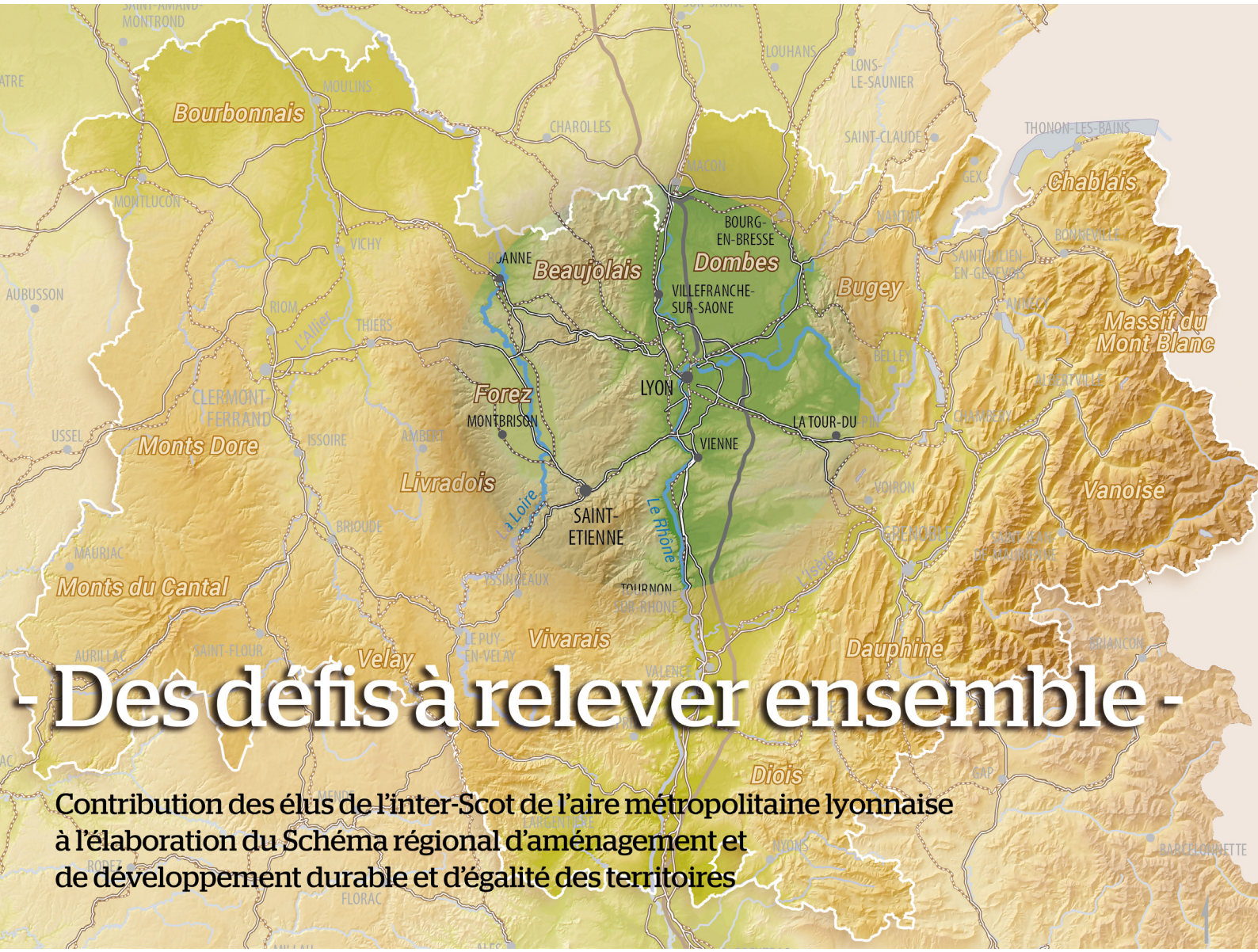
Agglomération lyonnaise
Beaujolais
Boucle du Rhône en Dauphiné
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
La Dombes
Loire Centre
Monts du Lyonnais
Nord-Isère
Ouest Lyonnais
Rives du Rhône
Roannais
Sud Loire
Val de Saône-Dombes



- Des défis à relever ensemble -

Contribution des élus de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise à l'élaboration du Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires

- octobre 2017 -

Rencontre des Présidents de Scot - 7 novembre 2017

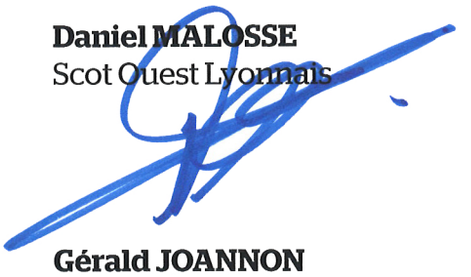
Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Signatures des présidents de Scot de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

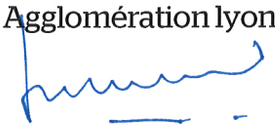
Jacqueline SELIGNAN
Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain



Daniel MALOSSE
Scot Ouest Lyonnais



Jean-Yves SECHERESSE
Scot Agglomération lyonnaise



Gérald JOANNON
Scot Boucle du Rhône en Dauphiné



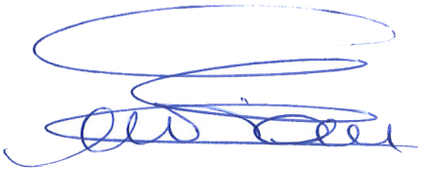
Jean-Luc REYNAUD
Scot Roannais



Jean-Claude DESCHIZEAUX
Scot Val de Saône-Dombes



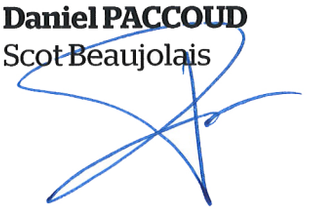
Gaël PERDRIAU
Scot Sud Loire



Philippe DELAPLACETTE
Scot Rives du Rhône



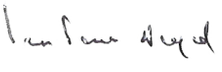
Daniel PACCOUD
Scot Beaujolais



Régis CHAMBE
Scot Monts du Lyonnais



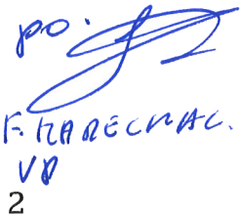
Jean-François NEYRAND
Scot Loire Centre



Alain BERGER
Scot Nord-Isère



Michel GIRER
Scot La Dombes



Des défis à relever ensemble

Sraddet, Scot et PLUi, une articulation indispensable pour un aménagement du territoire harmonieux

Depuis leur création par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain, promulguée en décembre 2000, les documents Scot voient leur rôle renforcé et leur champ d'intervention s'accroitre. Ce sont désormais des documents intégrateurs des normes de rang supérieur (DTA, Sraddet, Sdage, ...). À ce titre, l'élaboration d'un schéma régional d'aménagement est un moment important pour les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise réunis au sein de la démarche inter-Scot.

En effet, les élus de l'inter-Scot sont soucieux que la planification territoriale contenue dans leurs documents ne soit pas figée et tienne compte des évolutions dans le temps, garantissant ainsi une réelle mise en œuvre pour un développement durable des territoires.

La démarche inter-Scot s'inscrit dans ce double enjeu en accompagnant l'élaboration et la mise en œuvre des 13 Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise (AML). Ses missions visent, en effet, à mieux connaitre ce grand territoire, comprendre son fonctionnement et anticiper ses évolutions, dans une vision partagée, afin de l'organiser au mieux pour les plus de trois millions de personnes qui y résident.

C'est pourquoi, les élus de l'inter-Scot sont convaincus qu'une des clés du succès d'un aménagement territorial cohérent réside dans une bonne articulation Sraddet, Scot et PLUi. L'inter-Scot, en lien avec ses autres partenaires et le Pôle métropolitain notamment, pourrait également participer à la bonne animation de ce triptyque sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Les enjeux de la contribution inter-Scot

> **Reconnaître l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un espace vécu pertinent** pour la mise en œuvre de politiques publiques (déplacements, énergie, économie circulaire, circuits courts, ...). À ce titre, l'inter-Scot propose de convier à ses comités techniques un représentant de la Région en charge du Sraddet.

> **Partager une vision d'aménagement de ce territoire** aujourd'hui portée par les Scot et l'inter-Scot, cohérente avec les ambitions régionales en capitalisant sur les projets de territoires existants et identifier les secteurs à fort enjeu régional.

> **Créer les conditions favorables à la mise en œuvre de politiques publiques** reconnaissant les bassins de vie plus que les périmètres de compétences comme territoires d'intervention pertinents en matières de déplacements, de développement économique, de grands équipements, de lien urbain-rural.

> **Engager un travail de concertation resserré** autour des Scot et de l'inter-Scot tant pour partager la vision à 2030 du territoire que pour garantir l'efficience du Sraddet et son appropriation par les principaux acteurs dans sa mise en œuvre (sans créer de normes contraignantes supplémentaires). L'inter-Scot propose de se donner un agenda de travail en commun.

L'aire métropolitaine lyonnaise (AML) :
un territoire vécu au cœur d'importantes dynamiques territoriales

Une aire métropolitaine reconnue à l'échelle européenne

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des pôles d'emplois font exister au quotidien l'espace métropolitain lyonnais, fort de 3 300 000 habitants, l'un des quinze premiers en Europe. L'aire métropolitaine lyonnaise dispose de nombreux atouts pour peser dans le concert des grandes villes européennes en construisant des synergies entre les différents territoires qui la composent. Sa position de carrefour entre l'axe Rhône-Saône et l'arc alpin lui confère une place d'exception en Europe. Elle dispose d'un aéroport international, Lyon-Saint Exupéry avec 9,5 millions de voyageurs en 2016, qui bénéficie d'un potentiel d'extension très important.

Un ancrage historique

Le territoire métropolitain hérite d'une longue histoire et d'un riche patrimoine. La période antique a laissé de nombreux vestiges. De même, les épopées industrielles sidérurgiques et textiles des XIXe et XXe siècles l'ont fortement marqué. Enfin, l'exceptionnel patrimoine urbain participe lui aussi à la construction du sentiment d'appartenance à l'aire métropolitaine lyonnaise et à son identité.

Diversité des territoires, complémentarité de ressources

L'espace métropolitain s'est construit autour de nombreuses villes : Lyon, Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu/ville nouvelle de L'Isle d'Abeau, Roanne, Vienne et Villefranche-sur-Saône.

Le poids démographique des unités urbaines confère à l'aire métropolitaine lyonnaise un profil de grande région urbaine. Elle se compose de « pays » aux identités fortes et aux terroirs singuliers qui offrent une grande diversité de paysages, de cultures, de pratiques et de savoir-faire.

Un réseau de déplacements façonné par la géographie

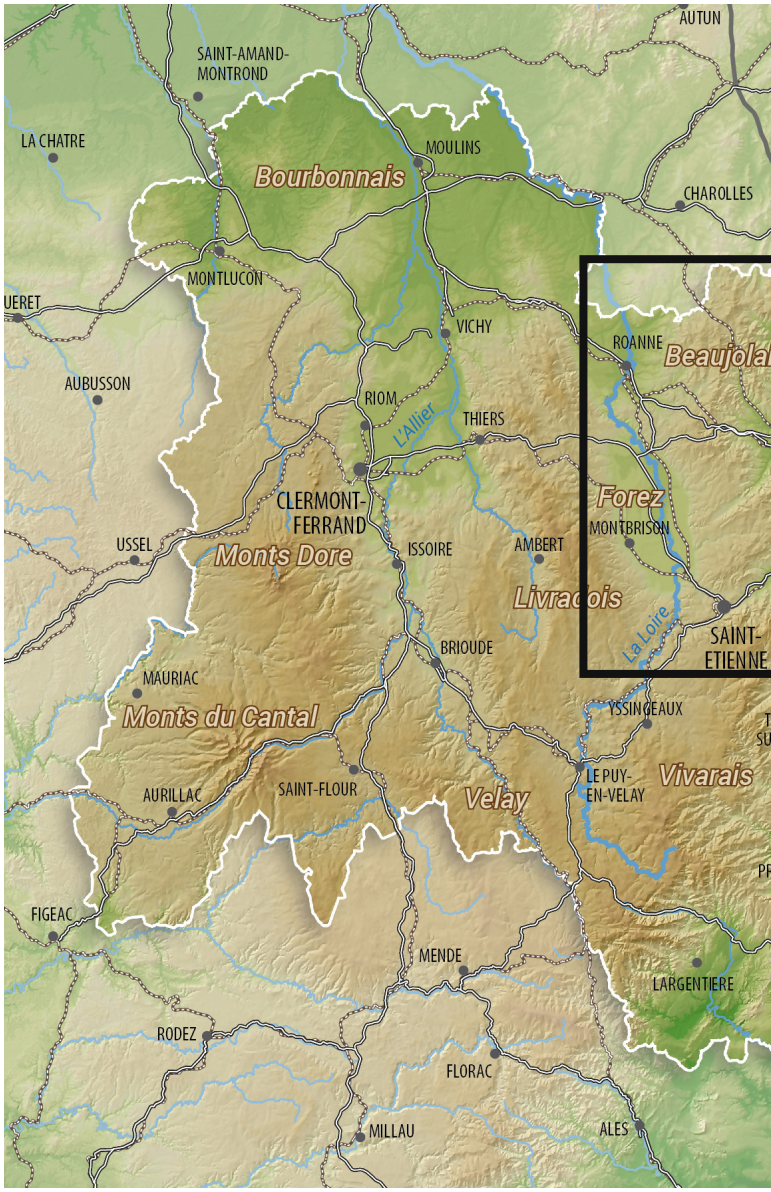
Les réseaux et grandes voies de communication se sont inscrits en fond de vallées et en plaines autour desquels ont émergé des axes de développement :

- au XIXe, la vallée du Gier entre Lyon et Saint-Etienne ;
- depuis les années 1970, la vallée urbaine du Nord-Isère et la côtière de l'Ain ;
- la vallée de la Saône et du Rhône comme un axe de développement.

Des fleuves et des rivières traits d'union

Doté d'un riche réseau hydrographique, ce vaste territoire est traversé par des cours d'eau majeurs - le Rhône, la Loire, la Saône et l'Ain - véritables artères de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ce « système fleuves », élément fort du patrimoine naturel et symbole de l'alliance entre activités humaines et nature, est tout autant un trait d'union entre les territoires qu'une opportunité d'ouverture vers les façades maritimes.

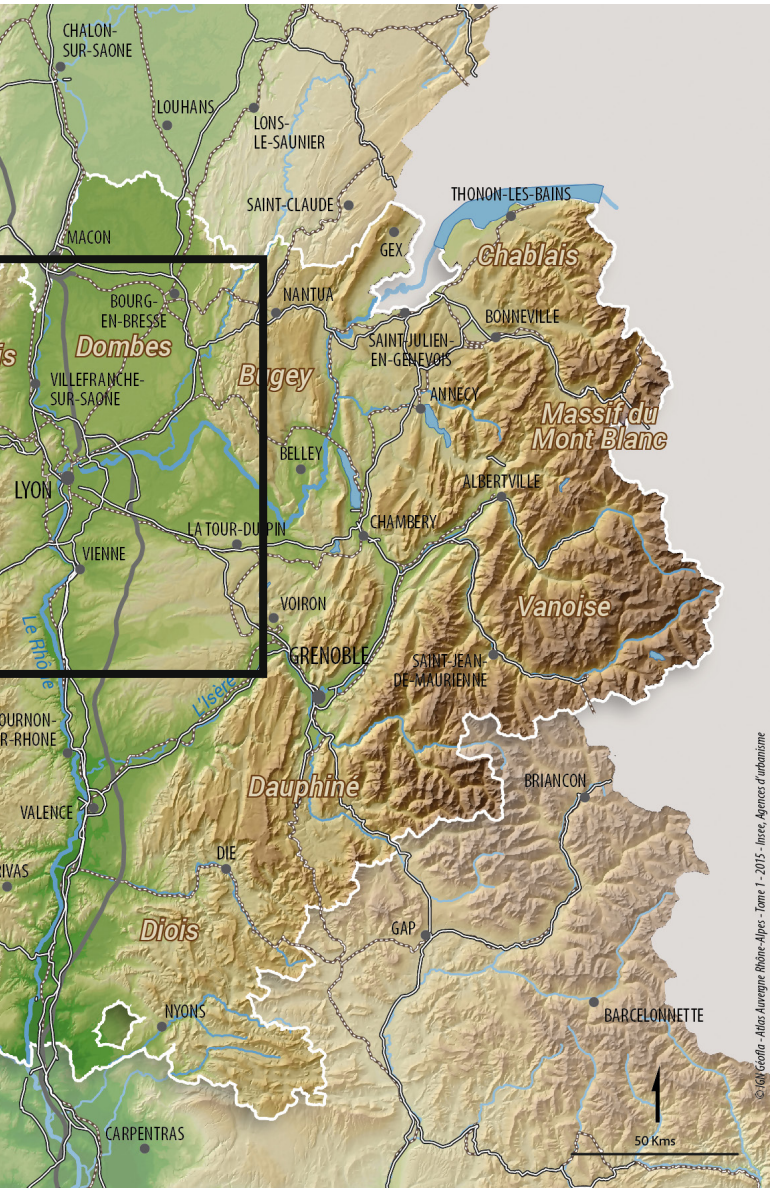
L'aire métropolitaine lyonnaise au cœur de la Région Au



L'aire métropolitaine lyonnaise, un espace bien positionné en Europe



uvergne Rhône-Alpes



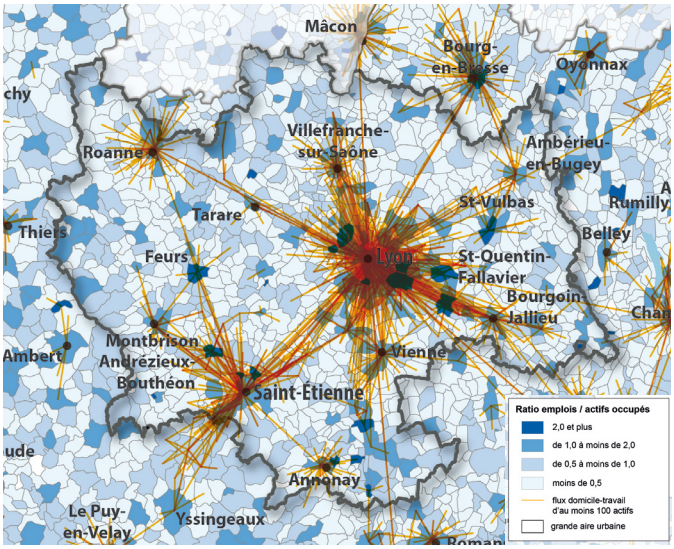
Chiffres-clés de l'inter-Scot

3,3 millions d'habitants — 44 % de la population de la Région AURA

1,4 million d'emplois — 41% des emplois de la Région AURA

Sources : Insee-RP 2013-2014

Les déplacements domicile travail et rapport entre le nombre d'emplois et d'habitants



> *L'aire métropolitaine de Lyon et Saint-Etienne fait face à un triple processus de spécialisation : concentration des fonctions productives, étalement de la population active, croissance de l'emploi hors des pôles productifs. Autrement dit, si les Scot sont de plus en plus interdépendants, c'est parce que l'ensemble fait « système » que les territoires sont soumis à une logique de spécialisation croissante.*
>
> **L. Davezies,** économiste
> & **P. Estèbe,** géographe

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Reconnaître le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un territoire moteur et pertinent au sein de la Région

Dépassant les nombreux périmètres institutionnels et administratifs, l'aire métropolitaine lyonnaise s'avère être l'échelle territoriale pertinente pour exister en Europe et garantir l'efficience ainsi que la cohérence des différentes politiques publiques. L'inter-Scot souhaite que cette échelle fasse référence aux yeux de la Région pour l'élaboration de ses politiques d'aménagement territorial.

L'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise
une démarche volontaire et reconnue

Un modèle de coopération original

Pour remédier au morcellement administratif du territoire et agir à l'échelle où une partie des enjeux d'économie, de solidarité, de déplacements et d'environnement se résolvent, les élus ont mis en place des structures de dialogue et de coopération métropolitaine, tels que le Pôle Métropolitain, le Syndicat Métropolitain des Transports. Parmi ces démarches, l'inter-Scot vise à faire converger les politiques d'urbanisme et de planification à l'échelle de treize Scot. Pionnière dans les années 2000, cette démarche fait toujours référence en France aujourd'hui. Initiée en 2003 par les élus et les partenaires de l'Agence d'urbanisme de Lyon et officialisée en 2004 par la signature d'une convention engageant neuf présidents de Scot, elle s'est élargie progressivement aux territoires plus ruraux de l'espace ligérien.

Des présidents qui dialoguent et qui agissent

Le pilotage de la démarche est assuré par les présidents de Scot qui se réunissent annuellement lors de rencontres qui sont devenues progressivement des espaces d'échanges et de partage d'objectifs d'aménagement du territoire métropolitain.

La démarche inter-Scot a permis aux élus de prendre des positions collectives sur des thèmes majeurs tels que le commerce, la gestion des matériaux ainsi que sur certains grands débats nationaux (débat public national sur l'avenir de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, projet de loi de modernisation de l'économie).

Une démarche qui produit de la connaissance partagée

Elle s'est renforcée au gré d'un programme de travail qui a livré, en une dizaine d'années, plus d'une soixantaine d'expertises, publications et dossiers communs. Sur la base des diagnostics conduits en commun, les présidents de Scot ont souhaité l'élaboration d'un Chapitre commun partagé. Ce document constitue un des piliers de la démarche inter-Scot dont il fixe les grandes lignes politiques en matière d'aménagement du territoire.

Les élus de l'inter-Scot le 14 février 2017
lors de leur rencontre avec le Préfet de Région



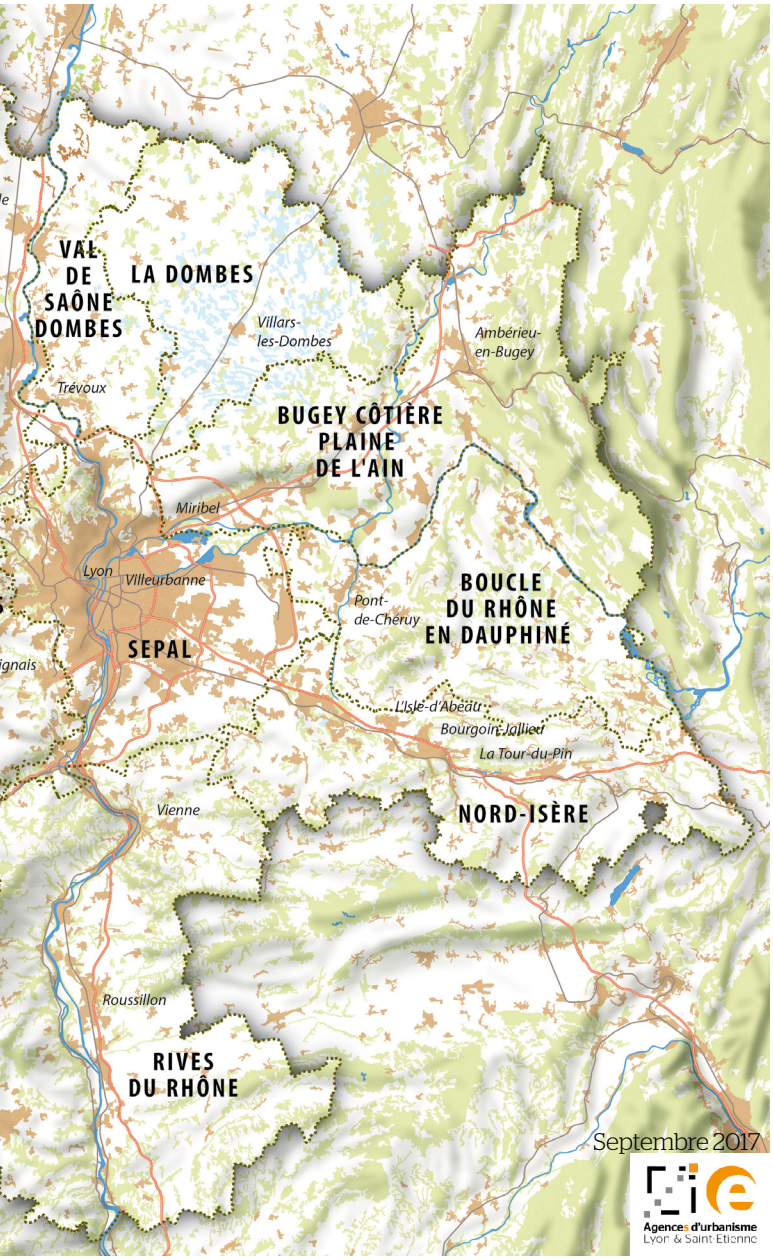
Les 13 Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise réunis auto



> *Le Beaujolais s'inscrit dans l'organisation et le rayonnement métropolitains, et notre Scot tient pleinement compte de cette donnée. Si les relations avec la métropole sont pour nous naturelles, il nous paraît tout aussi évident de collaborer de façon étroite avec les territoires qui nous bordent.*

D. Paccoud, président du Scot Beaujolais

our de la démarche inter-Scot



Chiffres-clés de l'inter-Scot

2 métropoles — Lyon et Saint-Etienne

5 communautés d'agglomération — dont trois de plus **100 000** habitants

près de 1000 communes — sur **6** départements

20 000 km² — dont **14 %** seulement sont urbanisés

Priorités portées par les élus de l'inter-Scot dans le Chapitre commun

Un modèle de croissance pour l'AML partagé par les 13 Scot

Les treize Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire qui constitue la spécificité du « modèle de croissance de l'aire métropolitaine lyonnaise » :

- une **organisation multipolaire** visant à concentrer la croissance dans des pôles bien desservis, existants ou en devenir, dotés en équipements et en services,
- une **connexion efficace** aux transports collectifs,
- une **complémentarité** du développement économique,
- la **valorisation des espaces** naturels et agricoles.

« La question des franges avec le territoire est un enjeu majeur pour les Scot. C'est aux limites de nos territoires que se jouent les équilibres territoriaux. Il est urgent de trouver des espaces de coopération, des relais politiques afin de construire un ensemble économique organisé et traiter la question des infrastructures. »

J. Selignan, présidente du Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Reconnaître les périmètres des Scot comme des échelles incontournables de planification et l'inter-Scot comme un interlocuteur privilégié

L'inter-Scot souhaite que la Région dans l'élaboration de son schéma d'aménagement considère les structures porteuses de Scot comme des acteurs incontournables de planification pour la mise en œuvre de politiques publiques régionales et leurs déclinaisons locales.

Renforcer l'organisation multipolaire
de l'aire métropolitaine lyonnaise

Un espace attractif

L'aire métropolitaine lyonnaise est démographiquement dynamique. Les projections Omphale* 2010 font la prévision que l'aire métropolitaine lyonnaise, au sens des treize Scot, va accueillir entre 400 000 et 700 000 habitants supplémentaires d'ici 2040. Elle atteindrait alors plus de 3 500 000 habitants. Il s'agit, dès lors, de réunir les conditions d'attractivité et donc de qualité de vie les plus favorables à cet accueil, notamment en localisant les services à la population et les équipements structurants dans les polarités urbaines.

La multipolarité, un modèle de développement spécifique

Ce principe de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise, fondé sur un archipel de villes en réseau, s'oppose au modèle de développement dit « en tâche d'huile ». Ainsi, est reconnue à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise l'existence de plusieurs types de polarités :

- deux polarités métropolitaines au rôle de « tête de réseau » : Lyon et Saint-Étienne qui concentrent plus de 50% de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- des polarités d'agglomération (villes de plus de 50 000 habitants) : Villefranche-sur-Saône, Vienne, Bourgoin-Jallieu et Roanne ;
- des pôles centres (villes de taille plus modeste qui structurent le territoire).

Les polarités structurent également des « bassins de vie » intermédiaires ou de proximité. Il s'agit des territoires qui se développent sous l'influence des polarités dites « têtes de réseau » ou « d'agglomération ».

Ces bassins de vie concentrent les équipements et les services dont les habitants ont besoin à l'échelle d'une semaine.

Sources : Insee-RP 2013-2014

**Outil méthodologique de projections d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves élaboré par l'INSEE.*



Priorités portées par les élus de l'inter-Scot dans le Chapitre commun

Faire des polarités urbaines les lieux privilégiés du développement

Ce principe fondateur de l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise prône l'équilibre et la proximité. Il rassemble à la fois la ville intense des grandes agglomérations et les territoires structurés par les bourgs et les villages dans leur capacité à assurer un développement harmonieux de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Développer des villes aux densités adaptées et des politiques de logement solidaires

Ce principe implique de privilégier une densité d'urbanisation adaptée au contexte urbain concerné afin d'optimiser le fonctionnement des services à la population et celui des équipements structurants, et de rendre possibles des politiques de mobilité durable.

Chiffres-clés de l'inter-Scot

74 % de la population habitent dans les polarités

+0,9 % d'évolution annuelle de la population

> *« Nous détenons par nos mandats d'élus urbains, périurbains ou ruraux, une coresponsabilité dans l'équilibre des territoires et en particulier de ce grand bassin de vie que nous appelons l'aire métropolitaine. »*

J-Y. Sécheresse, président délégué du Scot de l'agglomération lyonnaise

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

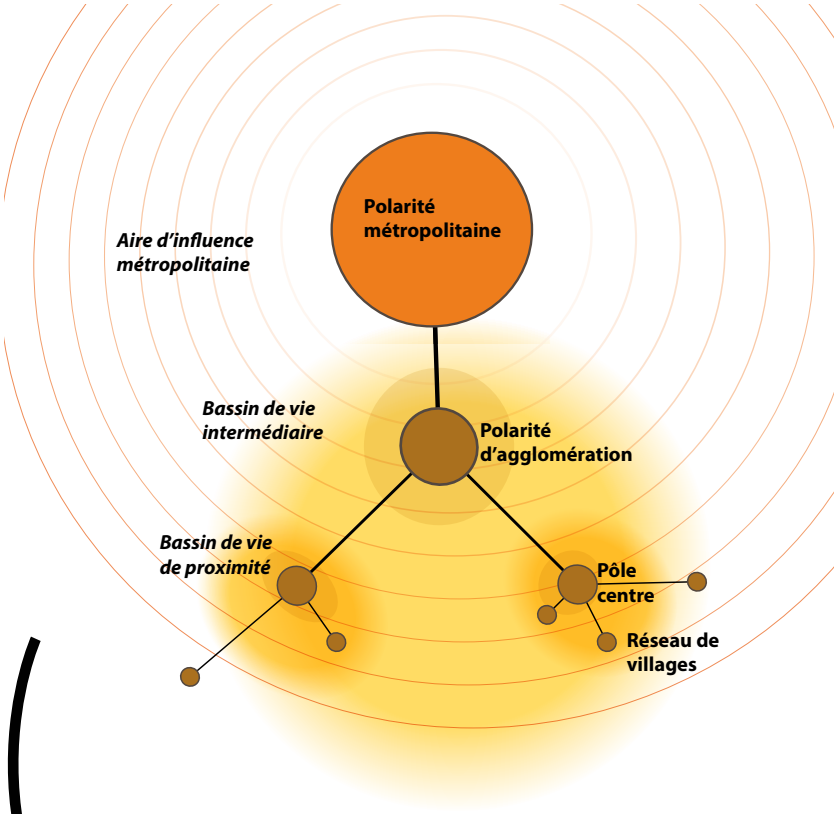
Intégrer la vision politique du système multipolaire à l'échelle du schéma régional

Les élus de l'inter-Scot soulignent et défendent la singularité du système urbain de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ainsi, ils souhaitent voir relayer cette vision politique d'un modèle de développement sur l'ensemble des polarités urbaines qui la composent à l'échelle régionale. En effet, les élus font la promotion d'un système multipolaire qui reconnait et respecte la capacité des polarités à organiser un territoire d'équilibre et de proximité, à l'inverse du modèle en « tâche d'huile » d'autres métropoles en France et en Europe.

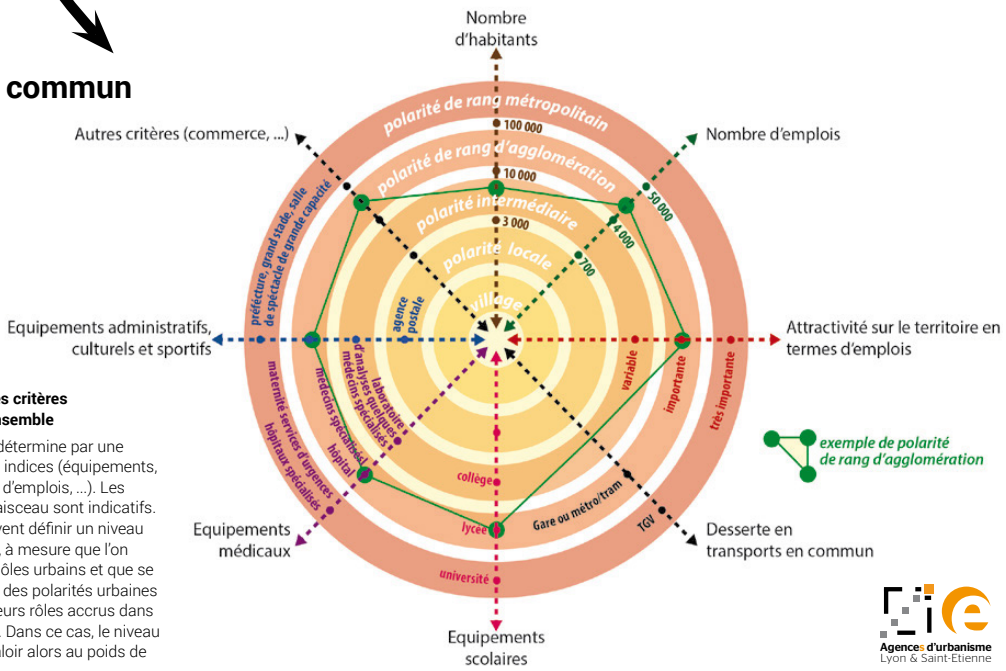
Partager des méthodes et des outils (cf page suivante)

L'inter-Scot propose de partager ses méthodes de définition des niveaux de polarités dans le cadre de l'élaboration du Sraddet (cf page suivante). En effet, l'inter-Scot cherche à mettre en cohérence les vocabulaires employés dans les documents Scot pour mieux promouvoir le modèle multipolaire de l'aire métropolitaine lyonnaise dans le respect des volontés des élus des territoires.

Le principe du Chapitre commun



La méthode : vers un vocabulaire commun



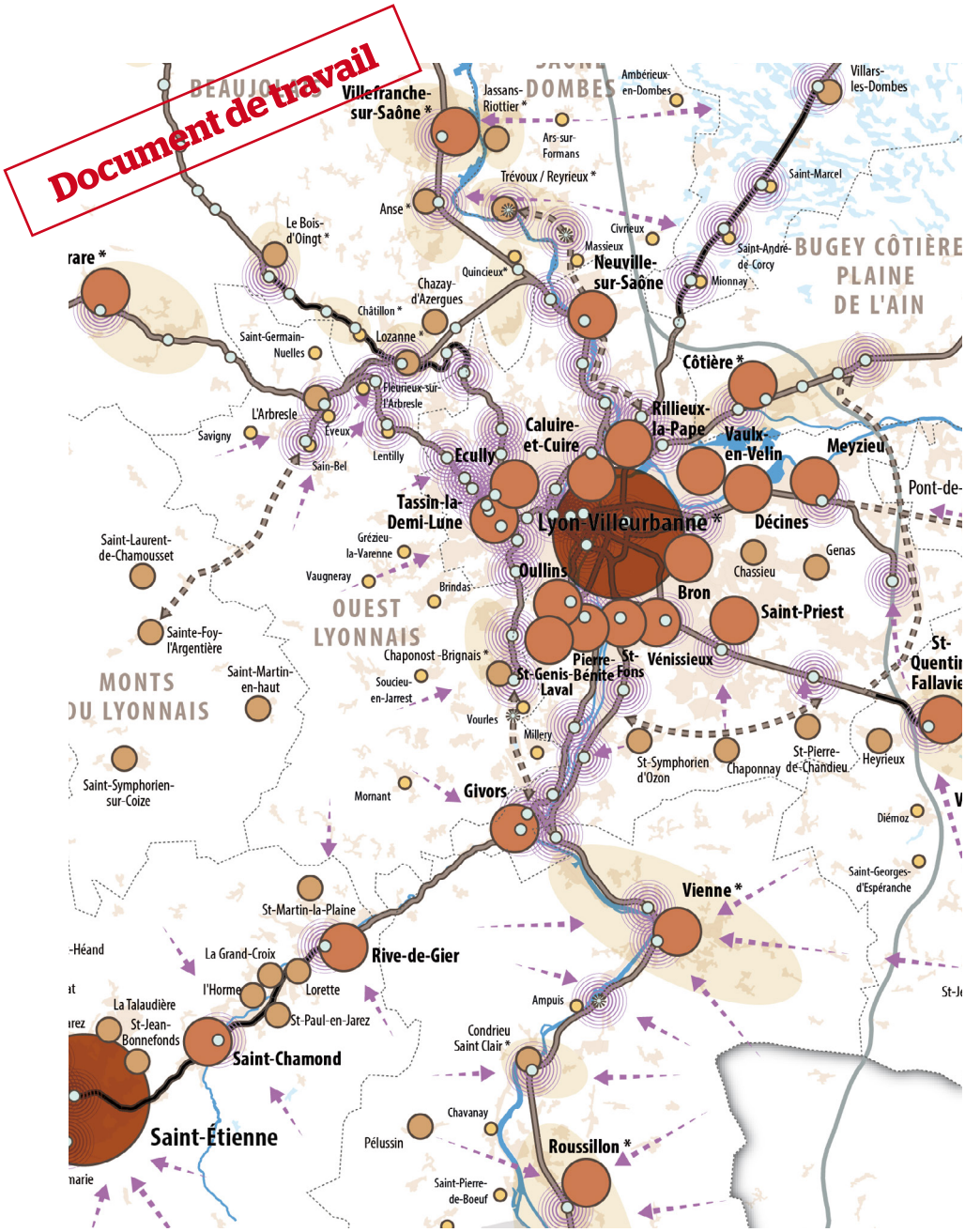
Le faisceau d'indices : des critères à apprécier comme un ensemble

Le rang d'une polarité se détermine par une conjonction de plusieurs indices (équipements, nombre d'habitants et/ou d'emplois, ...). Les seuils présents dans ce faisceau sont indicatifs. Pris isolément, ils ne peuvent définir un niveau de polarité. Pour exemple, à mesure que l'on s'éloigne des principaux pôles urbains et que se dissipe l'effet d'attraction, des polarités urbaines de taille modeste voient leurs rôles accrus dans certains territoires ruraux. Dans ce cas, le niveau d'équipements peut prévaloir alors au poids de population.

Agences d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

Vers une cartographie commune

La présente carte dite de «recollement» est le résultat d'un rapprochement sémiologique et sémantique des différentes cartes figurant dans les documents d'orientation des Scot . Elle tente de traduire la diversité des orientations de chaque Scot par des représentations et des vocables communs sans en modifier le sens profond.



Extrait de la carte de recollement des Scot in «Vers une harmonisation des Scot», juillet 2014

Mettre en oeuvre des politiques de mobilité durable
adaptées à la diversité des territoires

Une armature urbaine structurée par ses vallées

La géographie a modelé les grands axes de communication de l'aire métropolitaine lyonnaise. Pour autant, les réseaux de transport jouent toujours un rôle déterminant dans les choix d'implantation des hommes et des entreprises.

Dès les prémices de la révolution industrielle, des « axes de développement », nés de l'intensité des relations entre pôles, se sont d'abord organisés dans les vallées de la Saône et du Rhône, puis du Gier et de l'Ondaine.

Les échanges commerciaux ont ainsi fait de Lyon un carrefour des axes Paris-Méditerranée, Rhin-Rhône et arc alpin. De son côté, Saint-Etienne s'est développée tant sur l'exploitation de matières premières locales que sur la production manufacturière et industrielle, nécessitant à chaque fois des innovations techniques de transport (chemin de fer) et des itinéraires adaptés à ces trafics.

Plus tard, de nouveaux territoires ont été urbanisés et desservis par les réseaux : ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, côtière de la Dombes, plaines de l'est lyonnais et du Forez.

Un réseau de transport de portée locale, régionale et européenne

Les programmes nationaux d'infrastructures de transport sont venus renforcer le rôle de carrefour national et européen de l'aire métropolitaine lyonnaise, tant en autoroutes (axe A89) qu'en TGV (vers Londres, Bruxelles, Paris, Francfort, Barcelone et Marseille, à terme vers Turin et Milan). L'aéroport de Lyon Saint Exupéry constitue, par ailleurs, une porte d'entrée métropolitaine d'échelle internationale.

Les réseaux autoroutiers et ferroviaires cumulent des fonctions d'accessibilité nationale, de transit et d'irrigation locale des polarités urbaines et économiques. Leur essor a suscité d'importantes demandes de transport à l'échelle du bassin de vie métropolitain, tant en matière de migrations pendulaires domicile-travail qu'en développement de la logistique.

Le territoire de l'aire métropolitaine est aujourd'hui marqué par la saturation de certaines infrastructures (nœud ferroviaire lyonnais et gare de la Part-Dieu, traversées autoroutières de Lyon et Saint-Etienne…) et des enjeux d'insertion urbaine et environnementale (itinéraires du transit autoroutier et ferroviaire dans l'aire métropolitaine ; insuffisances des plateformes logistiques intermodales ; vétusté de la traversée autoroutière de la vallée du Gier…).

L'impérative cohérence entre les réseaux

Au besoin de sécurisation et d'amélioration des réseaux de transport existants, s'ajoute ainsi un enjeu primordial de complémentarité et de cohérence des réseaux, gérés aujourd'hui par de nombreux acteurs. Il en va de la garantie à la fois d'un développement harmonieux de l'aire métropolitaine et de la sobriété énergétique et environnementale de son système de transport.

Chiffres-clés de l'inter-Scot

124 gares dans l'inter-Scot (1/3 des gares régionales)

80 % de la population à moins de 5 km d'une gare

72 % des places de stationnement autour des gares dépendent de la Région

60 % des flux domicile-travail de la Région ont au moins une extrémité dans l'aire métropolitaine

Sources : Insee-RP 2013-2014 et Région 2012

« L'élaboration du Sraddet constitue une véritable opportunité pour les élus de l'inter-Scot. Qu'il s'agisse d'organiser l'offre de transport, d'articuler urbanisme et déplacements, de répondre aux besoins de tous les territoires ou d'avoir une vision claire sur les projets d'infrastructure. Il apparait indispensable de travailler avec la Région d'un même élan. »

J.C. Deschizeaux, président du Scot Val de Saône-Dombes



Priorités portées par les élus de l'inter-Scot dans le Chapitre commun

Urbaniser prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

Dans les secteurs bien desservis par les étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, promouvoir leur usage nécessite donc de mettre l'accent sur le développement prioritaire des espaces autour des haltes et des gares du territoire. Ces espaces sont, dès aujourd'hui, pour la plupart en voie de mutation ou en cours de consolidation, permettant d'y envisager une composition urbaine plus dense et multifonctionnelle.

Organiser l'offre en transports à l'échelle métropolitaine

Structuré autour des étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, le réseau de transports collectifs métropolitain doit permettre aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens. Augmentation des fréquences, coordination des horaires, optimisation des correspondances, tarification combinée, complément du maillage des réseaux entre eux permettront de proposer une offre lisible et performante.

Mettre en œuvre des politiques de mobilité durable et de rabattement adaptées à la diversité des territoires

Malgré l'ampleur de sa couverture territoriale, le réseau métropolitain de transports collectifs ne saurait irriguer l'ensemble du territoire. D'importants espaces ne bénéficient pas de cette offre de transport.

Il s'agit d'organiser des politiques de connexion coordonnées et cohérentes pour tous les habitants, adaptées aux différents contextes locaux. La complémentarité entre services ferroviaires régionaux et routiers « interurbains » doit être systématiquement recherchée. L'évolution de l'usage de l'automobile doit être encouragée, au-delà de « l'autosolisme », de même que la gestion et l'usage des grandes infrastructures routières rapides.

Prioriser les projets d'infrastructures et clarifier leurs fonctions

Tant pour les marchandises que pour les voyageurs, le Sraddet doit permettre de définir des schémas de services cohérents à moyen et long termes, précisant l'amélioration ou la création d'infrastructures nécessaires (autoroutes, voies ferrées, pôles d'échanges, plateformes logistiques intermodales, liaisons TC structurantes complémentaires…).

Cette priorisation sera l'occasion de définir ou rappeler les maitrises d'ouvrages et horizons de réalisation des projets.

L'objectif d'un développement harmonieux et soutenable devra guider ces choix, tant pour l'aire métropolitaine que pour l'ensemble du territoire régional, sans l'opposer à l'écoulement des transits fluviaux, ferroviaires et routiers nationaux et européens, marqueurs historiques du territoire.

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Organiser l'offre en transports à l'échelle de l'aire métropolitaine en tenant compte de son organisation multipolaire

>Accompagner le principe de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs bien desservis en transports collectifs en garantissant le maintien et le renforcement de l'offre ferroviaire

>Assurer la régularité de l'offre ferroviaire

>Mettre en œuvre des politiques de mobilité durable et d'intermodalité efficaces et adaptées à la diversité des territoires et permettant le désenclavement des secteurs moins denses

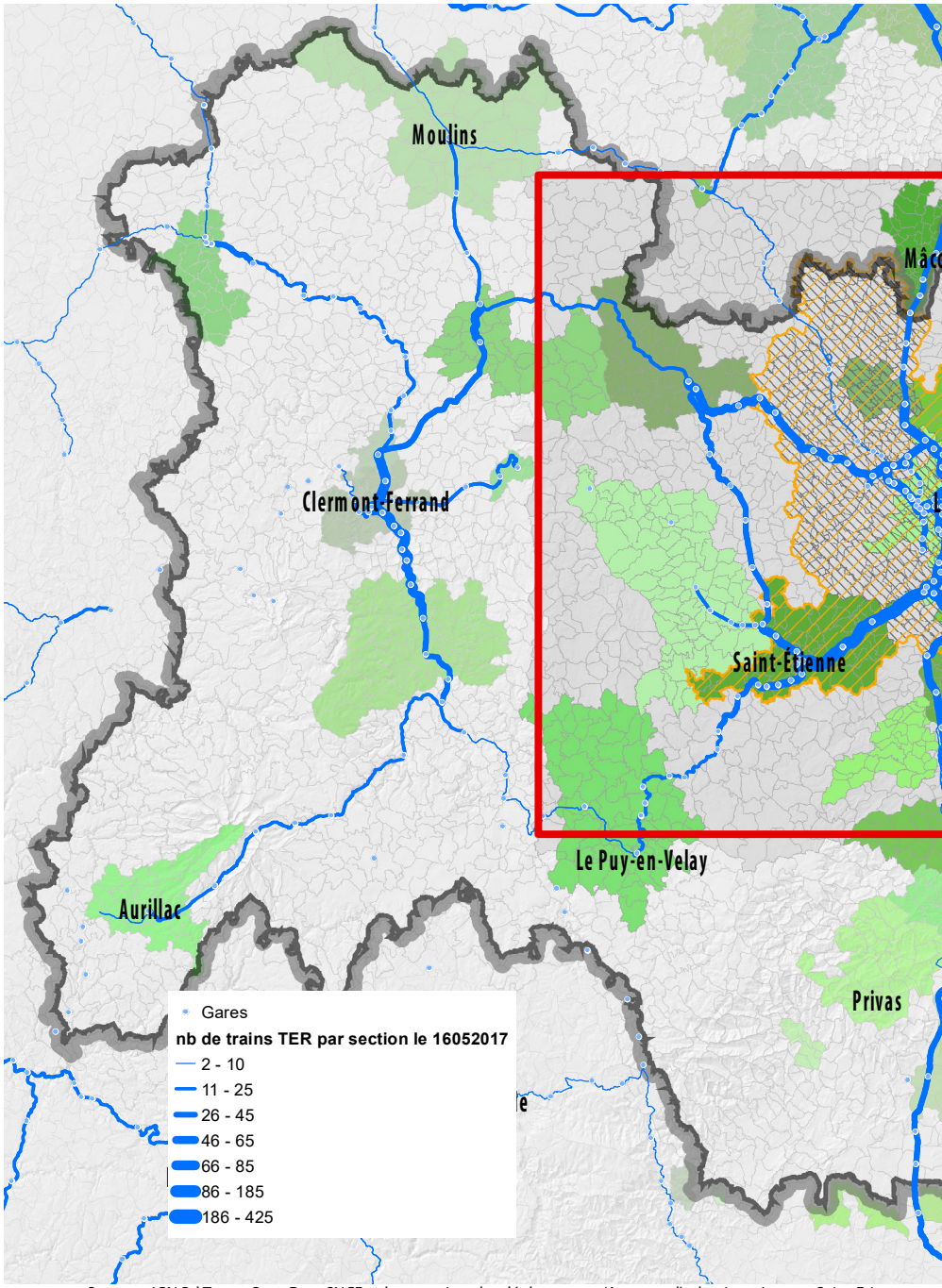
Accompagner la démarche «Urbagare» qui articule urbanisme et déplacement

L'inter-Scot a fait le pari depuis son orgine d'orienter le développement dans les secteurs bien desservis par les réseaux de transports en commun et en particulier les gares de réseau express régional. Cette stratégie « gagnant-gagnant » permet aux Scot tant de polariser le développement et optimiser les déplacements, que d'articuler urbanisme de projets et économie des transports en permettant en outre à l'opérateur Région de voir sa clientèle garantie voire augmentée. Plusieurs collectivités ont d'ores et déjà mis en œuvre ce principe avec un certain succès, d'autres ont lancé des projets d'urbanisation de leurs quartiers de gare. Le rôle de la Région reste déterminant dans la réussite de ces projets, notamment en assurant sur le long terme le maintien des services et de la desserte ferroviaire.

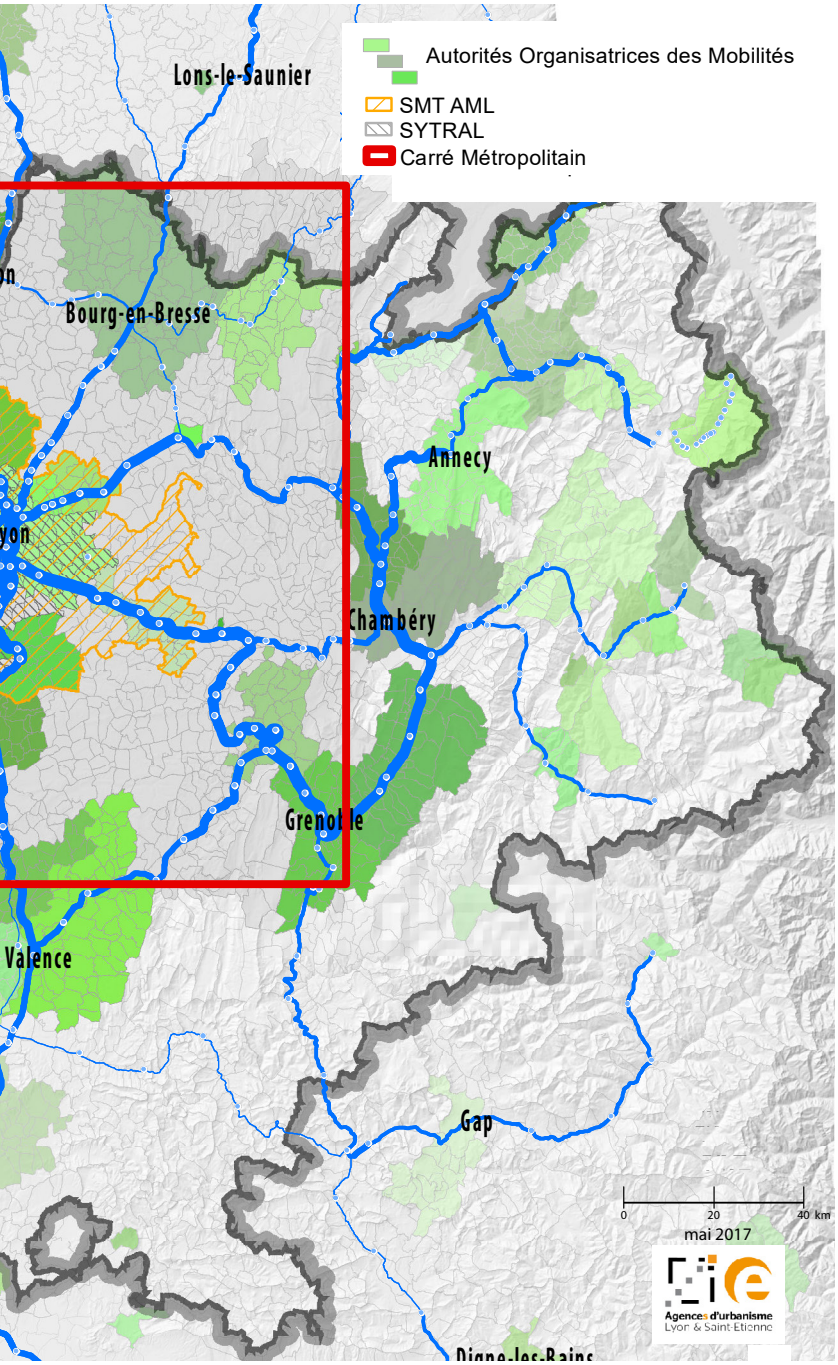
Favoriser une scène de dialogue des autorités organisatrices des transports

L'inter-Scot partage avec le Syndicat Mixte des Transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise la nécessité de coordination des autorités organisatrices des transports. Il apparaît, en effet, crucial d'échanger sur les questions de structuration des systèmes de transports et de hiérarchisation des actions et projets communs. Il en va d'une meilleure articulation et cohérence des politiques publiques de transport, ainsi que d'une optimisation des infrastructures existantes, dans un souci d'efficacité du système des transports et d'utilisation économe des finances publiques. L'inter-Scot reconnait le rôle central de la Région en la matière et souhaite plus d'association des territories à la définition des politiques de mobilité de la Région.

Autorités Organisatrices des Mobilités et offre en train TER



Sources : IGN Bd Topo - OpenData SNCF - observatoires des déplacements/Agences d'urbanisme Lyon et Saint-Etienne


Autorités Organisatrices des Mobilités
SMT AML
SYTRAL
Carré Métropolitain
Lons-le-Saunier
Bourg-en-Bresse
Annecy
Chambéry
Grenoble
Valence
Gap
0
20
40 km
mai 2017
Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Conforter la complémentarité
du développement économique des territoires

La complémentarité des espaces d'activités un des leviers du dynamisme économique

L'aire métropolitaine lyonnaise se caractérise par une attractivité économique liée au dynamisme et à la diversité de ses activités. Certains secteurs s'y sont plus fortement développés : textile traditionnel et habillement, chimie, pharmacie, santé, métallurgie. Certains d'entre eux ont essaimé parfois jusque dans les zones rurales à l'instar du textile. Les axes de transport nord-sud qui traversent l'aire métropolitaine lyonnaise sont porteurs d'un développement économique qui lui ont permis de se positionner au niveau européen.

Cette attractivité économique prévaut bien que l'aire métropolitaine connaisse des situations économiques territoriales contrastées (en termes de profil économique, de répartition territoriale au profit des villes-centre…). Sans dialogue entre les territoires, le risque de concurrence demeure permanent.

Des atouts économiques diversifiés

La géographie industrielle est en mutation via un processus de desserrement des emplois industriels. Les pertes d'emplois industriels sont amplifiées sur les territoires les plus touchés par la crise économique.

Depuis les années 2000, un développement des services aux entreprises s'est ajouté à cette activité industrielle. Le territoire s'équilibre aujourd'hui entre un double moteur économique « productif » et « présentiel ». Le développement de zones commerciales participe également à la structuration des points d'équilibre des bassins de vie de cette grande aire métropolitaine.

L'agriculture est un secteur de l'économie qui est aujourd'hui menacé par les autres activités économiques sur le plan foncier. En effet, 11% de l'artificialisation des sols entre 2005 et 2015 est due au développement économique, c'est la plus forte hausse constatée.

Chiffres-clés de l'inter-Scot

1,4 million d'emplois soit 44% des emplois de la Région

+2,6% d'évolution annuelle des emplois de 2009 à 2014

Sources : Insee-RP 2009-2014

Priorités portées par les élus de l'inter-Scot dans le Chapitre commun

Rendre lisibles et complémentaires les sites de développement métropolitains

Le développement spécifique d'une trentaine de sites économiques d'excellence implique une coordination des politiques économiques et des orientations d'aménagement pour garantir leur complémentarité.

La diversité des sites de développement économique doit être considérée comme un atout. Chaque territoire dispose d'une capacité à valoriser par ses ressources et ses savoir-faire des domaines d'excellence. Pour ce faire, chaque Scot hiérarchise et localise sur son territoire les sites à même d'accueillir au mieux ce développement dans un souci de complémentarité avec les territoires voisins.

L'ensemble des sites économiques locaux et métropolitains permet la constitution, à l'échelle métropolitaine, d'une offre économique complète à même de « compter » dans la compétition internationale pour peu que les territoires mutualisent progressivement leurs politiques de promotion.

Promouvoir un développement économique adapté à la diversité des territoires

L'aire métropolitaine accueille, par ailleurs, de manière plus diffuse sur l'ensemble du territoire, dans le tissu urbain ou de petites zones d'activités, des activités multiples :

- des activités industrielles dont le dynamisme et le potentiel d'innovation ne sont pas négligeables,
- des activités présentielles et de proximité au service des habitants.

Cette économie de proximité constitue un enjeu fort pour un développement économique métropolitain équilibré mobilisant l'ensemble des territoires.

L'agriculture constitue également un moteur économique majeur pour les territoires, qu'elle soit de proximité (circuits courts) ou exportatrice. Elle exploite plus de la moitié du foncier de l'aire métropolitaine et constitue à ce titre un secteur économique, à part entière, porteur de richesse et d'image que les Scot se doivent de valoriser et développer.

Promouvoir des principes communs en matière d'aménagement commercial

À travers la charte pour un aménagement commercial durable et de qualité qu'ils ont signée en décembre 2012, les élus des Scot ont souhaité partager des principes communs d'aménagement à faire valoir auprès des opérateurs commerciaux.

Pour réussir, et dans un souci d'équilibre et de pérennisation, nous devons construire une véritable stratégie pour nos espaces économiques. Il nous faut absolument constituer des pôles lisibles à l'extérieur ; cela est nécessaire également à l'échelle régionale. Je pense qu'entre la vallée de la chimie lyonnaise, la plate-forme OSIRIS sur Vienne et la Vallée du Gier, on a là une cohérence de développement économique qui, au niveau international, peut effectivement attirer des industries, des entreprises, parce que l'on est dans le même secteur d'activité autour de l'énergie, autour de la mécanique.

G. Perdriau, président du Scot Sud Loire



Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Territorialiser le SRDEII

Les élus de l'inter-Scot reconnaissent les filières identifiées dans ce document. Ils proposent de les territorialiser au travers des Scot et ainsi contribuer à la vitalité économique de l'aire métropolitaine lyonnaise

> Viser la complémentarité des sites de développement métropolitains

> Promouvoir un développement économique adapté à la diversité des territoires

> Garantir une desserte multimodale des sites économiques les plus stratégiques, s'agissant notamment du fret

Développer une complémentarité entre échelles métropolitaine et régionale

L'aire métropolitaine lyonnaise constitue un moteur économique pour la Région, pour autant tous les territoires ne sont pas égaux face à ce dynamisme et certains peinent à en profiter. La solidarité métropolitaine ne saurait suffire pour tous, ainsi l'échelon régional paraît pertinent pour la compléter notamment en ajustant ses aides à l'investissement.

Partager une ambition commune sur les sites à enjeux identifiés par l'inter-Scot

L'inter-Scot a défini sept sites aux enjeux de développement majeurs qui nécessitent de bâtir des stratégies d'aménagement partagées par les territoires concernés au regard d'un contexte global : plaine Saint-Exupéry, territoires de l'A46 nord, territoires de l'A89, Beaujolais-Val de Saône, les portes nord-ouest et sud-ouest de l'agglomération lyonnaise, les vallées du Gier et du Rhône.

Partager des méthodes et des outils

> S'appuyer sur le guide de l'harmonisation des Scot

Les élus des territoires disposent aujourd'hui d'un guide d'harmonisation fidèle aux volontés des élus des territoires pour les accompagner dans la définition des différentes vocations dominantes des sites économiques et de leur échelle de rayonnement.

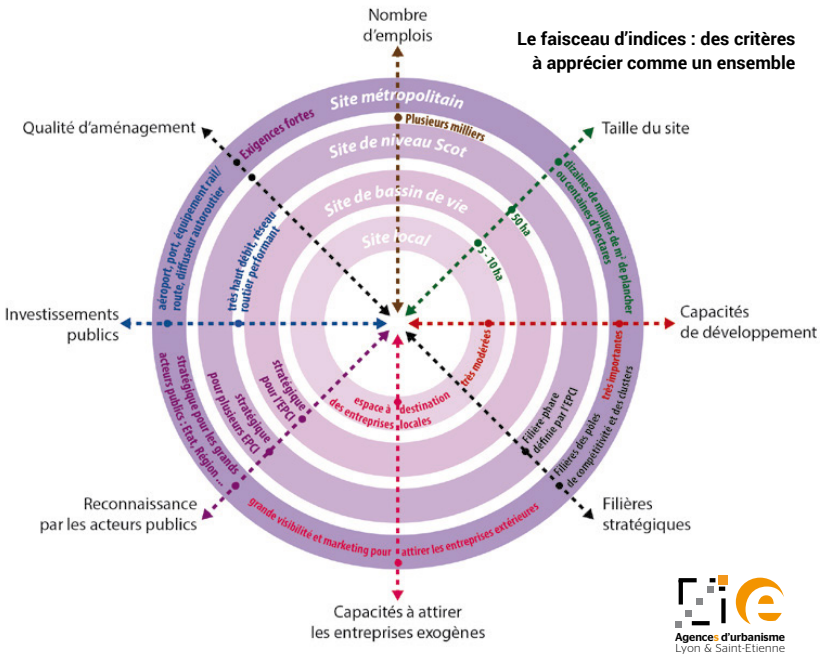
> S'appuyer sur la Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité

L'inter-Scot a élaboré une charte d'aménagement des pôles commerciaux qui fait valoir les attentes des Scot en matière d'équilibre des territoires, d'insertion urbaine, de qualité architecturale et environnementale. Elle constitue un outil d'aide à la décision pour les élus et une base de négociation avec les opérateurs commerciaux dont la Région pourrait se saisir également.

Le principe du Chapitre commun



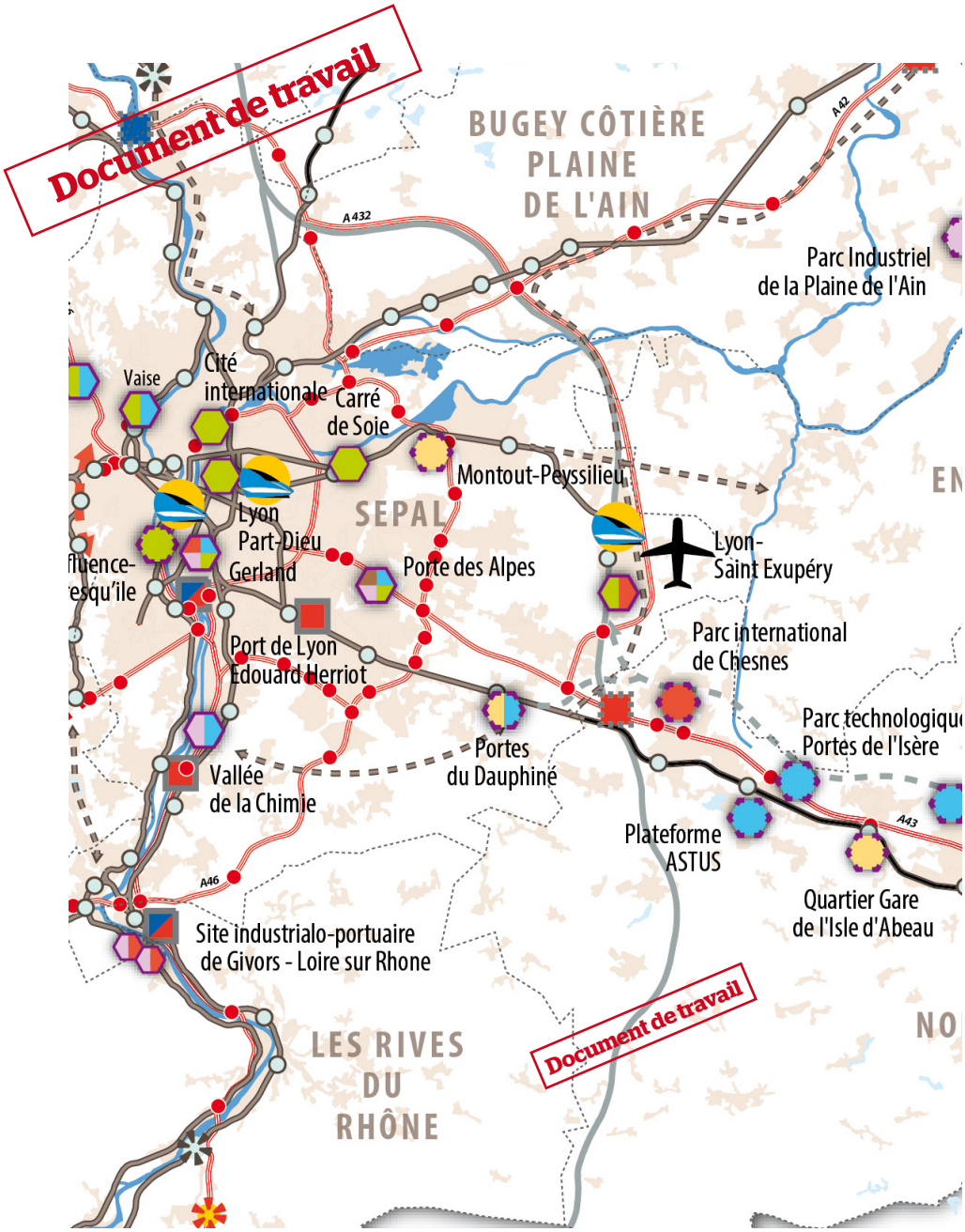
La méthode : vers un vocabulaire commun



Agences d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

Vers une cartographie commune

La présente carte dite de «recollement» est le résultat d'un rapprochement sémiologique et sémantique des différentes cartes figurant dans les documents d'orientation des Scot . Elle tente de traduire la diversité des orientations de chaque Scot par des représentations et des vocables communs sans en modifier le sens profond.



Extrait de la carte de recollement des Scot in «Vers une harmonisation des Scot», juillet 2014

Reconnaître l'activité agricole dans ses dimensions économique, alimentaire, environnementale et paysagère

Un riche échantillon de la diversité agricole régionale

Par sa grande diversité de produits agricoles et de système de production, l'aire métropolitaine lyonnaise représente un échantillon diversifié du panel agricole régional avec des espaces de grandes cultures, d'élevage, de pisciculture, de maraîchage, des vergers, des vignobles, des systèmes de polyculture, de sylviculture et de production de semences.

Un phénomène de repli agricole

Plusieurs territoires connaissent des cessations d'exploitations agricoles, du fait d'une déprise agricole et/ou d'une forte pression foncière. Le nombre d'exploitations a considérablement diminué depuis 30 ans : 34 000 exploitations en 1988 contre 15 000 en 2010 (dernier recensement général agricole –RGA).

Quant à la surface exploitée, sa diminution s'avère plus forte que ce que laissent penser les chiffres de l'artificialisation. Entre 2000 et 2010, la surface agricole utile (SAU) a diminué de 28 000 hectares, soit quatre fois plus que l'artificialisation des terres agricoles.

Une politique volontariste de protection et mise en valeur des espaces agricoles

Avec 50 000 hectares couverts par des périmètres de protection des espaces agricoles et naturels péri-urbains (PENAP/PAEN), l'aire métropolitaine lyonnaise occupe le premier rang des territoires français engagé dans cette démarche de protection des espaces agricoles et naturels vis-à-vis de la pression urbaine.

Pour autant, la proximité aux espaces urbanisés peut également s'avérer fructueuse pour faire se rencontrer offre et demande alimentaire. En effet, l'importance des attentes sociétales et l'hétérogénéité des modes de consommation suscitent une demande d'agriculture à proximité des villes et une évolution des pratiques agricoles et alimentaires.

Des atouts agricoles pour une stratégie alimentaire

À l'instar d'autres territoires fortement peuplés, l'aire métropolitaine lyonnaise doit faire face aux enjeux d'adaptation climatique et de raréfaction des énergies fossiles qui questionnent la robustesse de son modèle alimentaire actuel. Elle peut néanmoins compter sur plusieurs atouts : la diversité de ses productions agricoles, l'importance des industries agro-alimentaires et un lien fort avec les marchés urbains pour définir une stratégie alimentaire métropolitaine.

Priorités portées par les élus de l'inter-Scot dans le Chapitre commun

Préserver le foncier agricole

À travers leur choix d'un développement urbain maîtrisé et polarisé, les Scot rendent possible une gestion économe du foncier agricole et apportent leur contribution aux politiques conduites par les collectivités pour préserver le foncier en tant qu'outil de travail et soutenir les projets agricoles de valorisation et de modernisation (PENAP/PAEN).

Soutenir l'activité agricole

La moitié de l'aire métropolitaine est consacrée à l'agriculture. Elle modèle l'espace métropolitain en fonction de la diversité des bassins de production et constitue la base économique de plusieurs territoires.

Les élus des Scot s'accordent sur le principe de repositionner l'agriculture comme une filière économique à part entière à même d'exporter ses productions et de répondre aux besoins des habitants dans une logique de circuits courts.



Chiffres-clés de l'inter-Scot

550 000 ha de surface agricole utile (SAU)

15 000 exploitations

32 % des ces exploitations ont un circuit court (0 ou 1 intermédiaire)

22 000 emplois dans l'industrie agro-alimentaire

Sources : Draaf, RGA 2010

> *« C'est un enjeu de solidarité entre territoires urbains et territoires ruraux que de retisser des liens de proximité entre la production et la consommation de produits agricoles. »*
>
> B. Charles, vice-président du Scot de l'agglomération lyonnaise

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Soutenir l'activité agricole

En vue du maintien de la palette d'espaces productifs agricoles, l'inter-Scot souligne l'importance d'appuyer cette ambition forte sur un panel d'outils : de sécurisation du foncier (de type PENAP/PAEN), de maîtrise du développement urbain par les documents d'urbanisme, de financement des projets. Pour encourager la création d'activités agricoles et la structuration des filières, l'inter-Scot souhaite une animation territoriale forte qui les aide à trouver un équilibre économique et humain viable, à développer les systèmes d'entraides et de solidarité.

> Protéger le foncier agricole et sa fonctionnalité

> Accompagner les activités agricoles ainsi que la structuration des filières

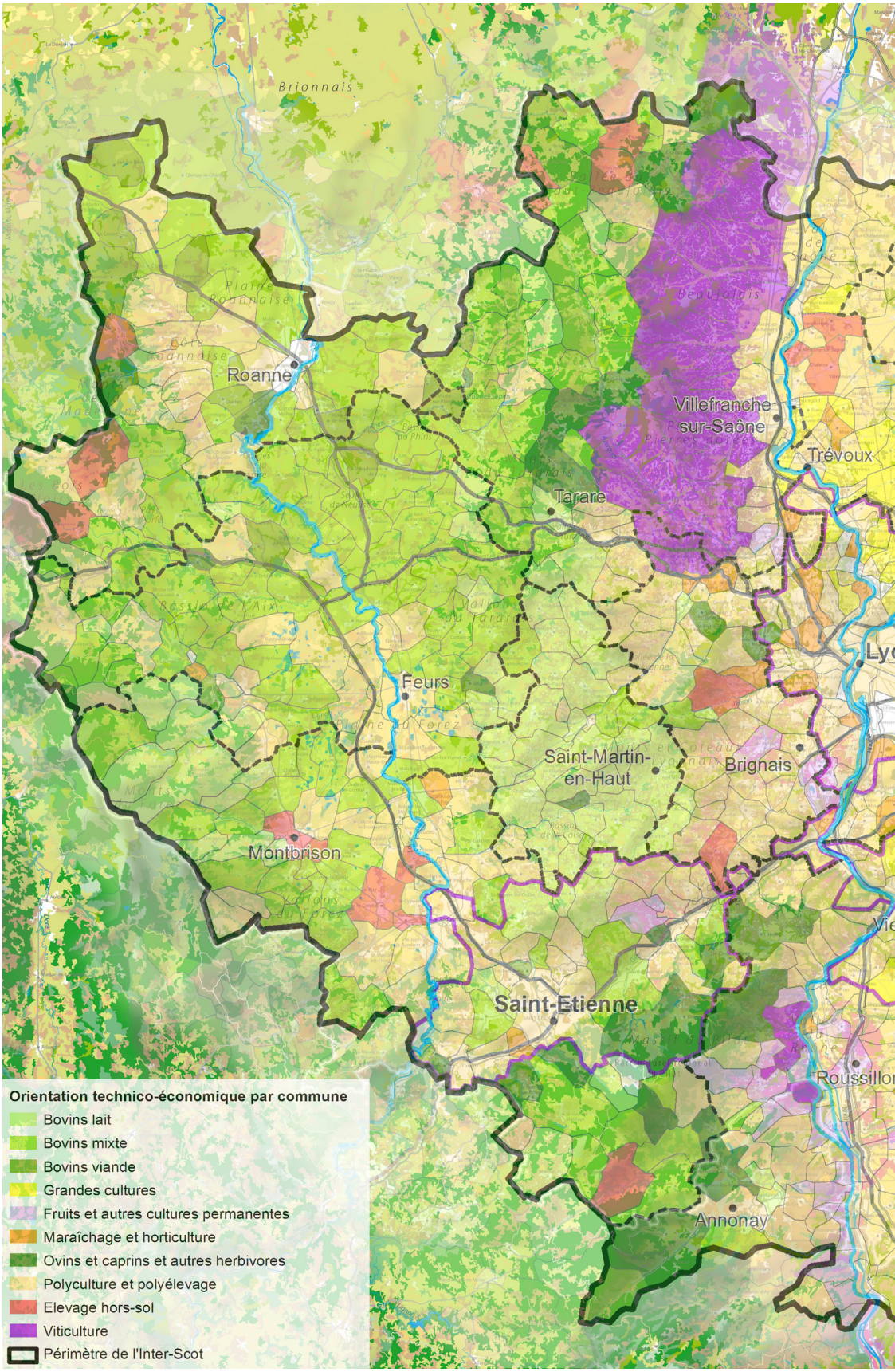
Développer des circuits de proximité

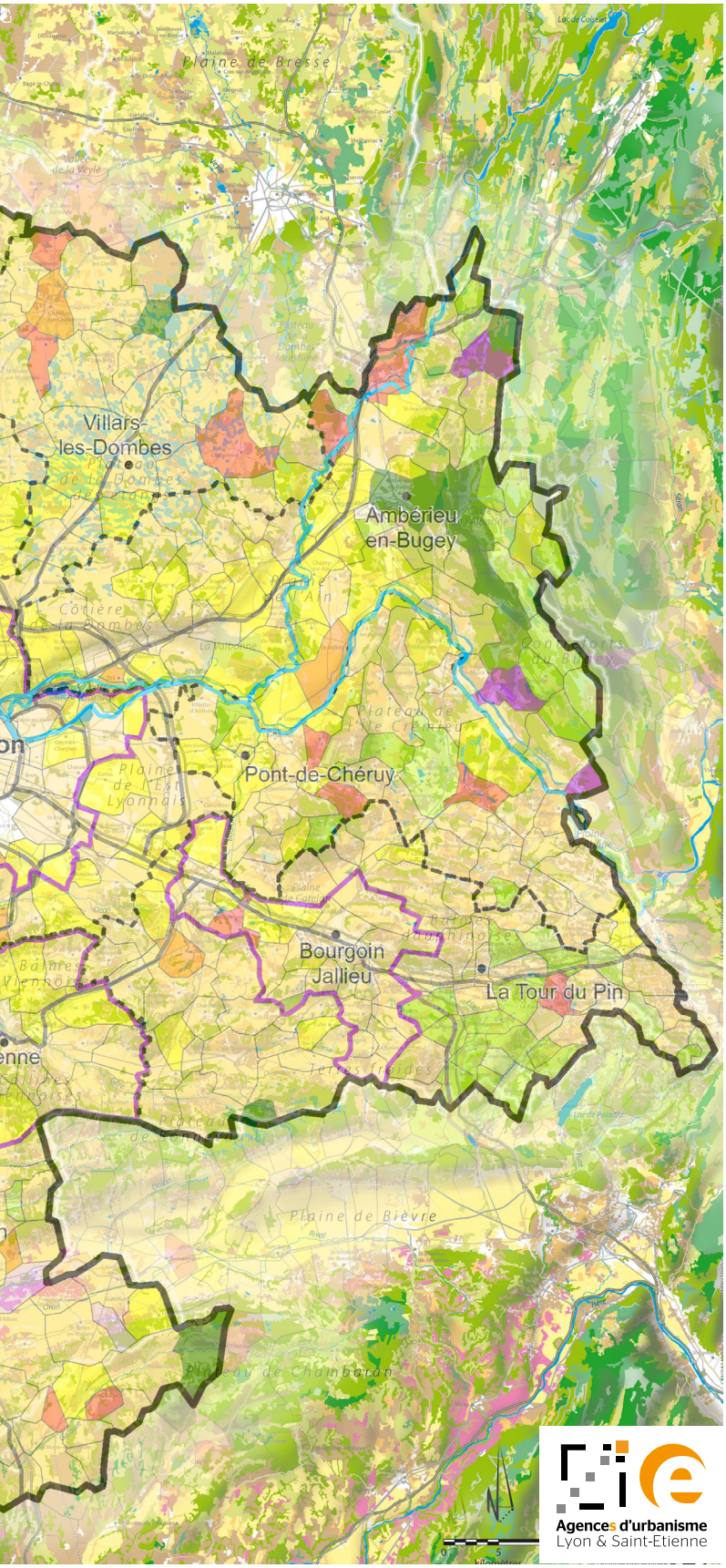
La complémentarité entre des bassins de consommation majeurs de Saint-Etienne et Lyon, d'une part, et la diversité des espaces et des productions agricoles qui les entourent, d'autre part, ont rendu possible un foisonnement d'initiatives de commercialisation. L'enjeu consiste à accompagner le changement d'échelle de ces circuits de proximité pour qu'ils puissent concerner des populations plus larges.

Accompagner l'évolution des pratiques agricoles et de consommation

Les élus de l'inter-Scot partagent les initiatives régionales de promotion des activités agricoles. Ils considèrent que l'échelle régionale est une bonne échelle de réflexion pour envisager une moins forte dépendance des systèmes alimentaires, avec une gouvernance qui devra s'envisager à plusieurs échelles, notamment du Pôle métropolitain. Conscients des enjeux climatiques et énergétiques, ils pointent la nécessité d'aborder toute politique alimentaire dans ses différentes dimensions : culturelle, sanitaire, mode de consommation, accessibilité de l'offre alimentaire diversifiée et de qualité pour tous.

Une diversité agricole exceptionnelle





OTEX RGA 2010 / Corinne Land Cover

Protéger, restaurer et valoriser
les richesses et la diversité des espaces naturels

La biodiversité, cadre et composante de la vie humaine

Après plus d'un siècle d'une stratégie de conservation de la biodiversité basée sur une logique de préservation de sites accueillant des espèces rares ou menacées (espaces naturels patrimoniaux), c'est une démarche plus globale qui est privilégiée avec les lois Grenelle, s'appuyant sur la notion de « continuités écologiques » ou « trame verte et bleue» (TVB).

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) : un document reconnu et approprié

Cette politique publique s'est ensuite déclinée régionalement dans un document-cadre, le SRCE auquel les Scot ont largement participé.

Il a identifié à son échelle de nombreux réservoirs de biodiversité s'appuyant sur les grands massifs forestiers et grandes plaines alluviales. Le document a également identifié 268 corridors d'enjeu régional dont une centaine sur l'aire métropolitaine lyonnaise, permettant ainsi les déplacements de la faune entre les Monts du Forez et les Monts du Lyonnais, les Monts du Lyonnais et le massif du Pilat, le Beaujolais et la Dombes, la Dombes et le Bugey...

L'enjeu est de préserver ce patrimoine naturel et ce maillage, voire de le restaurer afin que le territoire puisse profiter de ce facteur d'attractivité et de dynamisme économique.

Priorités portées par les élus de l'inter-Scot dans le Chapitre commun

Construire une trame verte et bleue d'échelle métropolitaine

L'objectif d'attirer de nouvelles populations s'accompagne de la volonté d'accorder une place importante aux espaces naturels et forestiers. Ceux-ci représentent une richesse essentielle, que ce soit aux plans économique à travers l'activité agricole, social à travers leur valeur d'usage pour les habitants et environnemental pour la préservation de la biodiversité.

Les territoires des Scot s'entendent également pour reconnaitre les espaces naturels comme un des facteurs premier de leur attractivité.

Au-delà de la protection des grands espaces verts métropolitains (le Pilat, les Monts du Lyonnais et du Beaujolais, la Dombes, l'Isle Crémieu, le Bugey, les Monts du Forez et de la Madeleine, les Balmes viennoises et dauphinoises, Miribel Jonage, etc.) et de la valorisation du réseau bleu des fleuves et des rivières, en cohérence avec des schémas régionaux coconstruits, la mise en réseau des espaces naturels à travers un système de liaisons vertes à finalités écologique (biodiversité), paysagère et fonctionnelle est au cœur des projets de territoire.

> *Saint-Etienne Métropole a signé le 1er juin 2017 son Contrat Vert et Bleu avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Ce dispositif est important pour Saint-Etienne Métropole et pour les territoires qui cherchent à mettre en œuvre le SRCE de façon efficiente et concrète. Il permet au final de mieux protéger la trame verte et bleue dans les documents de planification tels que les Scot, PLU(i) et de la restaurer par la construction notamment de passages à faune au-dessus d'infrastructures autoroutières. L'élaboration du Sraddet doit permettre de poursuivre cette dynamique positive en intégrant les deux SRCE et en pérennisant le dispositif de contractualisation « Contrat Vert et Bleu ».*

S. Fayolle, vice-présidente du Scot Sud Loire



Chiffres-clés de l'inter-Scot

86 % de l'aire métropolitaine non artificialisés

10 333 hectares articialisés entre 2005 et 2015

37 % des corrdiors d'enjeux régionaux sont dans l'AML

9 secteurs prioritaires du SRCE

Sources: SRCE Rhône-Alpes, Spot Thema 2005-2015

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Poursuivre la mise en œuvre la trame verte et bleue commune et partagée du SRCE

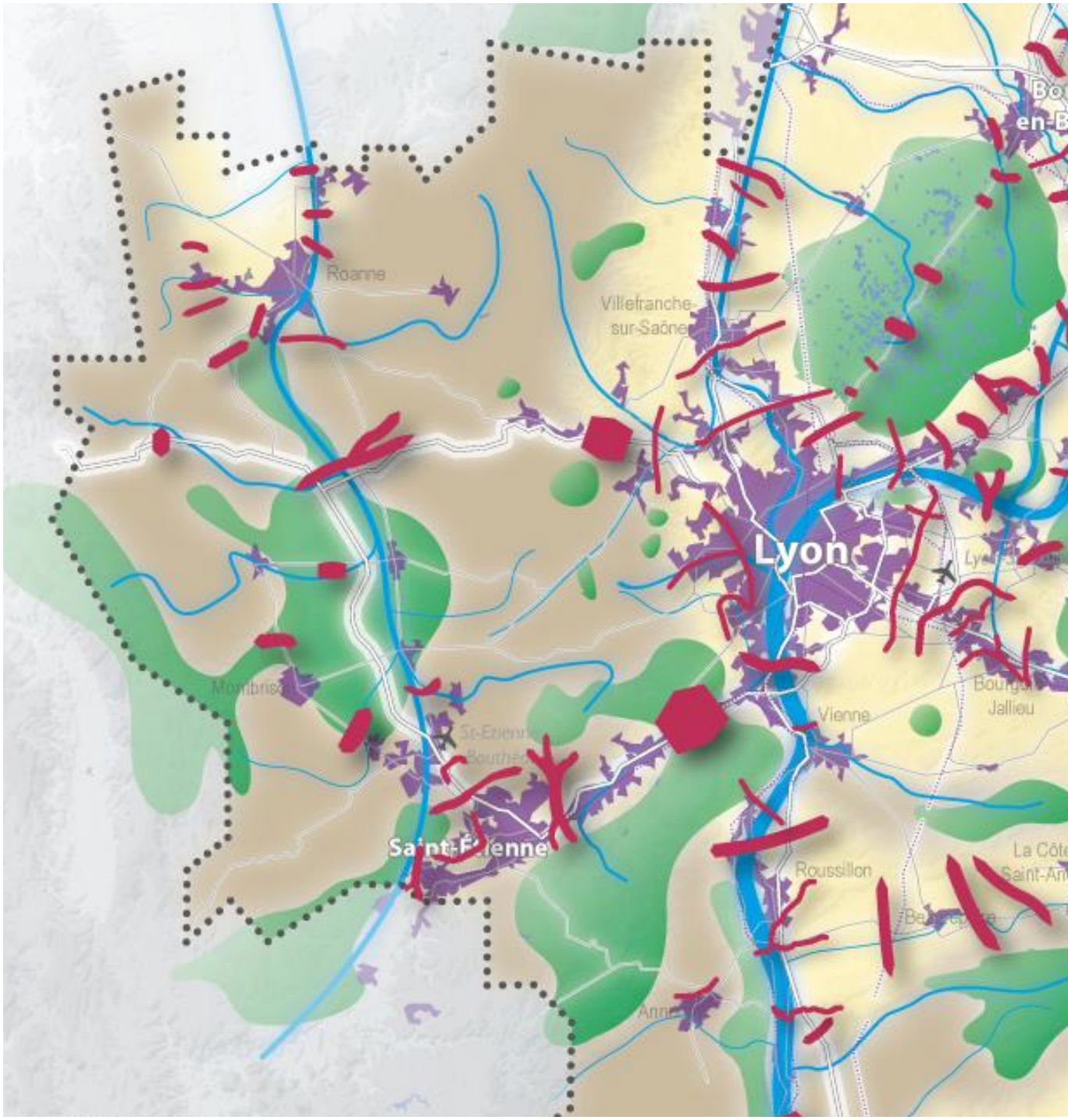
Afin de faciliter son appropriation, la DREAL et la Région Rhône-Alpes ont souhaité construire une méthode singulière en associant les territoires (Scot) dès les premières réflexions sur le SRCE de Rhône-Alpes. Tout au long de la procédure d'élaboration, des rencontres territoriales, des temps de concertation et de consultation ont permis à la co-maîtrise d'ouvrage d'être à l'écoute des attentes et craintes locales pour aboutir finalement à un document cadre partagé. De plus, afin de faciliter la mise en œuvre dans les documents d'urbanisme, la co-maîtrise d'ouvrage a réalisé des modules de formation à destination des territoires mais également des maîtres d'œuvre.

Consolider une TVB à l'échelle de l'AURA en assurant les liaisons entre les deux SRCE existants

L'enjeu est d'intégrer deux SRCE construits avec la même philosophie mais différents sur certains points. L'inter-Scot souhaite que des liaisons entre les deux SRCE existants soient assurées au sein du Sraddet.

Cette méthode de co-élaboration a permis une bonne appropriation du SRCE mais elle a également participé à une harmonisation des Scot sur cette thématique comme le démontre le travail mené sur le territoire de l'inter-Scot. Ce dernier considère que l'intégration du SRCE dans le Sraddet n'aura que très peu d'impact avec une base de trame verte et bleue déjà partagée et largement mise en œuvre. L'inter-Scot souhaite que la Région reprenne le SRCE de Rhône-Alpes dans l'élaboration du Sraddet ainsi que ses outils de mise en œuvre déjà existans tels que les contrats verts et bleus pour financer, notamment, la résorption de certaines coupures.

Extrait de la carte de synthèse régionale de la Trame verte et bleue
Schéma régional de cohérence écologique - avril 2014





Carte de synthèse régionale de la Trame verte et bleue

La Trame verte et bleue

Réservoirs de biodiversité

Corridors d'importance régionale

Fuseaux

Axes

Trame bleue

Principaux cours d'eau et tronçons de cours d'eau d'intérêt écologique reconnus pour la Trame bleue

Grands lacs naturels

Espaces supports de la fonctionalité écologique du territoire

Espaces perméables : *continuités écologiques fonctionnelles assurant un rôle de corridor entre les réservoirsde biodiversité*

Grands espaces agricoles *participant de la fonctionnalité du territoire*

Principaux éléments fragmentants

Zones urbanisées

Autoroutes

Routes principales

Voies ferrées principales

Les espaces de mobilité, les espaces de bon fonctionnement et les zones humides ne sont pas représentés à cette échelle de synthèse

Fond cartographique

Périmètre de la région Rhône-Alpes

D'autres perspectives communes

En conclusion,

Au-delà de la reconnaissance du périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise comme échelle pertinente, la contribution des élus de l'inter-Scot pourrait ainsi se résumer autour de ces cinq orientations principales :

- *développer une armature urbaine à l'échelle de l'aire métropolitaine selon un modèle multipolaire* qui prend fortement appui sur les étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise en garantissant à la fois compacité des villes, mixité fonctionnelle et qualité urbaine ;
- *préserver et valoriser le système fluvial et le réseau des espaces naturels et agricoles* en les considérant, non comme des vides à remplir, mais comme des espaces de ressources et des territoires emblématiques qui font l'attractivité de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- *organiser un développement cohérent fondé sur l'articulation urbanisme-déplacements* avec pour ossature principale le réseau ferroviaire ;
- *garantir l'attractivité économique* par le renforcement du socle productif, l'identification des sites et des emplois d'échelle métropolitaine voire leur complémentarité ;
- *nourrir un dialogue* permanent entre les porteurs de la vision de l'aménagement du territoire et les acteurs privés ou publics de sa réalisation.

Des axes de collaborations pour demain

Les élus des Scot ont inscrit dans la feuille de route inter-Scot pour la période 2016-2020 sept nouveaux sujets à traiter en commun :

- ***l'énergie*** tant sur le plan de la lutte contre la précarité que sur la transition énergétique ;
- ***les paysages***, marqueurs de la diversité de nos territoires autour desquels se rassembler ;
- ***l'eau*** dont l'omniprésence est un bien commun à considérer comme une ressource menacée à gérer ;
- ***la mobilité*** et l'organisation des déplacements incluant les transports de marchandises (logistique, portuaire), enjeu crucial au carrefour de l'Europe du Sud ;
- ***les déchets*** et l'organisation des déplacements incluant les transports de marchandises (logistique, portuaire), enjeu crucial au carrefour de l'Europe du Sud ;
- ***le tourisme***, comme un enjeu de développement économique transversal de portée métropolitaine ;
- ***l'alimentation***, un sujet qui concerne aujourd'hui toutes les grandes métropoles quant à leur capacité de subvenir à leurs propres besoins.

Ces sept sujets, ces sept « ressources », constituent autant de défis à relever pour l'aire métropolitaine lyonnaise, dans la perspective d'un développement durable, équitable et harmonieux.

Ces « ressources » sont aujourd'hui menacées ou en voie très nette de dégradation. L'action des Scot seuls ne suffira pas à endiguer ce mouvement de dégradation, qui met en question les processus mêmes de planification à grande échelle.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, en raison de ses compétences et de son aire d'action, apparait comme le bon échelon pour relever ces défis. Aux yeux des élus des Scot, l'élaboration du Sraddet apparaît comme une occasion unique d'organiser un partenariat actif et constructif entre deux acteurs clefs de l'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise : la Région et les Scot rassemblés au sein de la démarche inter-Scot.

Comité de rédaction technique

N. Abon, Scot Boucle du Rhône en Dauphiné
V. Devrieux, Scot Sud Loire
MC. Evrard, Scot Nord Isère
B. Girard, Scot Beaujolais
E. Giraud, Scot de l'agglomération lyonnaise
C. Le Jeune, Scot Rives du Rhône
O. Prémillieu, Scot Bugey Cotière Plaine de l'Ain

Comité de relecture élus

A. Berger, Scot Nord Isère
J.C. Deschizeaux, Scot Val de Saône-Dombes
F. Maréchal, Scot de la Dombes
D. Paccoud, Scot Beaujolais
J.Y. Sécheresse Scot de l'agglomération lyonnaise
J. Selignan, Scot Bugey Cotière Plaine de l'Ain
G. Thizy, Scot Sud Loire

Contribution réalisée par les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne pour le compte des syndicats mixtes et EPCI porteurs de Scot

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Pour toute information sur la démarche :
Sébastien Rolland, s.rolland@urbalyon.org

octobre 2017