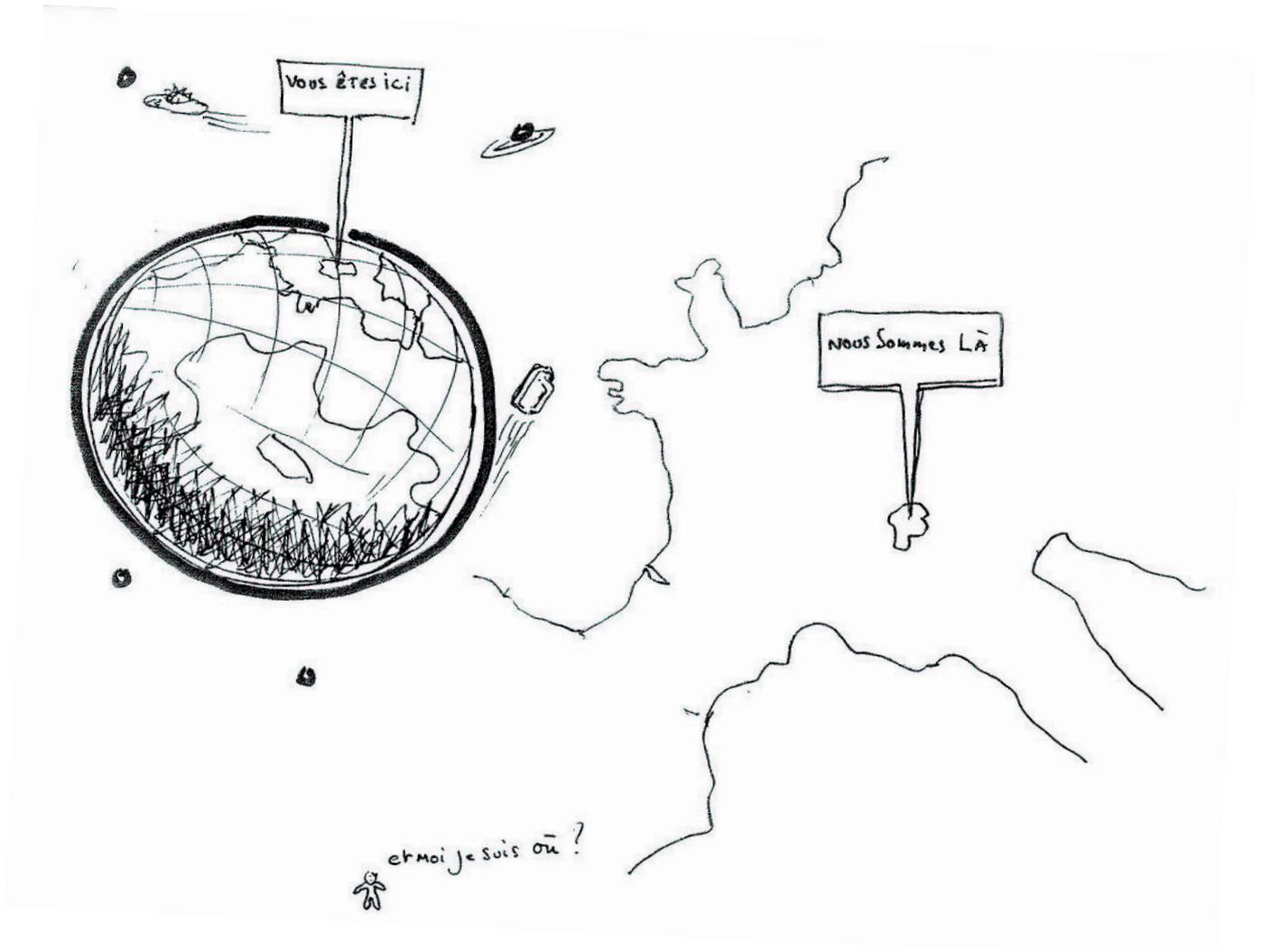
- **Perpétuation et renforcement de fonctions productives spécifiques** : l'aire métropolitaine demeure un puissant espace industriel, en appui sur des filières qui se transforment mais conservent des avantages comparatifs forts, du fait de leurs acquis et de leur synergie. Le système productif de la grande région lyonnaise et stéphanoise se maintient, à travers ses mutations, lesquelles incluent comme dans tous les pays industriels développés un glissement vers les services et la production de biens immatériels.

- **Banalisation par l'économie résidentielle** : les fonctions, banales ou spécifiques, de reproduction sociale (services aux ménages) constituent l'essentiel de l'emploi et du tissu économique, et un facteur important d'attractivité pour les territoires qui composent l'aire métropolitaine. Du fait d'une population plus âgée, mais aussi des besoins sociaux plus nombreux et des exigences croissantes quant aux services d'intérêt collectif, l'économie de l'aire métropolitaine lyonnaise tend vers une banalisation de son rôle dans l'ensemble national, tout en présentant, par ses services, une attractivité métropolitaine supérieure. Pendant ce temps, le tissu productif de l'Europe se déplace plus à l'Est, celui du monde aussi.

- **Une aire généraliste, mais de première importance dans l'échange européen** : multifonctions, parce qu'autant productive que de services, l'aire métropolitaine profite toujours plus de son rôle historique d'intermédiation entre l'Europe du nord et l'Europe du sud, entre le monde rhodanien et du centre de la France, et le monde alpin et du centre de l'Europe, ce qui organise une économie de l'échange et de la circulation avant tout. Cette tendance englobe les deux précédentes, mais elle souligne l'importance des facteurs d'entraînement extérieurs à l'aire métropolitaine.

Hypothèse de tendance émergente :

- **Epanouissement d'un nouveau moteur économique** : des bifurcations, par filiations technologiques successives, animent des reconversions imprévues qui changent profondément la base économique de l'aire métropolitaine. Ceci est déjà arrivé plusieurs fois dans l'histoire de l'économie lyonnaise et stéphanoise. Difficile à prédire, ce genre de saut technologique peut être pleinement exploité par les forces locales, comme il peut signifier, a posteriori, un rendez-vous manqué.



4. Qui sommes-nous et comment vivons-nous ensemble, habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise?

Enjeu : la cohérence des représentations collectives

Mots-clés : représentations, identités, patrimoines, mutations, mémoire, bien commun, cohésion, culture, valeurs, modèles, cosmopolitisme, migrations, (multi-) appartenance, services, solidarité, entre-soi, marginalité, ségrégation...

Problématique : Si l'on partage l'idée que toute société vaut pour sa richesse et sa diversité culturelles, la cohésion de son système de valeurs et la solidarité qu'il organise, mais aussi la liberté garantie aux individus qui la composent, on ne peut qu'interroger ce que les habitants de la métropole disent d'eux-mêmes et vouloir pour eux-mêmes, c'est-à-dire leurs représentations collectives.

Comment nous appellerons-nous, dans 25 ans, en tant qu'habitants de la métropole lyonnaise ? Aurons-nous un nouveau nom commun, à l'image des « Franciliens » que sont devenus, en une petite génération, les habitants de la région parisienne ? Qu'aurons-nous d'autre en commun que le nom, à travers cette appartenance à un même espace de vie, et que tiendrons-nous à affirmer comme différences ? Qu'est-ce qui nous unit et nous rend solidaires ? Qu'est-ce qui nous sépare et nous oppose ?

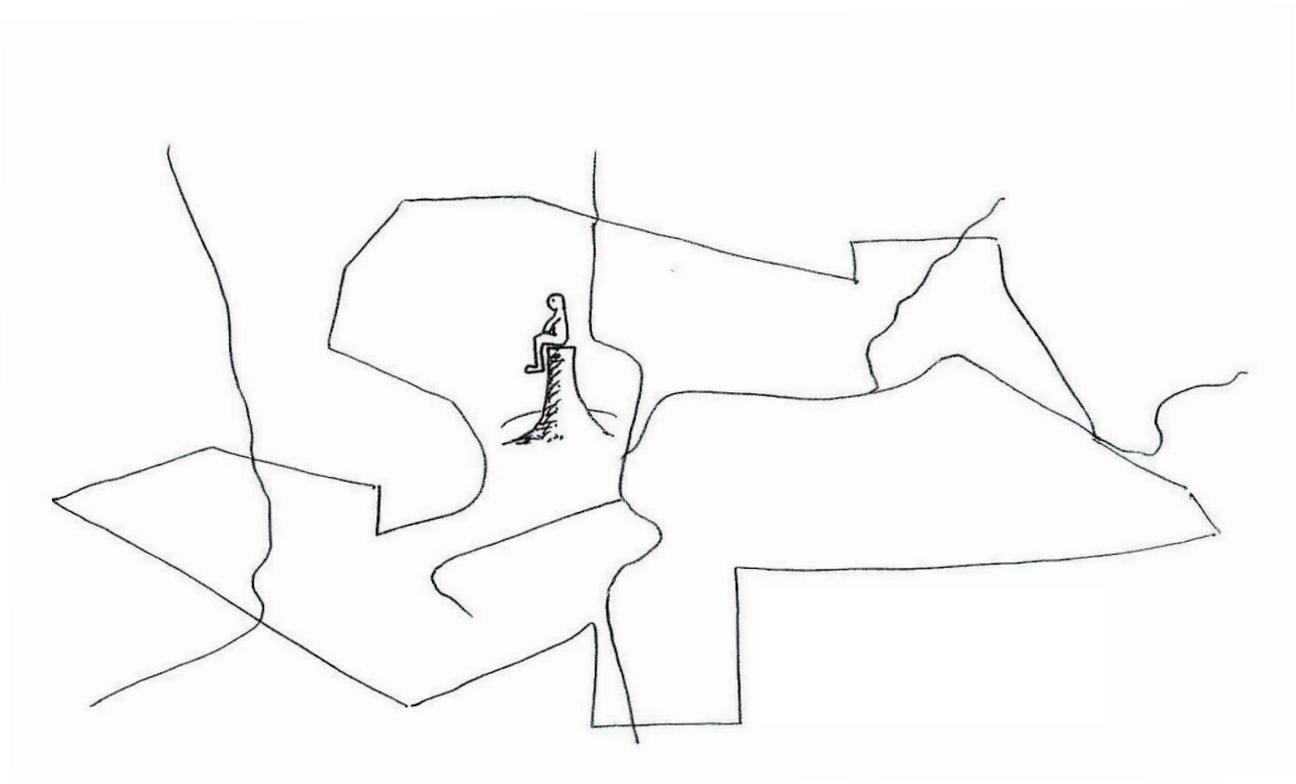
Tendances possibles :

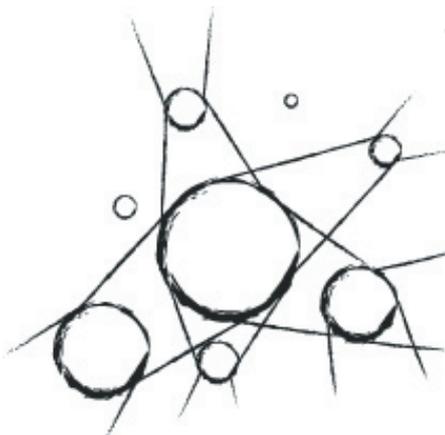
- **Affirmation des identités communautaires territoriales** : comme un peu partout en Europe, voire au-delà, se constituent des groupes bien distincts les uns des autres, soucieux de leur identité, voire de leur autonomie, ou mis à l'écart les uns par les autres. Ces groupes cultivent leur différence sur une base simplement territoriale, culturelle, voire religieuse, mais toujours en référence à leur espace de reproduction sociale. La société est plus morcelée, la question des identités et des appartenances y est centrale, celle des ségrégations obsédante. L'aire métropolitaine lyonnaise est alors une communauté de communautés ?

- **Métropolisation sociale et culturelle, brassage et mixage** : l'ouverture des territoires, autour d'un noyau métropolitain qui s'est beaucoup internationalisé, favorise le renouvellement des groupes sociaux, des cultures, des comportements, des patrimoines. Fortement connectée à d'autres cultures européennes et mondiales, l'aire métropolitaine lyonnaise en combine les apports et les innovations sociales, dans un « syncrétisme métropolitain » qui fait d'elle un « lieu d'Europe ». Il y a des inégalités sociales et spatiales, mais les effets de brassage les redistribuent en permanence. La société est alors plus « locale-planétaire » alors que la tendance précédente est plus territorialisée. Ces deux tendances cultivent des valeurs opposées, mais la société est suffisamment diverse pour les accueillir toutes les deux.

Hypothèse de tendance émergente :

- **Bien commun éco-logique** : la configuration propre à la métropole lyonnaise, sa géographie naturelle, son patrimoine écologique, ses ressources environnementales fondent l'attachement principal des habitants à leur territoire. La conscience de partager un espace aux ressources fragiles, dont dépend la qualité de vie de tous, constitue une valeur de rassemblement des aspirations et des idéaux individuels et collectifs, au-delà de la diversité sociale. Habiter l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est habiter un bien commun d'intérêt environnemental, un « éco-logis. »



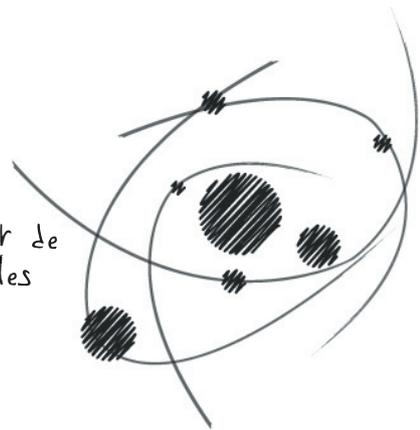


la métropole intégrée

Le pilotage de la métropole incombe à quelques grandes structures publiques.
Les pôles moteurs s'accordent collectivement sur les priorités du développement et la répartition des retombées sur le territoire.

la métropole atomisée

Chaque territoire cherche à tirer profit de la dynamique métropolitaine selon des cycles d'attraction et de répulsion locales.

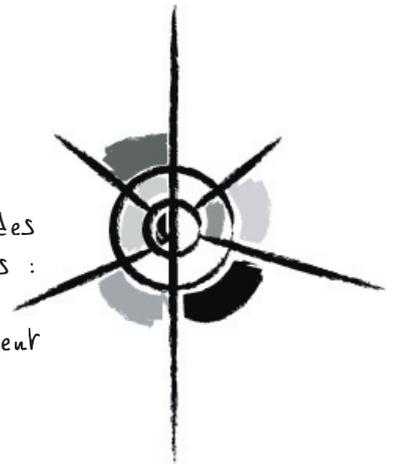


la métropole franchisée

Le développement métropolitain est livré aux logiques marchandes et donc aux dictats de l'emplacement.

la métropole fonctionnelle

La construction métropolitaine est fondée sur des réponses techniques aux nécessités fonctionnalistes : "habiter, travailler, circuler, se récréer".
La priorité est donnée au Zoning et à l'écoulement des flux.



la métropole engagée

C'est la construction métropolitaine par la mise en action des réseaux.
Les initiatives de la société civile structurent la métropole et l'insèrent de facto dans la toile mondiale.

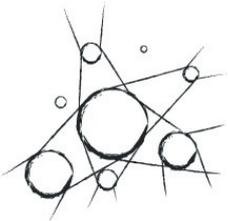
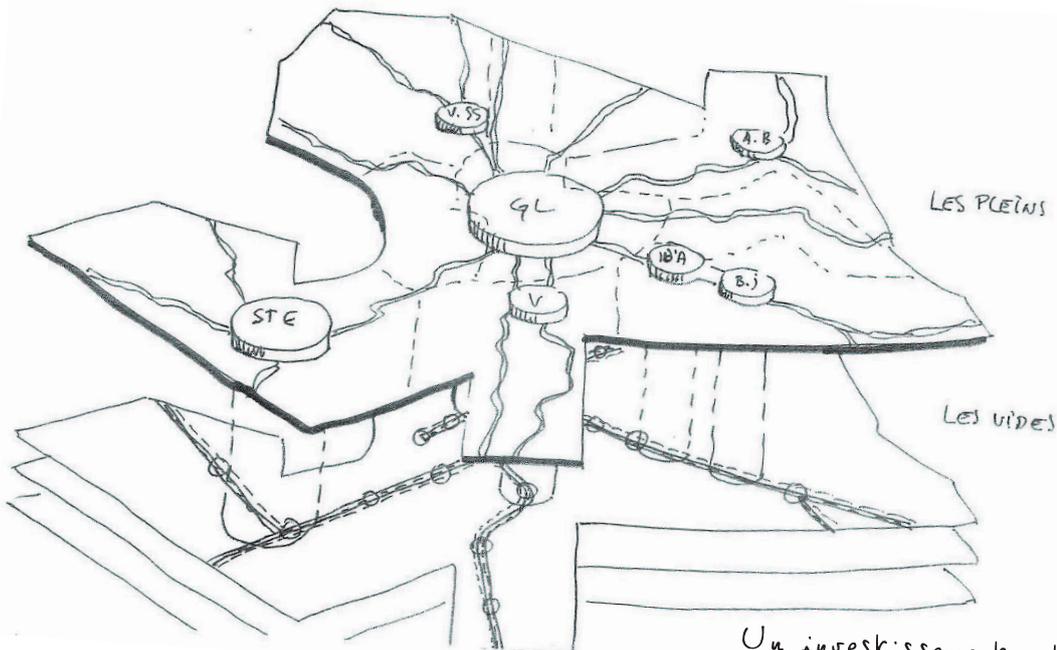
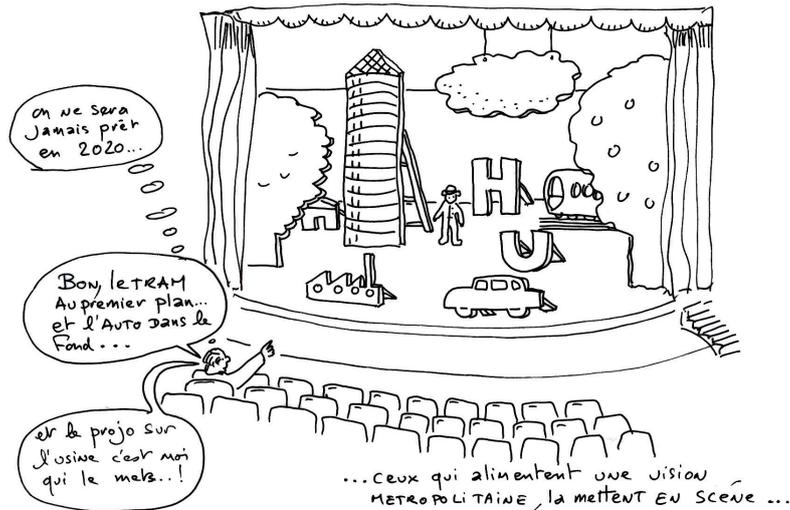


Figure A : la métropole intégrée

Primauté des cohérences collectives

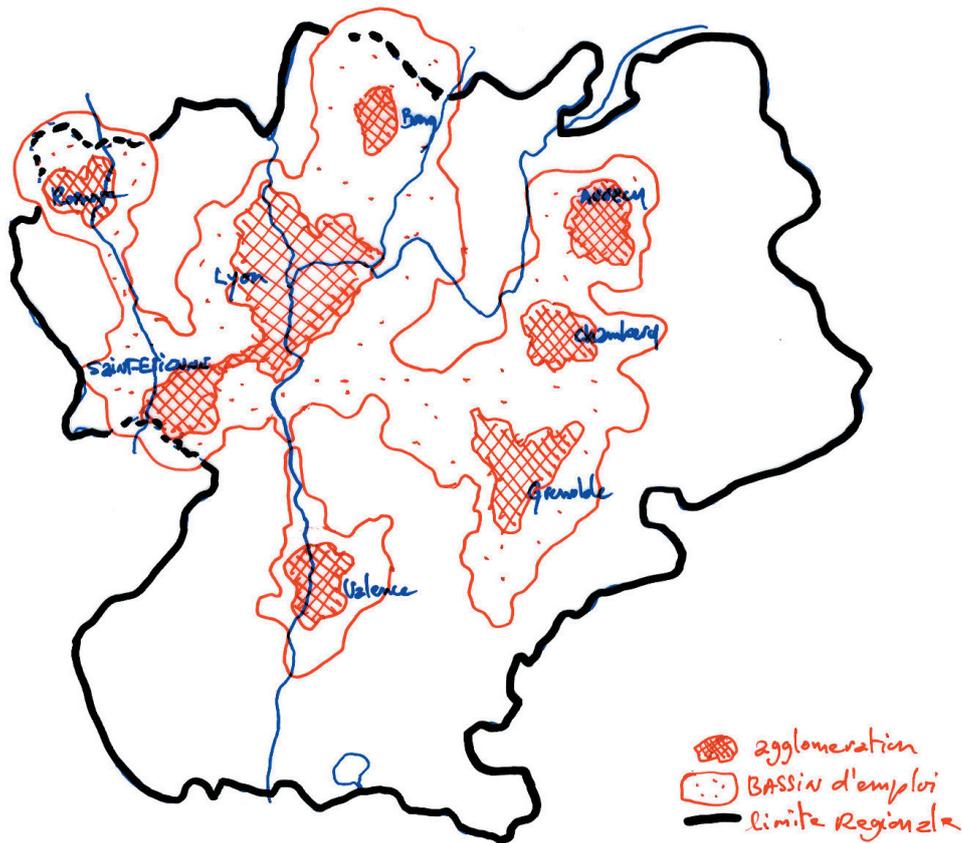


Un investissement entier du territoire où les vides deviennent aussi des pleins.

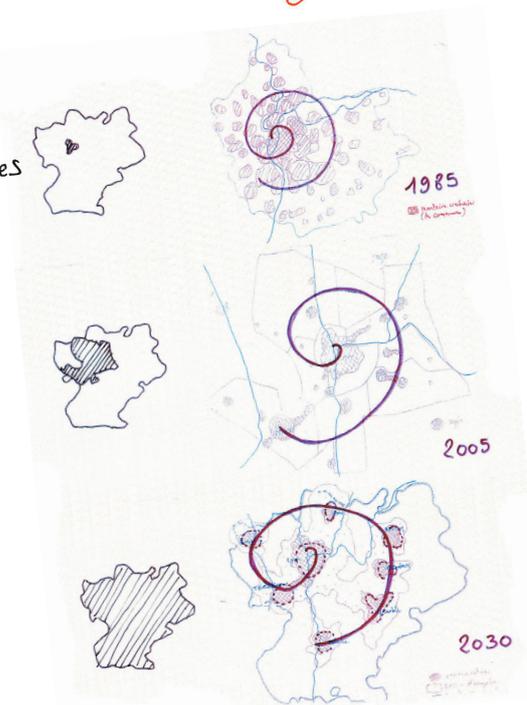
En 2030, la métropole lyonnaise est autant une réalité politique qu'une réalité vécue par ses habitants. Un arsenal d'outils de gestion du territoire (en matière de déplacements, de politique foncière, de marketing économique, etc.) a pris l'aire métropolitaine comme champ d'action. Ces outils sont mobilisés par des leaders capables d'impulser des politiques publiques à cette échelle. Ils ont su pour cela proposer ou être les interprètes de visions globales de la région lyonnaise, en s'appuyant sur ses identités à la fois urbaines et naturelles (chaque territoire porte un aspect de l'image de la métropole). Le pilotage public est donc clarifié et marque son empreinte sur les territoires par une planification volontariste. Au risque de laisser les citoyens plutôt passifs et spectateurs de l'intégration métropolitaine.

La métropole est donc devenue l'objet d'une dynamique propre. Son portage politique a su trouver sa légitimité auprès des populations, que ce soit par des élections au suffrage direct, un marketing territorial efficace, l'écho de médias qui se sont (re-)positionnés sur l'échelle métropolitaine, etc. Cette métropole intégrée cherche à donner à chaque composante territoriale sa place dans l'armature métropolitaine, mais de façon hiérarchisée et différenciée : le développement économique ou démographique n'est par exemple pas uniformément réparti de façon à privilégier les pôles urbains et strictement préserver des poumons verts pour la métropole. Des outils de péréquation permettent d'aider financièrement certains territoires en difficulté (reconversion économique, désaffectation résidentielle) au nom du principe de solidarité et de l'intérêt métropolitain. Ce dernier impose aussi une logique d'économie des ressources dont dispose la métropole : eau, foncier, sources d'énergie, etc.

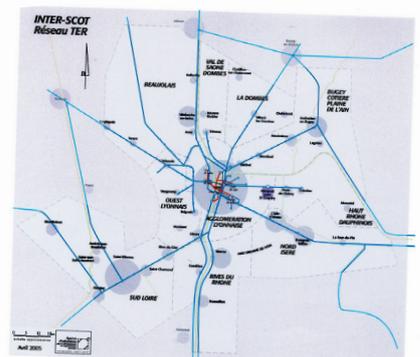
Figure A : la métropole intégrée



A l'horizon 2030, l'intégration métropolitaine renforce le dialogue avec les villes de Rhône-Alpes.



d'un commun accord !



priorité à l'armature ferroviaire

Quels acteurs ?

Les grandes collectivités locales (région, communautés urbaines ou d'agglomération, grands syndicats mixtes), voire une nouvelle entité métropolitaine.

Les outils d'organisation, de gestion du bassin de vie métropolitain : organismes consulaires interdépartementaux, agence d'urbanisme métropolitaine, autorité organisatrice des transports unique, etc.

Quelques réseaux d'acteurs qui trouvent leur compte dans une métropole intégrée.

Quels territoires ?

Renforcement du tripôle Lyon-St Etienne-Nord Isère et des infrastructures qui relie ces pôles.

La hiérarchie urbaine est clarifiée. Les pôles urbains de proximité et les pôles d'emplois sont développés s'ils sont accessibles en transports en commun.

Les espaces agricoles et naturels sont intégrés dans le projet métropolitain et protégés en tant que tels de la pression périurbaine (pour leurs multiples vocations : nourricière, de protection des ressources, récréative).

Développement du pôle métropolitain de St Exupéry, point d'échange principal entre la métropole et le reste du monde (l'Etat accepte de le promouvoir au rang de 2ème plateforme aérienne nationale).

Quelles activités ?

Fonctions métropolitaines supérieures à Lyon et Saint Etienne (notion de reproduction sociale élargie).

Délocalisation de sièges d'entreprises et d'organismes publics franciliens et européens (attirés par l'effectivité du discours métropolitain) et développement du tertiaire d'entreprise : Elle devient une des quinze métropoles européennes les plus attractives pour les entreprises au classement annuel de Healey & Baker.

L'attractivité démographique de l'ensemble de la métropole conforte le développement des services à la personne.

Quelles représentations ?

Production de plans stratégiques et de schémas de planification de la métropole.

Le discours politique produit des visions métropolitaines appropriées par les acteurs de la société.

Lisibilité internationale de la métropole sur quelques créneaux.

Le siège de la Région est transféré à Saint Exupéry.

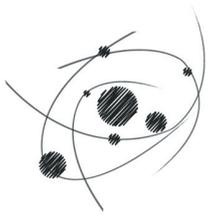
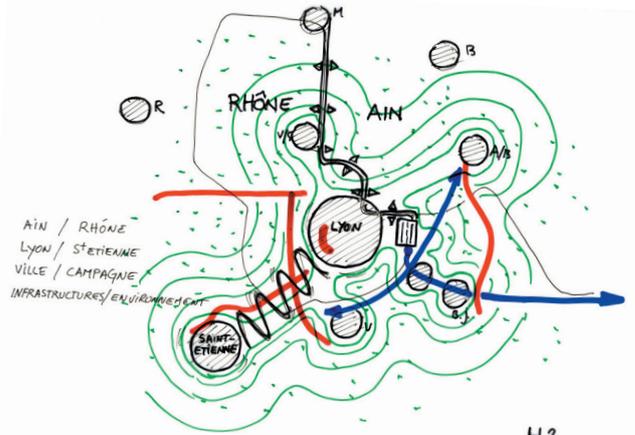


Figure B : la métropole atomisée

Primauté des cohérences locales



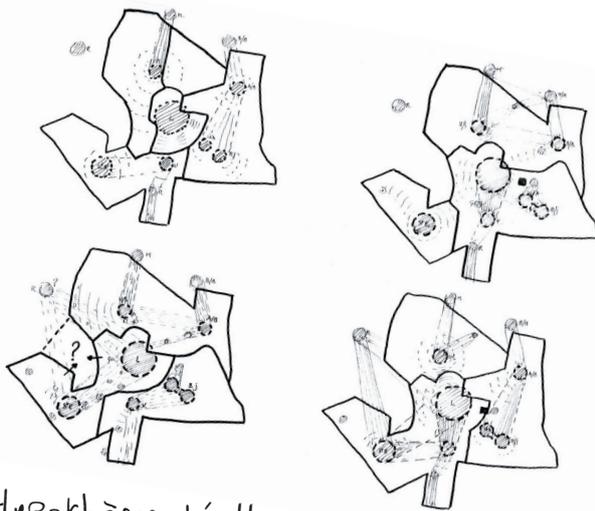
"opus incertum"
LES "INTERCO."



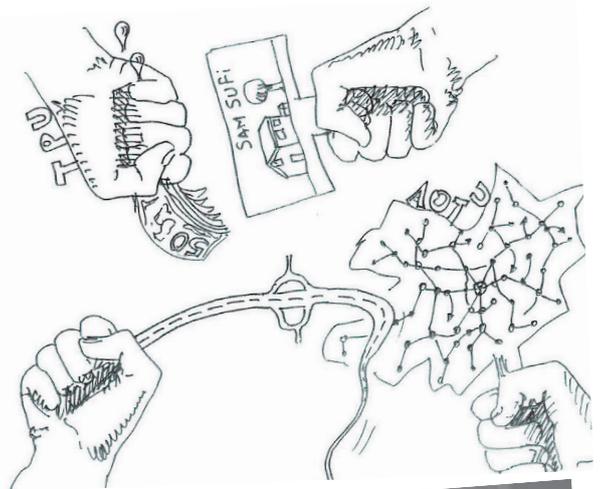
H2
la traduction des conflits dans
l'espace métropolitain



vision d'opposition ville-campagne



Hypothèses d'alliances



l'intérêt de tous n'est pas
celui de chacun ...

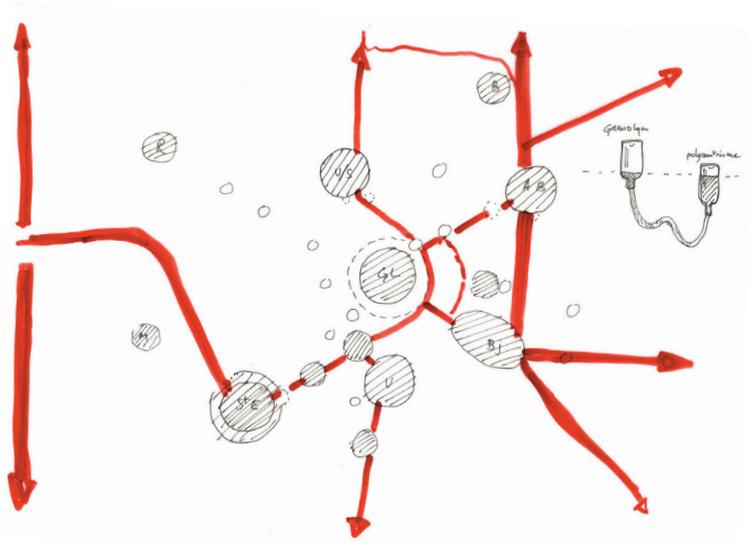


En 2030, la métropole lyonnaise est surtout la somme des nombreuses collectivités locales qui la composent. La poursuite de la décentralisation a renforcé l'autonomie et les pouvoirs de chaque niveau de décision existant. Les structures de coordination se sont démultipliées pour faire face au partage des compétences entre plusieurs autorités mais aucune instance métropolitaine n'a émergé, faute de portage politique. Les élus ont en effet privilégié l'ancrage local (intercommunal) pour conserver leur autonomie politique et fiscale en refusant les transferts de compétences ou financiers qui auraient renforcé l'emprise d'une autorité supérieure. Les compétences en urbanisme restent souvent dans les mains des communes.

Les rares débats qui concernent la métropole découlent d'opportunités qui peuvent contraindre les élus à se positionner à cette échelle : des jeux d'alliance aboutissent parfois à des choix (comme la construction d'un grand contournement de la métropole ou d'une piste supplémentaire pour l'aéroport) mais la plupart du temps, les antagonismes sont trop forts, les finances locales trop faibles (absence d'économies d'échelle) et les lobbys associatifs trop mobilisés pour que ces décisions se concrétisent.

Chaque territoire cherche à tirer profit de la dynamique métropolitaine et de la masse critique atteinte par la région lyonnaise mais les rapports de force permanents et conflictuels mobilisent les énergies, affectent le dynamisme général et diluent le développement. Certains territoires s'en sortent bien du fait de leur assise financière et de leur accessibilité, tandis que d'autres se marginalisent.

Figure B : la métropole atomisée

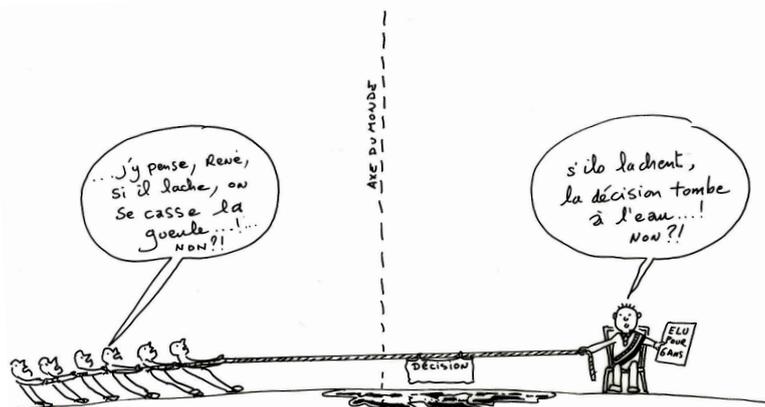


Principe des "bases communicants"



Smirnov : courrier international n° 763

Quelle marge de manoeuvre ?

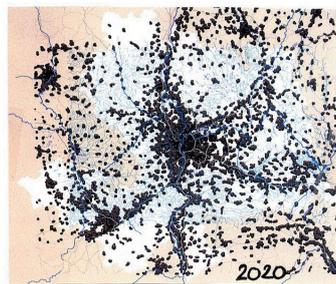
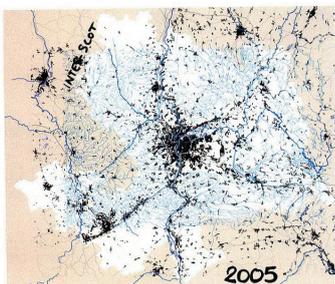


LE POIDS DES HABITANTS, DES INSTANCES PARTICIPATIVES



"Chacun cherche son charme"

Les anti-tram passent à l'attaque
les associations locales se font entendre
les riverains haussent le ton
les riverains font du bruit
 Protestations des contre les travaux du tram



"fil de l'eau"...

Quels acteurs ?

Les pouvoirs locaux qui protègent leur légitimité et leur capital électoral et financier.

La défense des intérêts locaux émane de lobbys puissants et nombreux qui ne veulent pas de désagréments dans leur jardin (not in my backyard). Ils sont rompus aux outils de pression (mobilisation des médias, circulation de l'information sur internet, contre-expertises, etc.). Ceux qui ont les moyens de se mobiliser mettent en échec les projets portant atteinte à leur cadre de vie (et à la valorisation foncière ou immobilière afférente).

La vie sociale, même si elle relève de l'entre-soi et de l'évitement, peut être très dynamique et active.

Quels territoires ?

Les écarts entre les territoires se creusent : gentrification, périurbanisation, relégation (Jacques Donzelot).

Les grands centres urbains se gentrifient, rejettent leurs classes moyennes et populaires, concentrent certaines fonctions métropolitaines, se désindustrialisent, mais l'absence d'accords avec les périphéries dégrade leur accessibilité et les déplacements routiers, plus nombreux, asphyxient les agglomérations.

Les couronnes périurbaines poursuivent leur développement (extensif dans leurs premières phases puis plus intensif), elles donnent la priorité à la préservation du cadre de vie et aux emplois de proximité en lien avec le vieillissement de leurs populations.

Certains territoires n'ont pas les moyens de sortir de la crise et ne sont pas aidés par leurs voisins. Des espaces de relégation se dessinent, en particulier dans d'anciens sites industriels (Pont de Chérury, la vallée du Gier), à proximité de zones d'activité ou commerciales qui ne sont pas parvenues à se requalifier, dans quelques poches de la 1ère couronne lyonnaise et quelques zones périurbaines où les copropriétés sont en difficulté (ménages surendettés).

Les grandes infrastructures et équipements métropolitains envisagés en 2005 n'ont pas été réalisés faute d'entente sur l'intérêt métropolitain commun (Saint Exupéry stagne et la 2ème plateforme nationale est finalement dévolue à Nantes-Notre Dame des Landes). Les investissements sont saupoudrés (élargissement de routes départementales, déviations de bourgs). Les hyper-centres de Lyon et St Etienne se libèrent de la pression automobile grâce à des péages mais l'absence de concertation avec les périphéries engorge les portes d'entrée dans les agglomérations.

Quelles activités ?

Les services à la personne, les emplois de « reproduction sociale simple » se démultiplient.

Les services liés aux touristes, aux retraités, aux maisons secondaires sont favorisés par la préservation du cadre de vie de certains espaces.

L'économie productive est en régression, elle ne trouve plus les équipements et externalités d'une métropole.

Quelles représentations ?

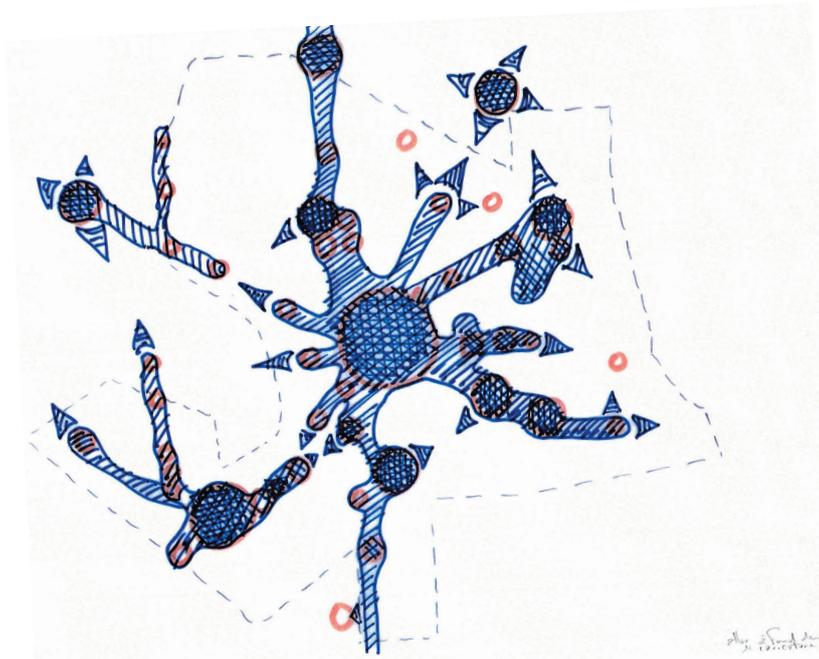
Un territoire en panne de projet politique fédérateur, (cf. la crise actuelle de l'Union Européenne).

La métropole lyonnaise est en déclin car elle disperse ses forces, elle n'atteint pas la masse critique qui lui donnerait une lisibilité européenne.

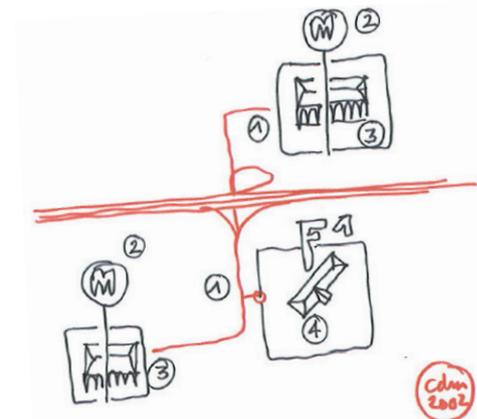
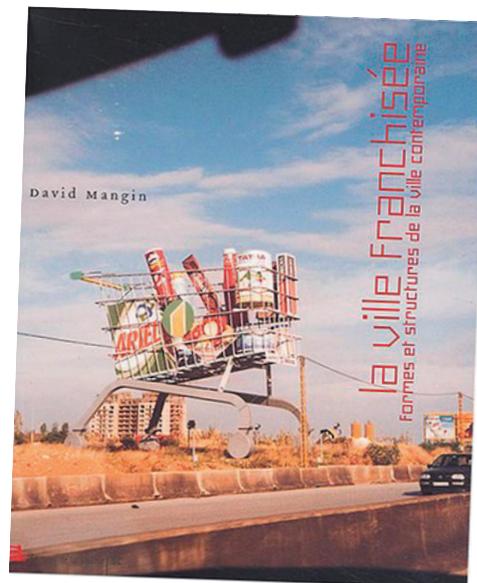


Figure C : la métropole franchisée

Primauté des cohérences marchandes



logique de développement en rentacules le long des corridors d'infrastructures

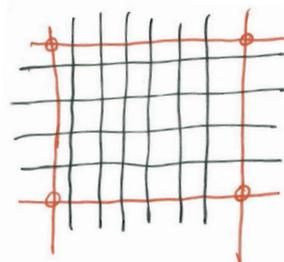


"l'architecture franchisée doit être un produit routier accessible (1), visible (2), reproductible (3) et espacé (4)" D. Mangin

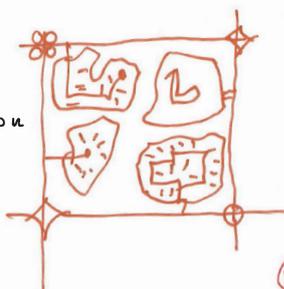


L'immense réserve foncière économique des espaces dits sans qualité.

"la ville passante..."



... ou une juxtaposition d'environnements sécurisés" D. Mangin



Le territoire métropolitain est dessiné par les initiatives privées, les finances publiques étant mobilisées par le coût des grands services urbains, du vieillissement de la population, du fonctionnement des équipements déjà existants, etc. La planification publique a de moins en moins prise sur l'évolution des territoires, l'encadrement est moins normatif et laisse place aux acteurs privés.

Les grands opérateurs économiques qui investissent dans la métropole (promoteurs, banques, firmes multinationales qui développent des réseaux franchisés) donnent la priorité aux opérations à faible risque et rendement élevé et rapide : ils privilégient les territoires très bien desservis par la route, à proximité des échangeurs autoroutiers, pour développer une offre commerciale et logistique vite amortie.

Les centres urbains où les externalités positives sont fortes (main d'œuvre qualifiée, concentration de services aux entreprises, hauts débits numériques, etc.) et où les concurrents sont déjà en place sont aussi recherchés par les acteurs économiques majeurs. La proximité temporelle entre les pôles de la métropole et avec l'extérieur importe plus que la proximité spatiale, accentuant les effets tunnels entre eux.

Quant aux logiques résidentielles, elles s'articulent sur de fortes stratégies d'évitement social et de spéculation immobilière.

Figure C : la métropole franchisée



"anarchitecture" de Jordi Colomer



Photo-montage d'Alain Bublex



quelle reconversion une fois l'investissement amorti ?



La ville marchandisée à Paris...



... comme à Hong-Kong

Quels acteurs ?

Concentration des pouvoirs de décision dans les mains de quelques grands groupes privés d'investissement (grande distribution, promoteurs d'immobilier d'entreprises, de maisons individuelles et d'immeubles collectifs, etc). Contexte de dérégulation du droit de l'urbanisme, développement de partenariats publics-privés où les collectivités sont en position de faiblesse.

Quels territoires ?

Les concentrations urbaines et les espaces connectés aux corridors de circulation existants : plaine de l'Est et du Forez, vallées du Rhône et de la Saône.

Les nœuds des réseaux : échangeurs, gares, aéroports, etc. : polarisation forte. Les aéroports et les gares deviennent les centres commerciaux principaux. Les autorités de transports collectifs se lancent dans la promotion immobilière autour des gares et les sociétés d'autoroutes privatisées valorisent le foncier d'entreprise autour de nouveaux échangeurs.

Le cycle d'amortissement des investissements est devenu très court, les installations/ délocalisations s'accélèrent et les mutations des territoires sont toujours plus rapides.

Attention : La flambée du prix d'une source énergétique (comme le pétrole) peut soudainement remettre en cause l'avantage comparatif de certains territoires très accessibles.

Quelles activités ?

Banques, investisseurs, promoteurs, constructeurs (y compris étrangers), groupes de B.T.P.

Développement logistique en plaine de l'Est et en Plaine du Forez, organisé directement par les chargeurs et les prestataires.

Réseaux commerciaux franchisés y compris dans les centres des villes.

Opérateurs privés de services urbains.

Quelles représentations ?

Rapport spéculatif ou consumériste au territoire : la géographie s'efface si besoin, la ville comme espace public et passant régresse face à la logique de parcs privés (de loisirs, résidentiels, d'emplois, etc.)

Marketing territorial privatisé : les territoires sont vendus comme des « produits ».

La vitesse est plus structurante que l'espace : liens isochrones entre les territoires.

Des logiques de « coups » pouvant donner une image flatteuse de Lyon à l'international dans un système de concurrence exacerbée entre métropoles, mais aussi induire localement de plus grands déséquilibres territoriaux.



Figure D : la métropole fonctionnelle

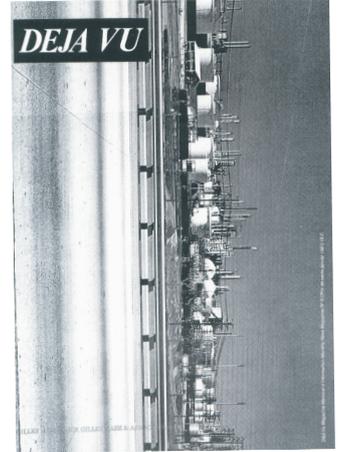
Primauté des cohérences techniques



Canton, photo de Ya Nin, "le temps de la fantasia"



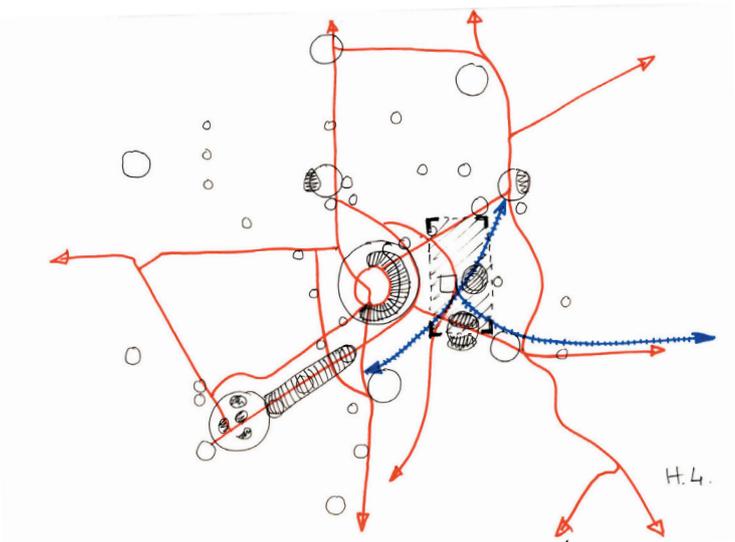
Smirnov : courrier international n 763



vue d'ensemble des projets routiers



"habiter, travailler, circuler, se récréer": le Zonage



l'empreinte fonctionnaliste



Le toujours plus efficace réseau des "RD"

La métropole n'est pas un objet politique mais technique, dont il s'agit d'assurer efficacité et performance pour répondre aux injonctions croisées des élus de plus en plus techniciens et des agents économiques.

L'aménagement de la métropole est produit au coup par coup selon les problèmes de fonctionnement qui apparaissent. La gestion des flux est au cœur des enjeux.

La production d'infrastructures nouvelles, routières en particulier, constitue la réponse technique la plus adéquate pour répondre à la demande croissante de mobilité et optimiser la séparation entre transit et desserte. Ainsi, les politiques publiques augmentent les déplacements en répondant systématiquement aux besoins par la production de réseaux supplémentaires qui créent un appel d'air. Dans cette pensée technique hyper rationnelle, la définition d'une politique de l'offre basée sur des objectifs stratégiques préalables n'est pas envisageable.

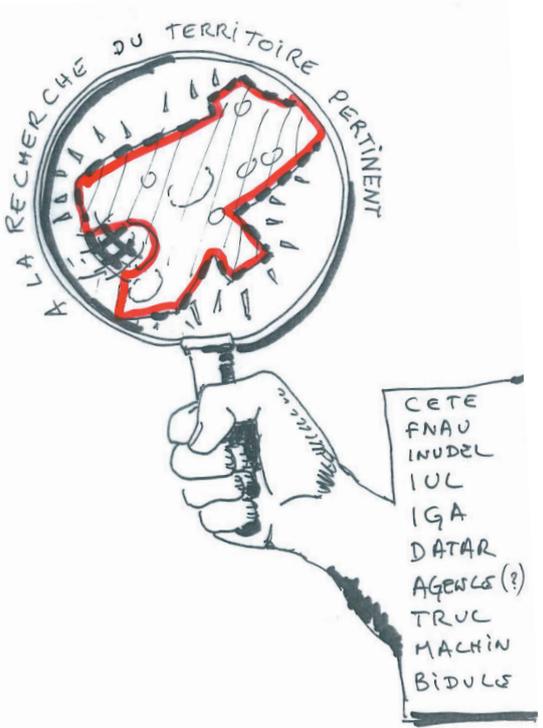
C'est la victoire de la technocratie, qui a enfin défini le territoire pertinent et dispose de la batterie complète d'indicateurs pour « décider » au nom des élus des dysfonctionnements à régler... La logique programmatrice investit d'évidence la question des infrastructures (cf. le projet de doublement de l'A7) mais elle peut aussi se déployer dans le champ des relations sociales (et dans ce cadre la politique de l'habitat peut aussi être un outil important), dans le champ environnemental (le territoire se retrouve couvert de zones Natura et autres zonages qui peuvent figer les devenirs), etc

La vision politique à long terme du territoire est abandonnée, il importe d'abord de répondre de façon programmatique et opérationnelle aux dysfonctionnements qui apparaissent à court terme.

Figure D : la métropole fonctionnelle



La gare de Perrache :
accueille
piétons,
cyclistes,
routes,
autoroute,
TER,
TGV,
bus,
cars,
métro,
tramway, ...



- o RHÔNE - ALPES
 - o ISÈRE. DROME-LOIRE
 - o RHÔNE - AIN-
 - o DAUPHINÉ-Bourgogne-
 - o LANGUEDOC-AUVERGNE-
 - o Bourbonnais-LYONNAIS.
 - o SAINT-ETIENNE - LYON
 - o !INTER-SCOT!
- CHERCHEZ L'INTRUS**
(TROP FACILE...)

Quels acteurs ?

Le pouvoir est aux mains des ingénieurs, de l'Etat qui reprend la main sur de grands dossiers d'infrastructures (en lien avec la Commission européenne) et des services techniques de plus en plus structurés dans les intercommunalités. De puissants services financiers assurent l'ingénierie et le management des opérations.

La rationalité à l'œuvre résulte du développement hypertrophié d'une technostructure qui vise la prépondérance d'une gestion technique de la métropole.

Les lobbys économiques encouragent l'approche fonctionnaliste des technostructures et des élus soumis aux pressions électorales.

Chaque collectivité locale de la métropole est dans une logique de performance : elle n'a recours aux arbitrages métropolitains que pour le développement des grands réseaux, et vise plutôt l'autosuffisance de son système de gestion des flux.

Quels territoires ?

Les grands projets d'infrastructures prévus en 2005 sont tous réalisés en 2030, à l'est comme à l'ouest, Méga-zoning à l'échelle métropolitaine : Les centres urbains sont figés, la plaine de l'Est profite de son accessibilité et de son potentiel foncier même si elle est concurrencée par la pression qui se porte sur les intersections COL-A45 et COL-A89, les espaces naturels sont enclavés et délaissés sauf ceux faisant l'objet d'une prise en charge par les structures techniques publiques et parapubliques.

Le développement se porte sur les « edge-cities », les nœuds de communication, les points de contact entre Lyon et le reste du monde : gares et aéroport. Les réseaux métropolitains sont complètement intégrés dans l'armature nationale et européenne des déplacements.

Quelles activités ?

Les activités bénéficiant des flux d'hommes et de marchandises.

Croissance de certaines activités publiques (services techniques et administratifs), des bureaux d'étude ultra-spécialisés, des organismes gestionnaires qui prennent en charge des zones de loisirs, d'activité,

Quelles représentations ?

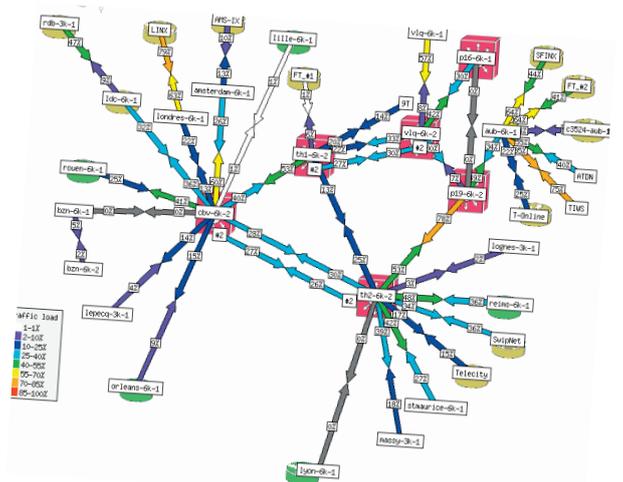
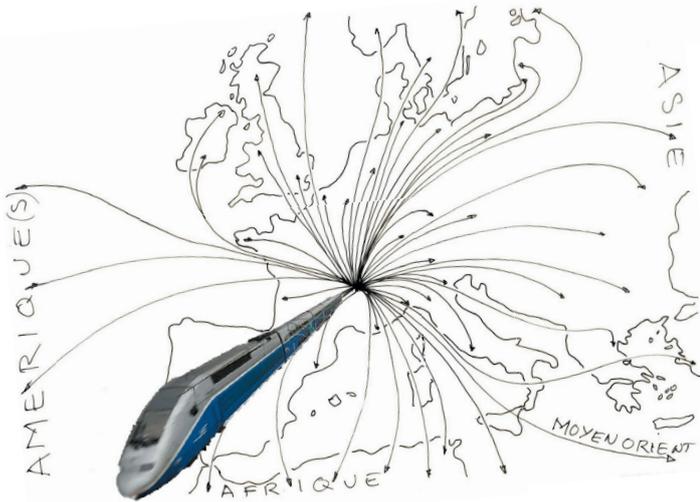
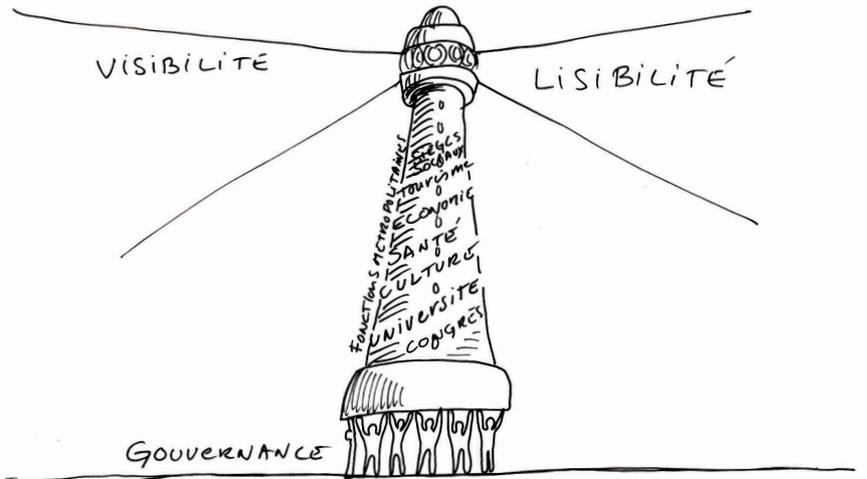
Années 1980 : publicités « Demain on fait sauter le bouchon » par la rocade Est ... aujourd'hui saturée.

Les démolitions massives des grands ensembles d'habitat sociaux (dossiers ANRU), sur les mêmes principes fonctionnels qui ont présidé à leur construction dans les années 1960.



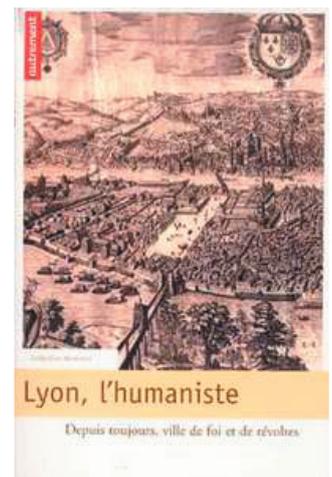
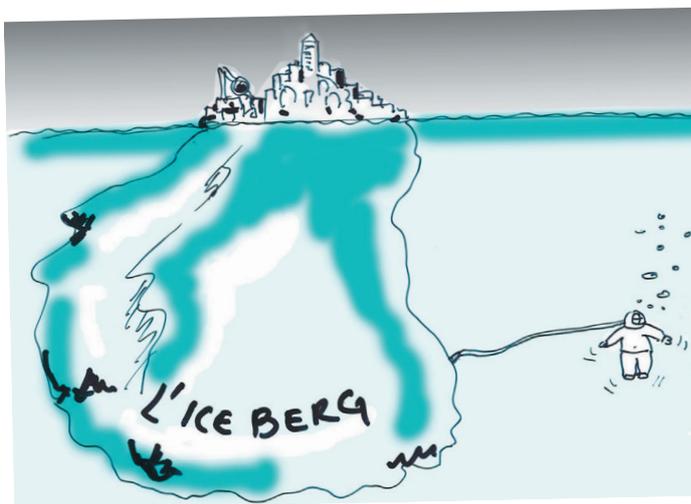
Figure E : La métropole engagée

Primauté des cohérences de réseaux



la métropole connective ?

la nouvelle géographie des bandes passantes

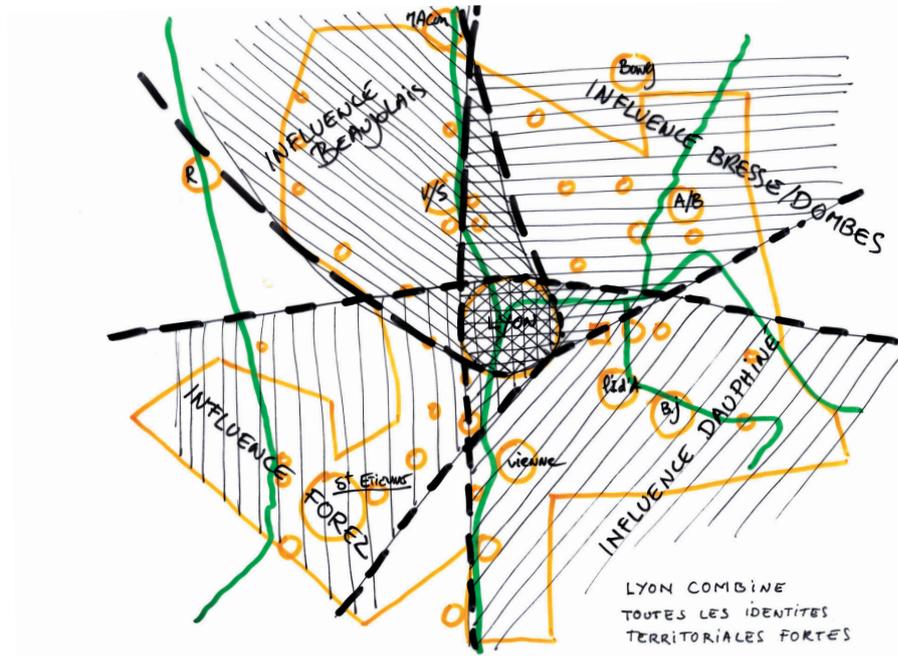


des participations "invisibles" qui font la ville

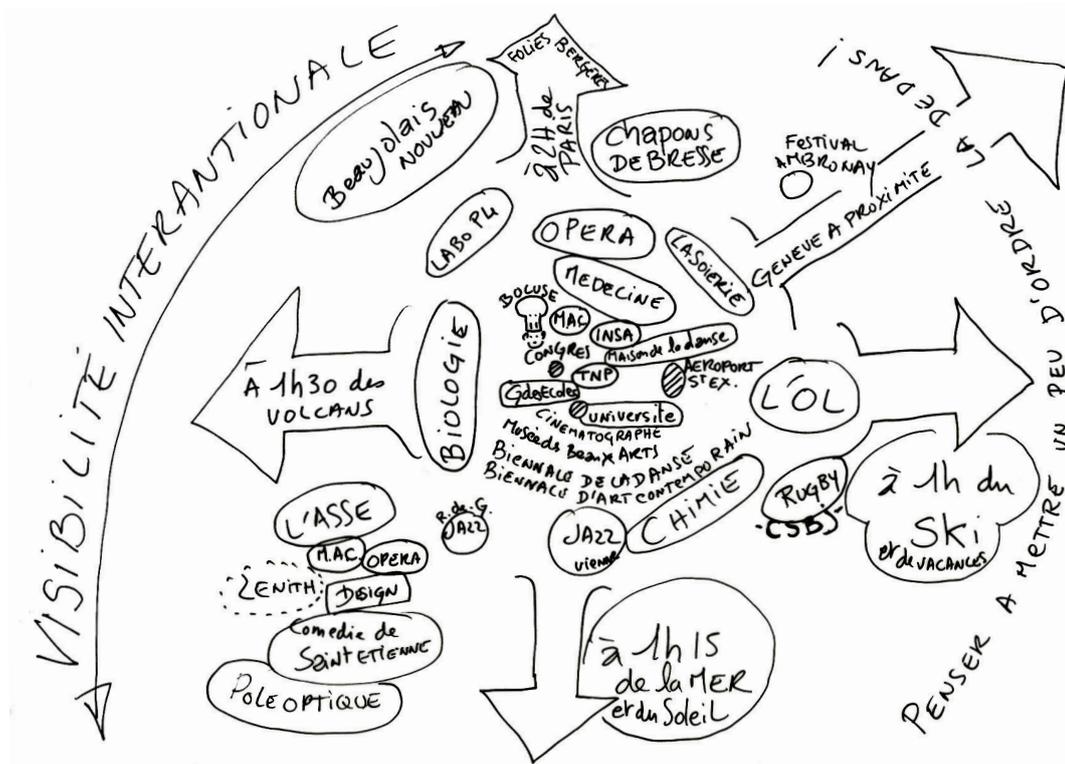
En 2030, la métropole lyonnaise existe dans un aller-retour permanent de ses citoyens avec le reste du monde : le territoire est d'abord le lieu de rencontre des projets que favorise la mondialisation des échanges : échanges économiques, réseaux militants, programmes universitaires et de recherche, tourisme, flux migratoires, etc. Les habitants de la région lyonnaise réinventent une inscription internationale qui rappelle celle de la Renaissance (imprimerie, banques italiennes) ou du XIX^{ème} siècle (soierie, sciences) grâce aux réseaux qui se multiplient, qu'ils soient physiques (l'Europe des TGV) ou immatériels (flux numériques, liens sociaux, etc.).

La société civile impulse cet état d'esprit, elle revendique son cosmopolitisme, des projets et des modes de vie qui s'affranchissent des crispations territoriales. Il y a réinvention du politique et de sa représentation, les approches technocratiques sont obligées de s'adapter à une implication plus forte de nouveaux réseaux dans les affaires publiques. La métropole lyonnaise est en capacité de susciter le débat pluraliste sur ses projets, le résultat compte moins que le processus, il permet une appropriation collective forte, une identité métropolitaine constructive.

Figure E : la métropole engagée



un vaste espace vécu



Quels acteurs ?

Organisations non gouvernementales.

Mouvements associatifs et mouvements militants.

Réseaux transversaux structurés à distance par une logique de projets : échanges européens de recherche, étudiants, artistes, etc. (favorisés par l'Europe des TGV et du haut débit).

Quels territoires ?

La métropole est dessinée par l'accès de ses habitants aux richesses économiques, culturelles, universitaires, récréatives, artistiques qu'elle favorise.

Quelles activités ?

Pôles de compétitivité.

Recherche et enseignement.

Culture et arts.

Coopérations décentralisées.

Quelles représentations ?

Métropolisation des modes de vie.

Attachement à l'Eco-logis : la métropole comme un patrimoine commun pris en charge par tous les habitants.

Capacité collective à se mobiliser autour d'un projet phare comme une candidature lyonnaise aux Jeux Olympiques de 2040.

Capacité à accueillir des événements symbolisant la nouvelle échelle mondiale (cf. la candidature de Lyon, soutenue par les Etats africains, pour accueillir en 2006 la conférence Climat de l'ONU).

Perspectives

Une grille de 5 figures 2030 pour la métropole lyonnaise a ainsi été établie dans le cadre de l'exercice prospectif de la démarche inter-Scot.

Elle pourra évoluer et être peaufinée dans les mois qui viennent mais il importera surtout de la faire vivre par le déploiement d'un dispositif de veille territoriale.

Pour cela, le système consisterait à :

- capter les signaux faibles les plus intéressants pour les 4 problématiques métropolitaines « mises sous surveillance », par le biais de veilleurs proches du terrain (acteurs privés, organismes statistiques, informateurs pré identifiés, etc.)

- savoir les transformer en messages d'alerte à destination des Scot en interprétant ces signaux à la lumière de la grille des figures : quels impacts ont-ils sur telle ou telle figure. Ce serait la responsabilité du comité technique inter-Scot.

- rapporter les messages d'alerte au « comité stratégique » que constitue la rencontre semestrielle des Présidents des Scot pour qu'ils actualisent la stratégie de leur Scot en fonction des inflexions constatées sur le terrain.

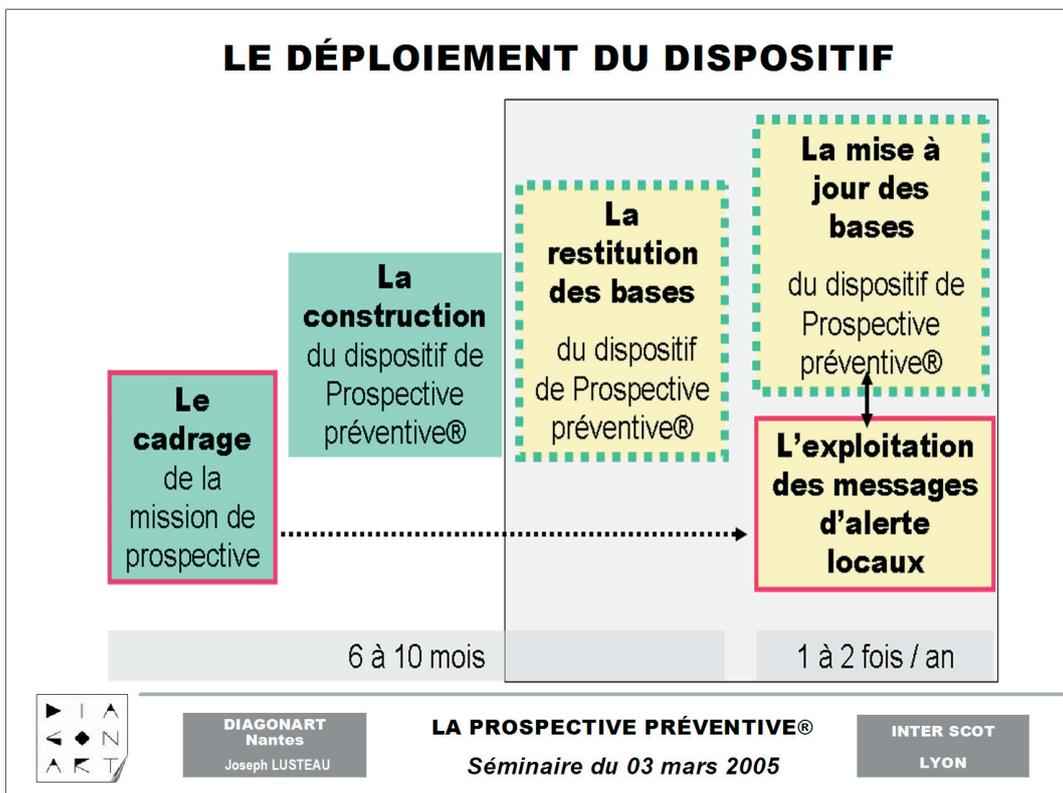
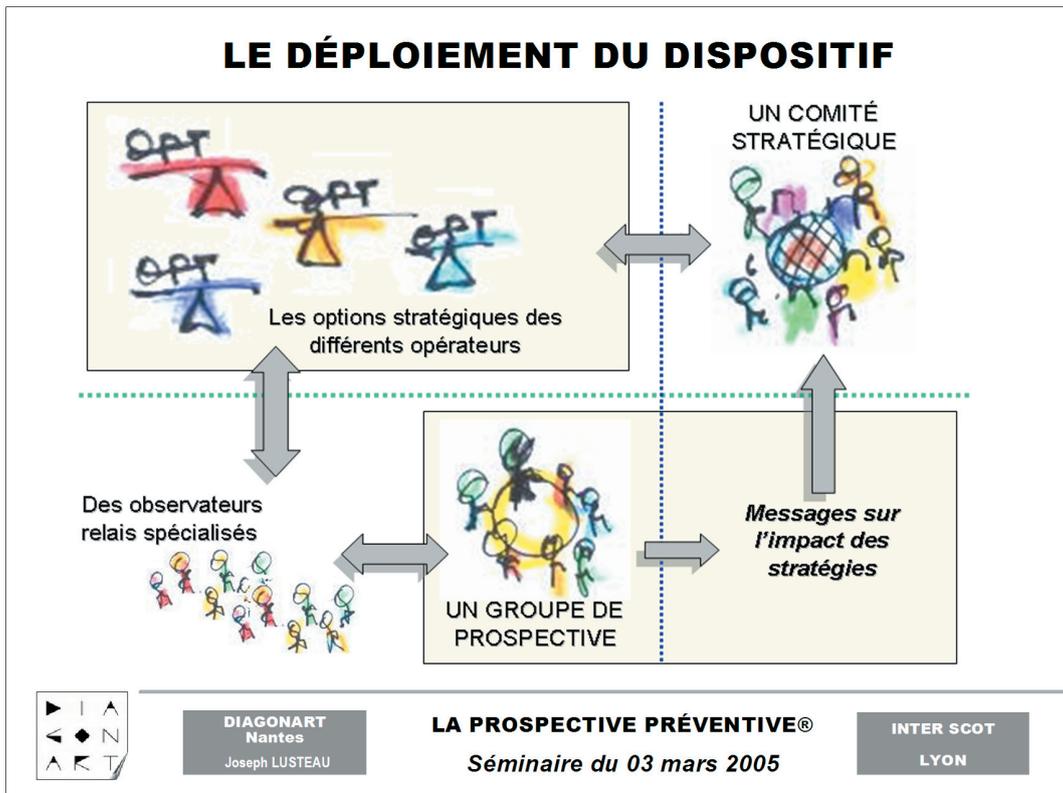
Ce dispositif pose deux défis pour l'inter-Scot :

1er enjeu : quels messages ? Il y aura un enjeu d'identification des acteurs de terrain en capacité d'émettre les bons signaux de rupture (et non pas de crise, ce qui laisserait supposer qu'on reviendrait par la suite à un état antérieur) : l'enjeu est bien d'améliorer la capacité des territoires à gérer les états transitoires (pour ce qui concerne la gestion des continuités, les territoires, comme les entreprises d'ailleurs, sont plutôt bien outillés). C'est donc un « raisonnement par exception » qui serait demandé aux « capteurs ».

2ème enjeu : l'interprétation de ces messages : l'enjeu aujourd'hui n'est pas la détention de l'information, étant donné les nouveaux outils de communication liés à internet, mais le tri et l'usage qu'on en fait ; une agence d'urbanisme peut être un opérateur technique bien adapté au pompage et à la synthétisation des messages avant de les exploiter en comité partenarial inter-Scot. Le site internet de l'inter-Scot pourrait aussi constituer une des modalités.

A l'avenir, ce sera tout l'intérêt des dispositifs d'accompagnement des Scot que d'imaginer des réseaux d'alerte pérennes de ce type, où il s'agira moins d'évaluer a posteriori le suivi du document de planification que d'anticiper les changements en cours pour adapter à temps la mise en oeuvre du Scot.

Propositions de suite à donner :



Les animateurs

- M. Joseph LUSTEAU — Diagonart Conseil, Directeur associé
- M. Martin VANIER — Consultant et Enseignant chercheur (Institut de Géographie Alpine de Grenoble)

Les Scot

- M. Bernard MOSETTI — Scot Ouest Lyonnais, chef de projet
- Mme Jeanine BERNE — Scot Nord Isère, chef de projet
- Mme Dominique DESHAYES — Scot Rives du Rhône, chef de projet
- M. Cédric LE JEUNE — Scot Haut Rhône Dauphinois, chef de projet
- M. André CHASSIN — Scot Agglomération Lyonnaise, chef de projet (Laurent SAUZAY, suppléant)
- M. Michel SENELET — Scot Beaujolais, chef de projet
- M. Christian GARDONI — Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, chef de projet
- M. Jean-Guy DUMAZEAU — Scot Sud Loire, chef de projet

Les organismes associés

- Mme Katy PEUGET — Syndicat des Monts du Lyonnais, directrice (au titre de témoin invité)
- M. Stéphane de PONCINS — bureau d'étude pour les Scot Val de Saône-Dombes et Dombes
- Mme Anne DUBROMEL — Région Urbaine de Lyon, directrice
- Mme Anne GUILLABERT — D.R.E., responsable du service Transports Aménagement (Christophe LEBRUN, suppléant)
- Mme Corinne TOURASSE — Directrice Prospective & Stratégie d'agglomération du Grand Lyon, (Jean-Marc VALENTIN, suppléant)
- M. Bernard MILLERIOUX — EPIDA (établissement public d'aménagement de l'Isle d'Abeau) , Directeur de l'urbanisme

Les contributeurs techniques des agences

- Mme Brigitte BARIOL — Agence d'urbanisme de Saint Etienne, directrice
- Mme Nathalie LOUET — Agence d'urbanisme de Saint Etienne, chef de projet Scot
- M. Rémi DORMOIS — Agence d'urbanisme de Saint Etienne, responsable du pôle habitat, dévt économique et social
- M. Olivier ROUSSEL — A. U. de Lyon, responsable du pôle Grands territoires (Maurice BARDEL, suppléant)
- M. Emmanuel CELLIER — A. U. de Lyon, chargé des questions régionales (RUL, DTA, Région, Datar)
- M. Sébastien CHAMBE — A. U. de Lyon, coordination inter-Scot
- M. Sébastien ROLLAND — A. U. de Lyon, chargé du suivi des Scot pour l'inter-Scot
- M. Robert JESSEL — A. U. de Lyon, cartographe
- M. Boris CHABANEL — A. U. de Lyon, chargé d'études inter-Scot, assistance technique aux ateliers