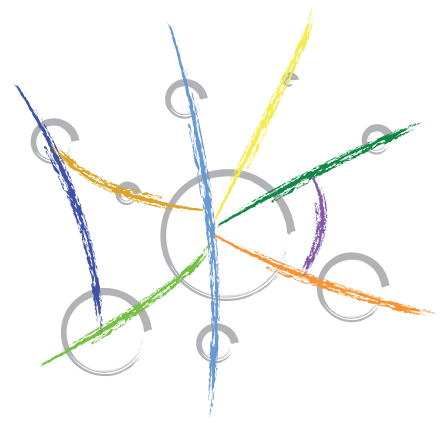




Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Agglomération lyonnaise

Beaujolais

Boucle du Rhône en Dauphiné

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

La Dombes

Loire Centre

Monts du Lyonnais

Nord-Isère

Ouest lyonnais

Rives du Rhône

Roannais

Sud Loire

Val de Saône-Dombes



Indicateurs inter-Scot

Suivi du Chapitre commun

Mai 2015

Sommaire

1

Une aire métropolitaine accueillante et multipolaire	9
Indicateur 1. Structuration démographique	10
Indicateur 2. Evolution démographique	12
Indicateur 3. Population potentiellement desservie par les gares	14
Indicateur 4. Répartition des emplois	16
Indicateur 5. Développement résidentiel dans les polarités et les secteurs gare	18
Indicateur 6. Densité du développement résidentiel	22
Indicateur 7. Offre de logements sociaux	26

2

Un fonctionnement métropolitain fondé sur des politiques de mobilité durable	29
Indicateur 8. Desserte en transports collectifs	30
Indicateur 9. Fréquentation des gares TER	34
Indicateur 10. Niveaux d'intermodalité des réseaux	36

3

Un développement économique fondé sur la complémentarité des territoires	39
Indicateur 11. Répartition des emplois par fonction	40
Indicateur 12. Localisation et évolution des surfaces commerciales autorisées	44
Indicateur 13. Implication des exploitants dans les circuits courts	48

4

Une aire métropolitaine structurée par des espaces agricoles et naturels	49
Indicateur 14. Dynamiques de consommation de l'espace	52
Indicateur 15. Evolution de la surface agricole utile	54
Indicateur 16. Evolution du nombre d'exploitations et profil des exploitants	56
Indicateur 17. Suivi des périmètres de gestion et d'inventaire	58

Retour sur la démarche inter-Scot

L'inter-Scot est une démarche de coopération entre treize Syndicats mixtes porteurs de Schéma de cohérence territoriale (Scot) de l'aire métropolitaine lyonnaise. 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 rapidement élargie au Scot Sud Loire, puis progressivement aux territoires de l'espace ligérien. 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 et de dossiers divers.

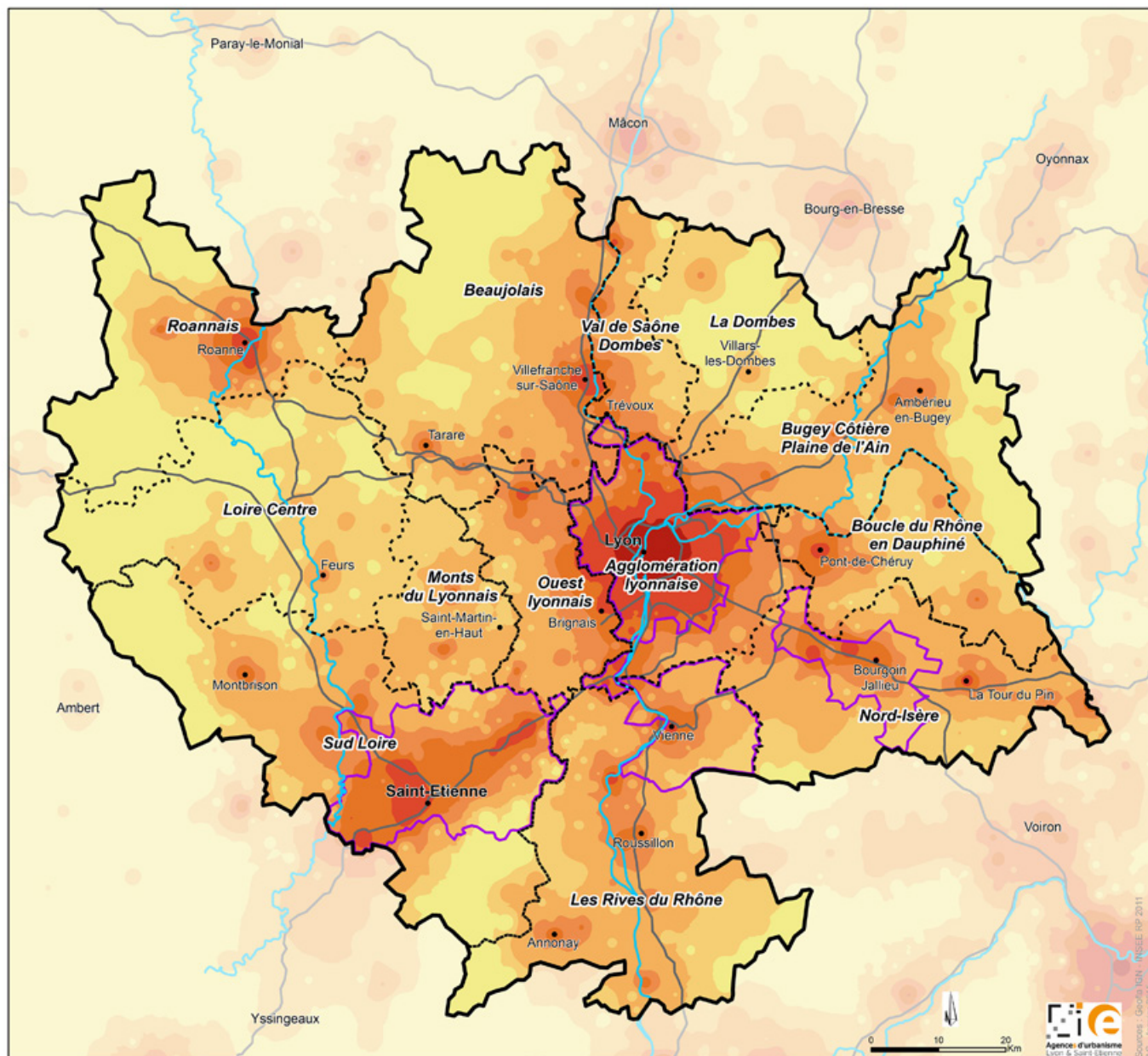
Sur la base des diagnostics conduits en commun, les présidents de Scot ont souhaité l'élaboration d'un chapitre commun partagé.

En juillet 2006, les élus de l'inter-Scot, réunis à Crémieu, signent le « Chapitre commun métropolitain ». La démarche franchit alors une étape en faisant valider par tous les Scot les grands principes d'aménagement communs, à l'échelle de la « Maison commune métropolitaine ». Ces grands principes seront ensuite déclinés dans cinq livrets thématiques (2007-2009).

Entre 2007 et 2011, un élargissement du partenariat conduit les Scot du Roannais, des Monts du Lyonnais et de Loire Centre à rejoindre la démarche inter-Scot. Le Scot des Rives du Rhône voit également son périmètre évolué par l'intégration, en 2013, de cinq intercommunalités du Nord de la Drôme et de l'Ardèche dont le bassin d'Annonay. Ce contexte d'élargissement géographique de la démarche conduit à la nécessaire actualisation du texte fondateur. Les présidents de Scot conviennent ainsi de la mise à jour du Chapitre commun effectuée en 2013 et confirment la nécessité de conforter la démarche inter-Scot comme socle de connaissance, d'observation et de vision stratégique dans le nouveau paysage de gouvernance métropolitaine qui s'institutionnalise. C'est dans cet objectif que s'enclenche, dès 2014, une réflexion sur l'identification des indicateurs partagés de suivi du Chapitre commun.



L'aire métropolitaine lyonnaise*



Pôle Métropolitain
 Périmètre des Scot

* au sens de l'inter-Scot

Sources et méthodes

Le découpage des territoires de Scot est arrêté à novembre 2014.

Un modèle d'observation partagé

Sans vouloir se substituer aux démarches de suivi et d'évaluation de chacun des Scot, cette démarche de suivi du Chapitre commun et d'identification des indicateurs qui lui sont nécessaires vient renforcer le modèle d'observation partagé du territoire métropolitain.

Après avoir acté le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine, les Scot s'accordent sur la nécessité de suivre, dans le temps, la mise en œuvre du « modèle de croissance » partagé par les 13 syndicats mixtes porteurs de Scot.

Les spécificités de ce « modèle », croisées aux principes d'aménagement partagés dans le Chapitre commun, ont donné lieu à l'élaboration de 17 indicateurs. L'enjeu de ce document est d'explicitier la construction de ces différents indicateurs et de produire, pour chacun d'entre eux, un état initial sur le territoire des 13 Scot.

Des indicateurs qui s'appuient sur les principes fondateurs de l'organisation multipolaire des territoires

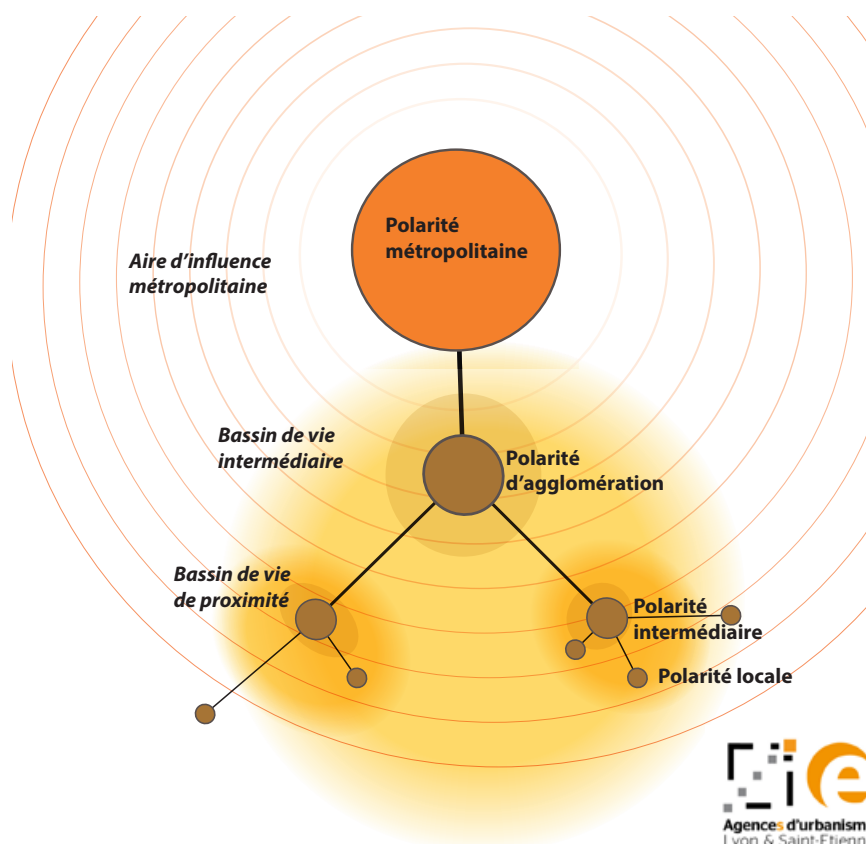
Un certain nombre d'indicateurs s'appuie sur le principe de l'organisation multipolaire du territoire. Les 17 indicateurs retenus permettent d'appréhender les dynamiques à l'œuvre en distinguant celles qui touchent les polarités et celles qui ciblent les territoires hors polarité. Cette distinction permet de mettre en perspective les premiers éléments de diagnostic de cette organisation multipolaire tout en proposant des outils de suivi.

À retenir

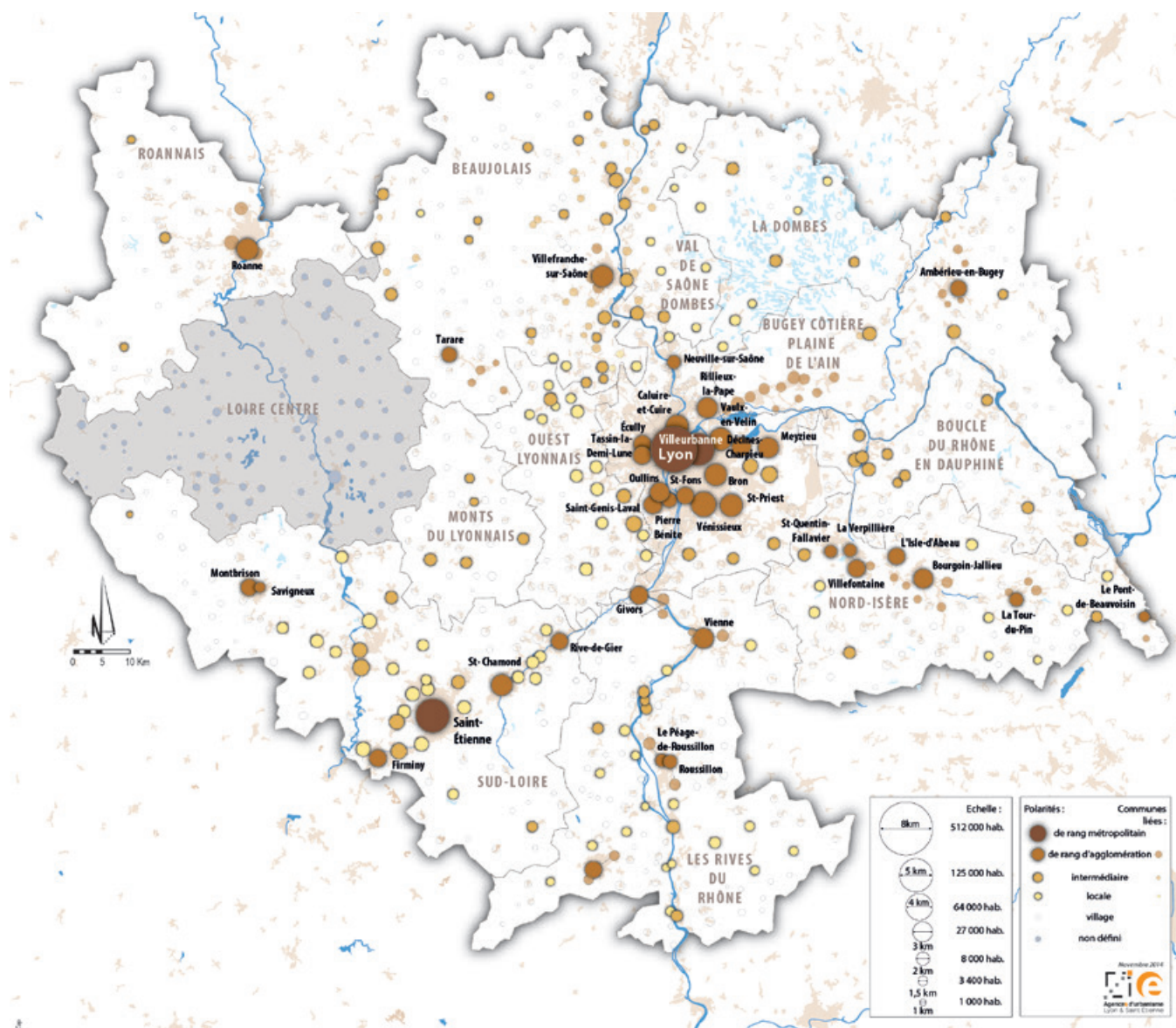
Les treize Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire qui constitue la spécificité du « modèle de croissance de l'aire métropolitaine lyonnaise » :

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

Principe de multipolarité



Source : le Chapitre commun version 2013



Sources et méthodes

La présente carte est le résultat d'un travail de rapprochement sémiologique et sémantique des cartes figurant dans les documents d'orientation des Scot approuvés.

Trois Scot ne disposent pas de carte des polarités approuvée à ce jour :

- le Scot des Monts du Lyonnais : les polarités présentées sur la carte sont issues des derniers travaux actés par les élus ;
- le Scot Loire Centre : à ce jour, le débat sur les polarités n'est pas arrêté et ne permet pas de présenter une carte ;
- le Scot Rives du Rhône : la carte présentée est celle du diagnostic (en cours), compte-tenu de l'élargissement du périmètre et de la procédure de révision du Scot.

Des polarités identifiées lors du travail de recollement des Scot

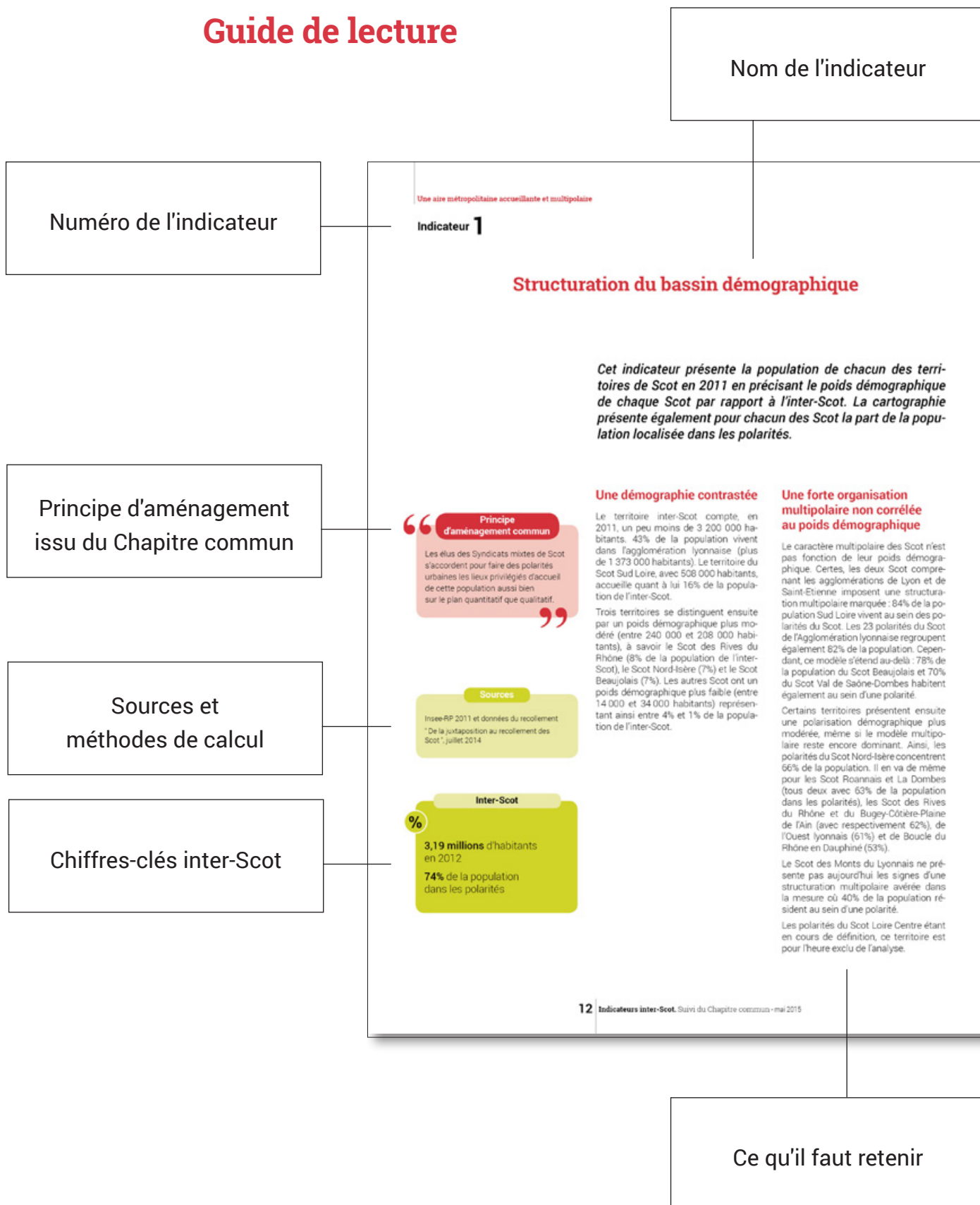
La mission de recollement des Scot, conduite en 2013, a permis de recenser l'ensemble des polarités définies dans les Scot en vigueur. Ce réseau de villes est le fruit de la mise en œuvre du principe de multipolarité, axe majeur du Chapitre commun.

Ces polarités sont de taille très variable mais ont des traits communs qui les rendent stratégiques pour le territoire. Elles concentrent notamment une part importante des emplois et disposent souvent d'une bonne desserte en transports en commun. Les Scot leur attribuent des objectifs particuliers, notamment en termes d'accueil démographique, de services à la population, d'équipements, de formes urbaines...

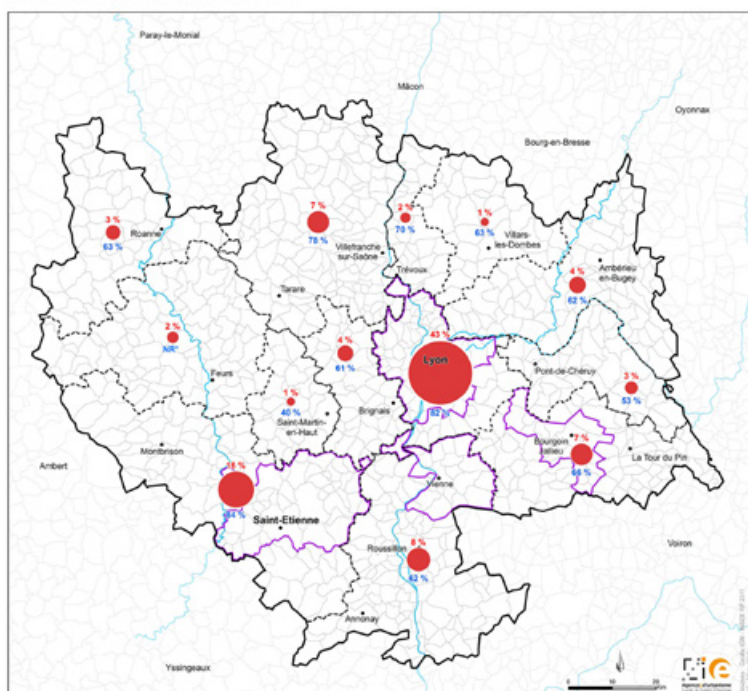
Afin de mieux cerner les dynamiques territoriales, les analyses du présent document précisent les données chiffrées sur les polarités.

La carte ci-contre présente les polarités des différents Scot, réinterprétées sous une sémologie commune. Elle sont issues des documents d'orientations (excepté pour le Scot Rives du Rhône, où la carte est issue du diagnostic, compte-tenu de l'élargissement du périmètre). Les polarités du Scot Loire Centre sont en cours de définition et ne sont, par conséquent, pas présentées sur cette cartographie.

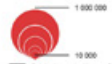
Guide de lecture



Structuration du bassin démographique en 2011



Nombre d'habitants en 2011



■ Périmètre de l'inter-Scot
--- Périmètre Scot
■ Pôle Métropolitain

Clés de lecture :
2 % Part de la population par rapport à la population totale de l'inter-Scot
78 % Part de la population des pôles dans chaque Scot
* N/A : Pôles en cours de définition

	Population en 2011
Agglomération lyonnaise	1 373 177
Sud Loire	508 800
Les Rives du Rhône	240 367
Beaujolais	210 517
Nord-Isère	207 999
Bugny Côte de Plaine de l'Ain	133 273
Ouest lyonnais	119 388
Roannais	106 114
Boucle du Rhône en Dauphiné	84 774
Loire Centre	71 425
Val de Saône - Dombes	54 414
Monts du Lyonnais	39 115
La Dombes	36 844
Total inter-Scot	3 186 207

Cartographie

Chiffres-clés par Scot

Légende et clés de lecture

1

Une aire métropolitaine accueillante et multipolaire

La spécificité du « modèle de croissance de l'aire métropolitaine lyonnaise » repose sur une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans les pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services.

Territoire de fort dynamisme démographique, l'aire métropolitaine « devrait accueillir entre 400 000 et 700 000 habitants supplémentaires d'ici 2040 ». L'objectif n'est pas tant le nombre d'habitants supplémentaires accueillis que les modalités de leur intégration. L'enjeu est donc de réunir les conditions nécessaires d'attractivité et de qualité de vie les plus favorables à cet accueil.

Les élus de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil de cette population supplémentaire, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Le modèle de développement multipolaire préconise ainsi qu'elles doivent être dotées en équipements structurants, en emplois et en services.

Pour suivre ce principe d'aménagement, 7 indicateurs ont été élaborés afin de :

- qualifier la structuration du bassin démographique de l'inter-Scot,
- mesurer l'évolution démographique du territoire,
- mesurer la population potentiellement desservie par les gares,
- qualifier la structuration du bassin d'emplois,
- identifier la localisation du développement résidentiel,
- mesurer la densité du développement résidentiel au regard du contexte urbain,
- mesurer la construction de logements abordables par l'offre sociale.

Principe d'aménagement commun

« L'aire métropolitaine lyonnaise est démographiquement dynamique (...) et devrait accueillir entre 400 000 et 700 000 habitants supplémentaires d'ici 2040 ».

Les élus des Syndicats mixtes de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil de cette population aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif.

Indicateur 1

Structuration démographique

Cet indicateur présente la population de chacun des territoires de Scot en 2011 en précisant le poids démographique de chaque Scot par rapport à l'inter-Scot. La cartographie présente également pour chacun des Scot la part de la population localisée dans les polarités.

Principe d'aménagement commun

Les élus des Syndicats mixtes de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil de cette population aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif.

Sources

Insee-RP 2011 et données du recensement
" De la juxtaposition au recensement des Scot ", juillet 2014

Inter-Scot

%

3,19 millions d'habitants en 2012

74% de la population dans les polarités

Une démographie contrastée

Le territoire inter-Scot compte, en 2011, un peu moins de 3 200 000 habitants. 43% de la population vivent dans l'agglomération lyonnaise (plus de 1 373 000 habitants). Le territoire du Scot Sud Loire, avec 508 000 habitants, accueille quant à lui 16% de la population de l'inter-Scot.

Trois territoires se distinguent ensuite par un poids démographique plus modéré (entre 208 000 et 240 000 habitants), à savoir le Scot des Rives du Rhône (8% de la population de l'inter-Scot), le Scot Nord-Isère (7%) et le Scot Beaujolais (7%). Les autres Scot ont un poids démographique plus faible (entre 14 000 et 34 000 habitants) représentant ainsi entre 4% et 1% de la population de l'inter-Scot.

Une forte organisation multipolaire non corrélée au poids démographique

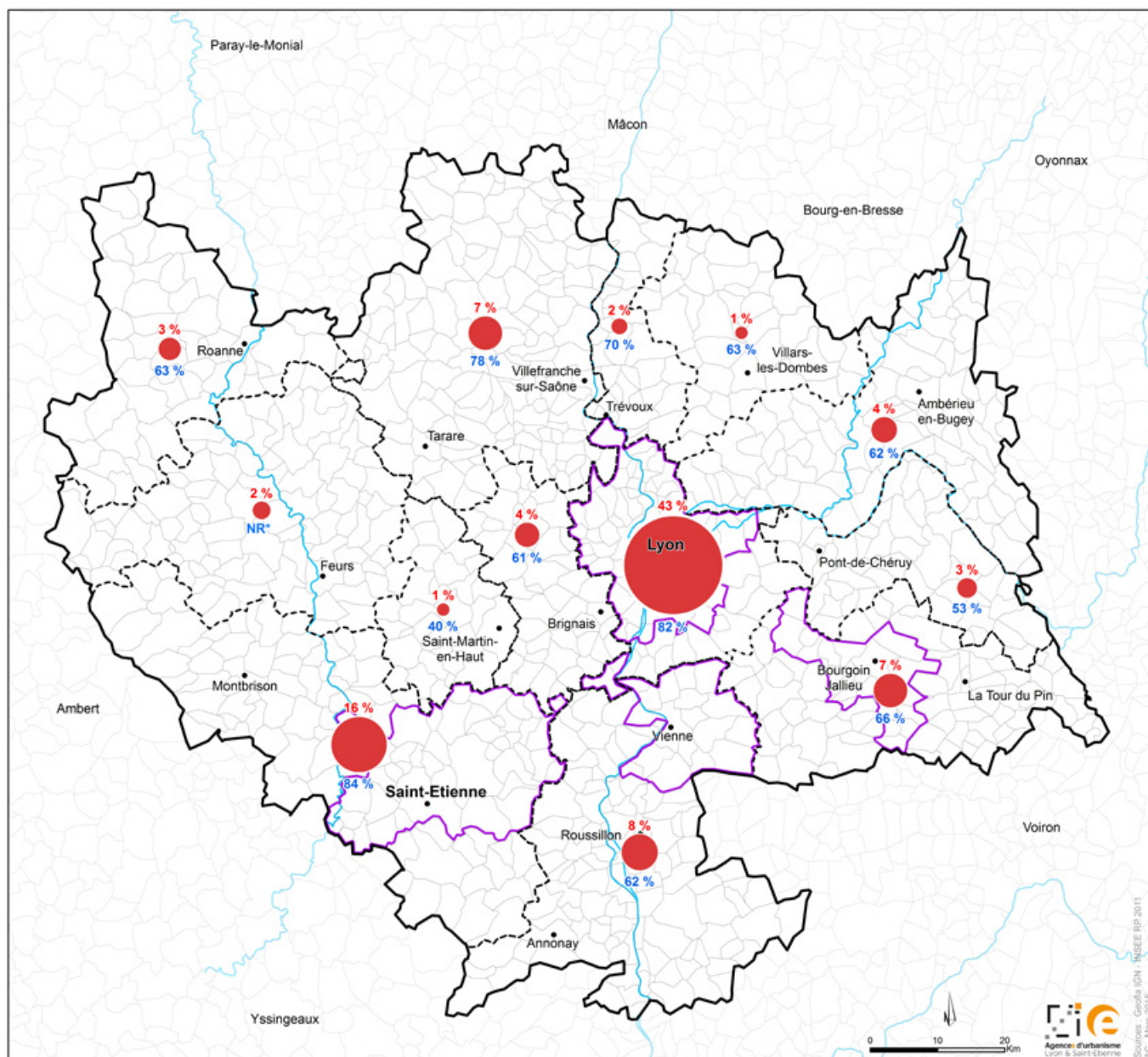
Le caractère multipolaire des Scot n'est pas fonction de leur poids démographique. Certes, les deux Scot comprenant les agglomérations de Lyon et de Saint-Etienne imposent une structuration multipolaire marquée : 84% de la population Sud Loire vivent au sein des polarités du Scot. Les 23 polarités du Scot de l'Agglomération lyonnaise regroupent également 82% de la population. Cependant, ce modèle s'étend au-delà : 78% de la population du Scot Beaujolais et 70% du Scot Val de Saône-Dombes habitent également au sein d'une polarité.

Certains territoires présentent ensuite une polarisation démographique plus modérée, même si le modèle multipolaire reste encore dominant. Ainsi, les polarités du Scot Nord-Isère concentrent 66% de la population. Il en va de même pour les Scot Roannais et La Dombes (tous deux avec 63% de la population dans les polarités), les Scot des Rives du Rhône et du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (avec respectivement 62%), de l'Ouest lyonnais (61%) et de Boucle du Rhône en Dauphiné (53%).

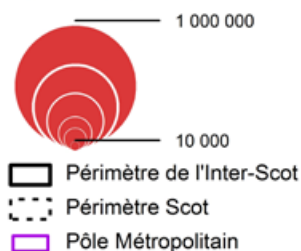
La nature plus rurale des Monts du Lyonnais et l'absence de polarité urbaine importante témoigne d'une organisation territoriale différente : 40% de la population résident ainsi au sein d'une polarité.

Les polarités du Scot Loire Centre étant en cours de définition, ce territoire est pour l'heure exclu de l'analyse.

Structuration démographique en 2011



Nombre d'habitants en 2011



	Population en 2011
Agglomération lyonnaise	1 373 177
Sud Loire	508 800
Les Rives du Rhône	240 367
Beaujolais	210 517
Nord-Isère	207 999
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	133 273
Ouest lyonnais	119 388
Roannais	106 114
Boucle du Rhône en Dauphiné	84 774
Loire Centre	71 425
Val de Saône - Dombes	54 414
Monts du Lyonnais	39 115
La Dombes	36 844
Total inter-Scot	3 186 207

Indicateur 2

Evolution démographique

Cet indicateur représente l'évolution annuelle de la population entre 2006 et 2011. Pour chacun des Scot, l'information est présentée à l'échelle des communes.

Principe d'aménagement commun

Les élus des Syndicats mixtes de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil de cette population aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif.

Sources

Insee - RP 2006 - 2011

Inter-Scot

%

Evolution annuelle de la population de **+0,8** entre 2006 et 2011

Gain de près de **121 500** habitants entre 2006 et 2011

Un territoire démographiquement dynamique

Entre 2006 et 2011, l'évolution annuelle de la population est, à l'échelle de l'inter-Scot, de +0,8%. A l'exception du Scot Sud Loire qui enregistre un recul démographique (perte de plus de 1 700 habitants entre les deux dates), l'ensemble des Scot voit leur population croître (gain de près de 121 500 habitants à l'échelle de l'inter-Scot).

En valeur absolue, le Scot de l'Agglomération lyonnaise reste un territoire de croissance démographique (gain de près de 55 000 habitants). Cependant, les évolutions annuelles les plus significatives se situent davantage dans les Scot les plus périurbains voire ruraux comme les Scot Boucle du Rhône en Dauphiné (+1,7% d'évolution annuelle), Nord-Isère (+1,3%), Loire Centre (+1,3%), Beaujolais (+1,2%), Val de Saône-Dombes (+1,2%), Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (+1,2%), Monts du Lyonnais (+1,1%) et Ouest lyonnais (+1%). Même si ces Scot n'affichent pas des gains démographiques comparables en valeur absolue (entre 13 500 et 2 200 habitants), ces territoires restent les lieux privilégiés du développement démographique, induisant en leur sein d'importantes transformations.

Le Scot des Rives du Rhône, compte tenu de son élargissement (intégration de cinq intercommunalités du Nord de la Drôme et de l'Ardèche dont le bassin d'Annonay) et le Scot de La Dombes affichent, même si les gains en valeur absolue sont très disparates, des taux d'évolution comparables à la moyenne de l'inter-Scot.

Le Scot Roannais présente, quant à lui, un dynamisme démographique plus modeste avec une évolution annuelle de +0,4% correspondant à un gain de près 1 850 habitants.

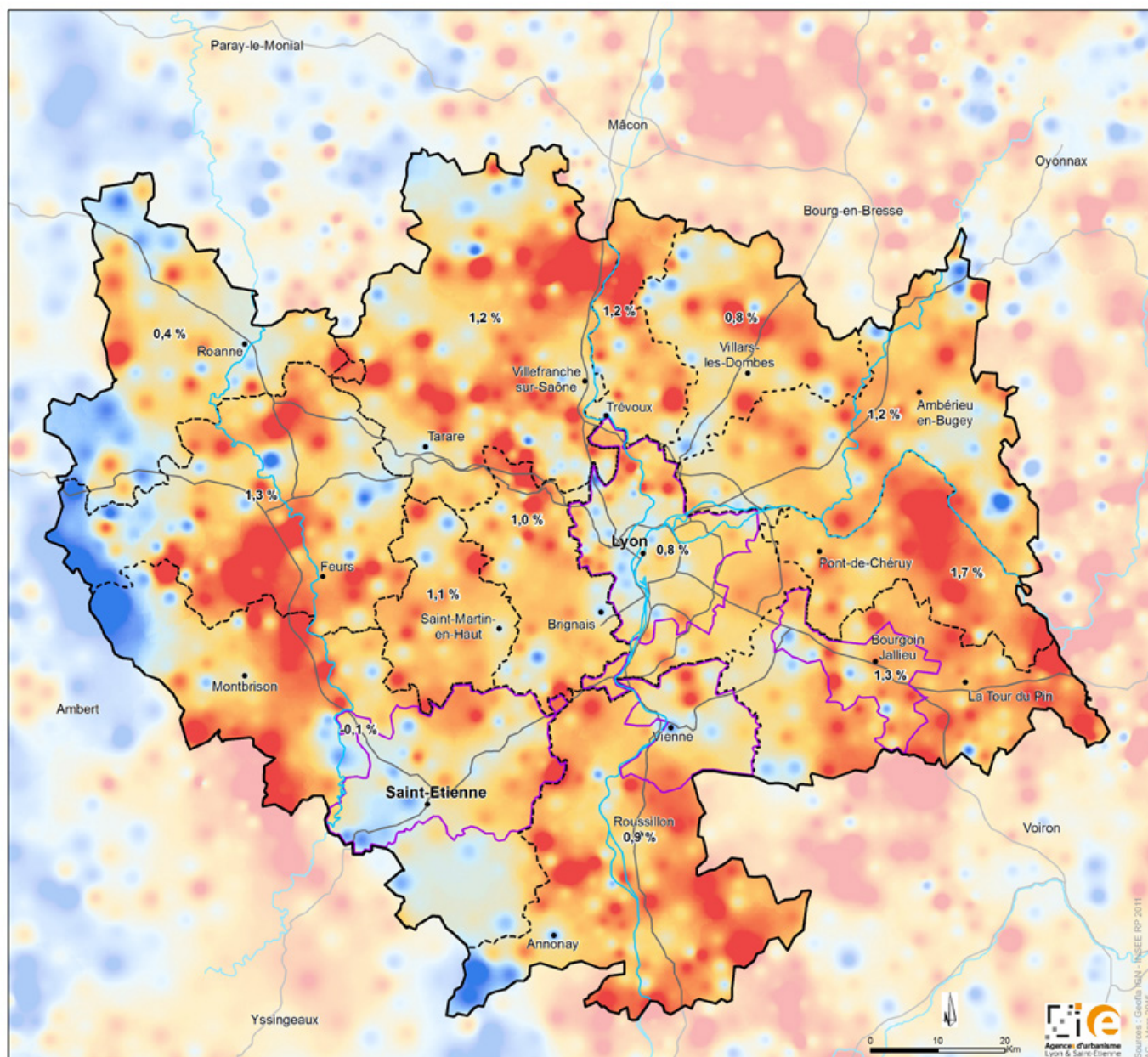
Des dynamiques démographiques qui se diffusent sur une couronne toujours plus large

Les taux de croissance démographique les plus importants se retrouvent en deuxième et troisième couronnes, sous l'impulsion des grandes polarités lyonnaises et stéphanoises. Les secteurs de la plaine du Forez, du quart sud-est du Scot Rives du Rhône, du Pays des Couleurs (Scot Boucle du Rhône en Dauphiné) et du secteur de Belleville (Scot Beaujolais et Val de Saône-Dombes) sont particulièrement dynamiques.

Ces secteurs aux caractéristiques rurales, situés à une cinquantaine de kilomètres des grandes agglomérations, deviennent progressivement des espaces périurbains. L'élargissement de cette couronne périurbaine montre les tensions du marché immobilier sur l'agglomération lyonnaise et ses proches périphéries.

Au sein des Scot, les villages sont généralement les communes où les taux de croissance sont les plus importants. De nombreuses polarités connaissent un développement plus modéré, voire des pertes de population, alors que les villages voisins se développent plus fortement. Cette dynamique montre la difficulté de certains cœurs urbains historiques à attirer les ménages. Les objectifs de polarisation portés par le Chapitre commun et par les Scot peinent à se mettre en œuvre.

Evolution démographique du territoire de l'inter-Scot entre 2006 et 2011



Evolution annuelle de la population entre 2006 et 2011



— Périmètre de l'Inter-Scot

- - - Périmètre Scot

— Pôle Métropolitain

Clés de lecture :

1,2 % : Evolution annuelle de la population du SCOT

	Population 2006	Population 2011	Ecart
Agglomération lyonnaise	1 318 644	1 373 177	+54 533
Beaujolais	198 568	210 517	+11 949
Boucle du Rhône en Dauphiné	77 871	84 774	+6 903
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	125 845	133 273	+7 428
La Dombes	35 406	36 844	+1 438
Les Rives du Rhône	230 021	240 367	+10 346
Loire Centre	67 052	71 425	+4 373
Monts du Lyonnais	36 947	39 115	+2 168
Nord-Isère	194 574	207 999	+13 425
Ouest lyonnais	113 830	119 388	+5 558
Roannais	104 263	106 114	+1 851
Sud Loire	510 501	508 800	-1 701
Val de Saône - Dombes	51 195	54 414	+3 219
Total inter-Scot	3 064 717	3 186 207	+121 490

L'évolution annuelle de la population de l'inter-Scot est de + 0,8 % entre 2006 et 2011

Indicateur 3

Population potentiellement desservie par les gares

Cet indicateur propose le recensement du nombre d'habitants localisés dans les secteurs gare. Il s'agit d'identifier la population potentiellement desservie par le réseau de Trains express régionaux (TER).

Principe d'aménagement commun

Les élus de Scot s'accordent pour faire des secteurs bien desservis par les transports collectifs les lieux privilégiés de l'accueil de la population.

Une interface urbanisme/transport globalement marquée

Le Chapitre commun présente le réseau de transports collectifs métropolitain comme l'armature de l'organisation multipolaire. Structuré autour des étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, le réseau ferré doit contribuer au système de mobilité durable en permettant aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens.

En 2010, en prenant en compte une zone de 5 km de rayon autour des gares du réseau TER de l'inter-Scot, **81%** de la population sont potentiellement desservies par le réseau ferré. Avec un rayon de 1 km autour des gares, ce sont potentiellement **30%** des habitants qui gardent un accès à une gare du réseau. La structuration urbaine du territoire inter-Scot présente ainsi une concentration démographique corrélée au réseau de transports collectifs métropolitain. Cependant, malgré l'ampleur de sa couverture, le réseau ne dessert pas l'ensemble du territoire, ce qui explique les disparités d'un Scot à l'autre. A noter les Scot Boucle du Rhône en Dauphiné, Monts du Lyonnais et Val de Saône-Dombes ne disposent d'aucune gare.

Inter-Scot

%

Plus de **80%** de la population résident à moins de 5 Km d'une gare

30% résident à moins d'1 Km d'une gare

Sources et méthodes

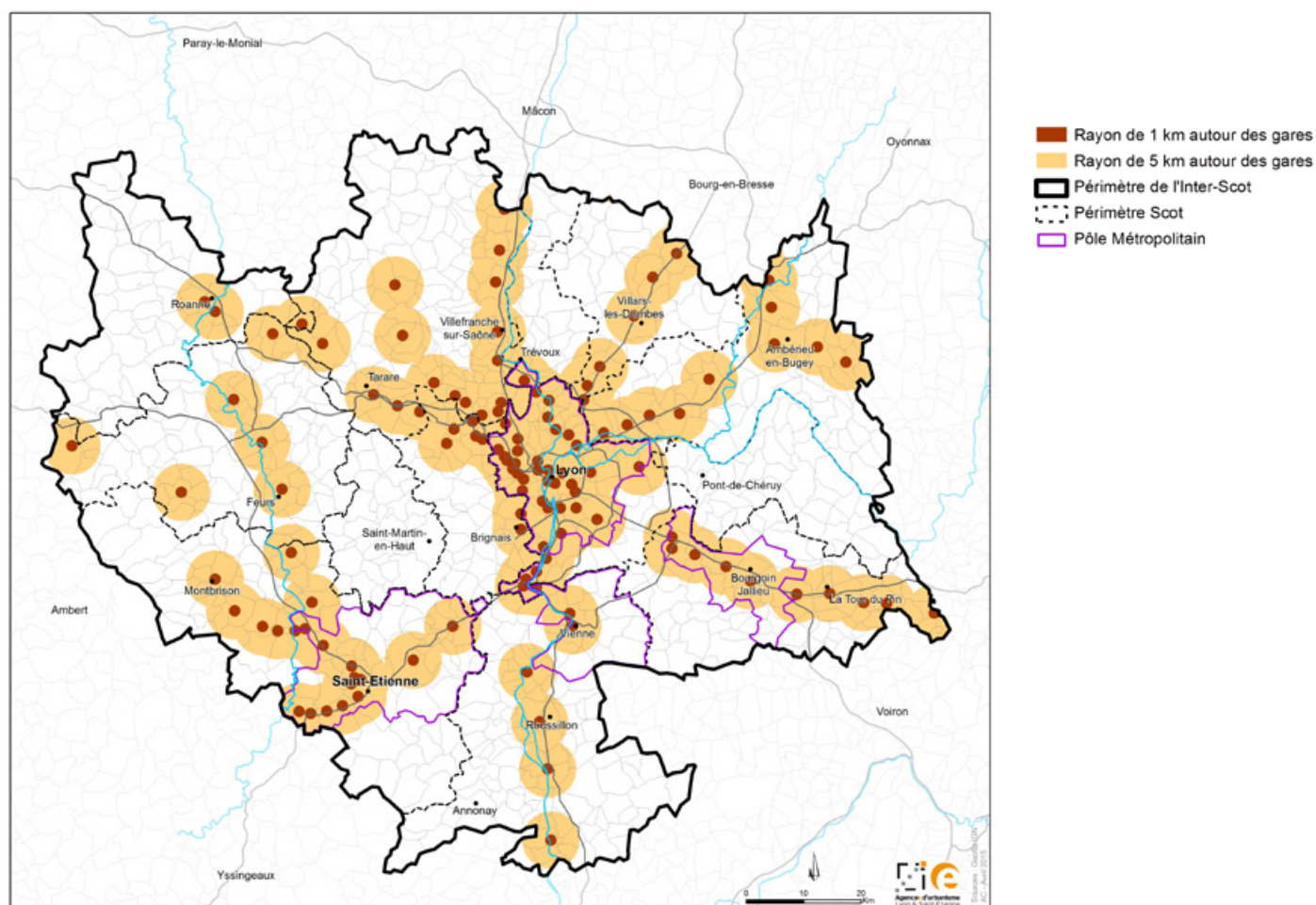
Utilisation du carroyage du recensement de la population de l'Insee et sélection de chaque carreau de la maille (200 m X 200 m) comportant des données de population qui intersecte les périmètres de gare. Toute intersection a donné lieu au comptage de l'ensemble de la population du carreau. Cette méthode induit donc des doubles comptes qui expliquent que la somme de la population potentiellement desservie par Scot ne corresponde pas au total de l'inter-Scot.

Sources : Insee, données carroyées 2010 - Région Rhône-Alpes, réseau TER 2013.

Population potentiellement desservie par les gares en 2010

	Part de population dans un rayon d'1 km autour des gares	Part de population dans un rayon de 5 km autour des gares
Agglomération lyonnaise	37%	98%
Beaujolais	28%	79%
Boucle du Rhône en Dauphiné	-	3%
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	25%	74%
La Dombes	27%	44%
Les Rives du Rhône	18%	55%
Loire Centre	19%	55%
Monts du Lyonnais	-	-
Nord-Isère	16%	71%
Ouest lyonnais	18%	66%
Roannais	24%	67%
Sud Loire	39%	89%
Val de Saône - Dombes	-	62%
Total inter-Scot	30%	81%

Périmètres autour des gares



Indicateur 4

Répartition des emplois

Cet indicateur s'appuie sur le nombre d'emplois de chacun des Scot en 2011 en précisant la part des emplois de chaque Scot par rapport à l'inter-Scot. La cartographie présente également pour chacun des Scot la part des emplois localisés dans les polarités. Cette information est complétée par le ratio emplois/actifs totaux en 2011 pour l'ensemble des Scot.

Principe d'aménagement commun

Toujours dans une logique de développement multipolaire, les élus de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil des emplois.

Sources

Insee-RP 2011 et données du recensement

Inter-Scot

%

1,37 millions d'emplois
83% des emplois dans les polarités

Plus de la moitié des emplois de l'inter-Scot au cœur de l'agglomération lyonnaise

Le territoire des 13 Scot compte, en 2011, près de 1 370 000 emplois. L'attractivité de l'agglomération lyonnaise en matière d'emplois reste significative : 52% de ces emplois se concentrent en effet au sein du Scot de l'Agglomération lyonnaise. Au-delà de cette importante polarisation des emplois, le Scot Sud Loire concentre 15% des emplois de l'inter-Scot. Les Scot du Beaujolais, des Rives du Rhône et du Nord-Isère accueillent chacun 6% des emplois de l'inter-Scot. Le reste des territoires regroupe ensuite entre 4% et 1% des emplois de l'inter-Scot.

Des bassins d'emplois largement structurés par les polarités urbaines

A l'échelle des Scot, les bassins d'emplois sont largement structurés par l'armature des polarités urbaines. En effet, 93% des emplois du Scot Sud Loire, comme 88% des emplois du Scot Beaujolais, se situent dans les polarités. Il en va de même pour 86% des emplois du Scot Val de Saône-Dombes, 85% des emplois du Scot de l'Agglomération lyonnaise et 83% des emplois du Scot du Roannais. 82% des emplois du Scot Nord-Isère et 80% du Scot des Rives du Rhône se concentrent également au sein des polarités urbaines.

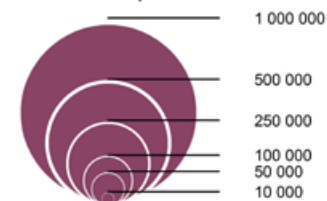
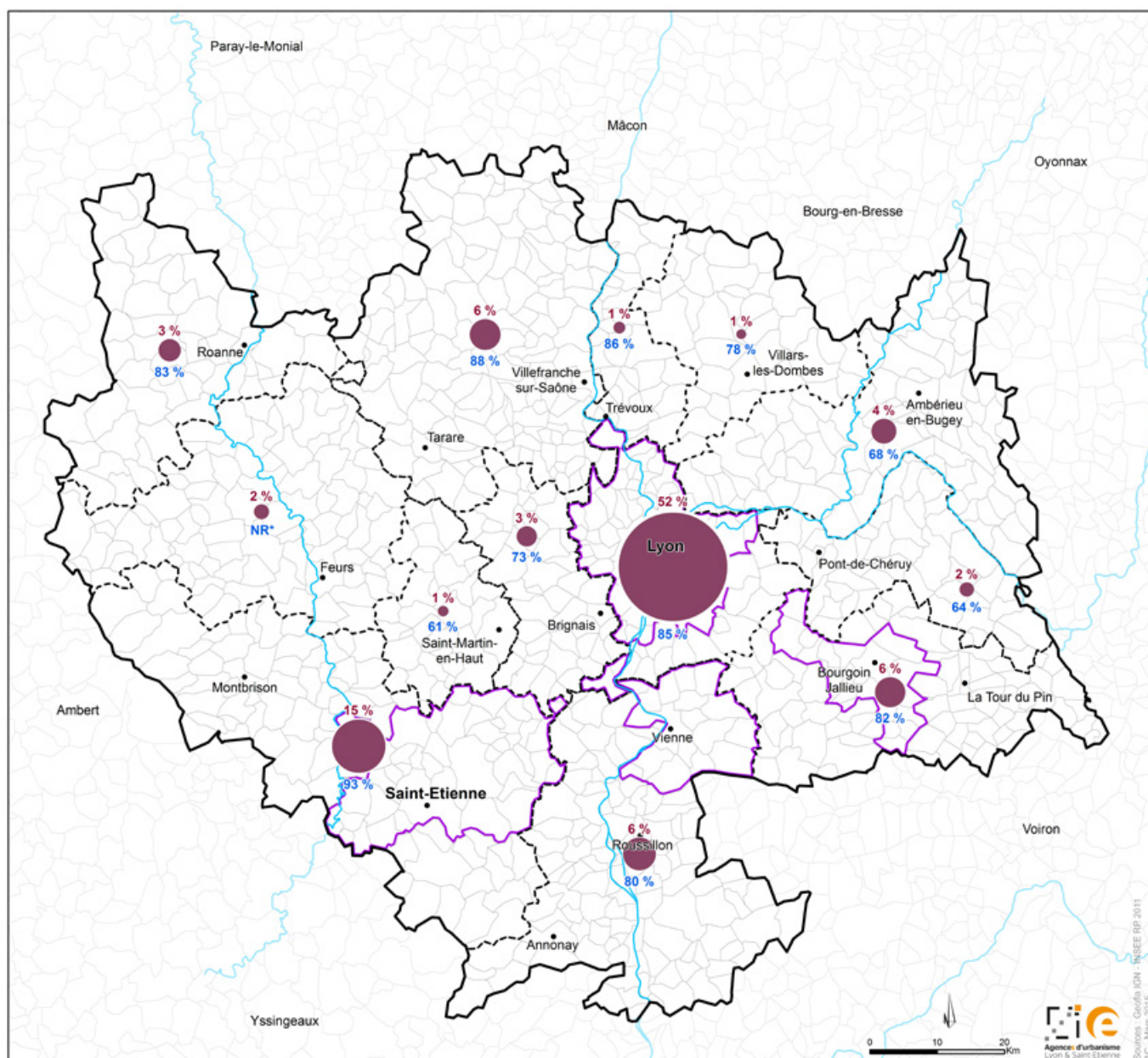
Certains Scot présentent une polarisation d'emplois plus modérée. Ainsi, 78% des emplois du Scot de La Dombes et 73% de ceux du Scot de l'Ouest lyonnais se situent dans les polarités. Pour d'autres territoires, ce modèle est moins prégnant. Les polarités du Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain concentrent ainsi 68% des emplois de son territoire. 64% des emplois du Scot Boucle du Rhône en Dauphiné et 61% de ceux du Scot des Monts du Lyonnais se situent enfin dans les polarités.

Des logiques de fonctionnement localement différentes

Avec un ratio emplois/actifs totaux de 0,9 en 2011, le territoire inter-Scot présente une situation relativement équilibrée entre le nombre d'emplois (comptabilisé au lieu d'implantation de l'entreprise) et le nombre d'actifs (chômeurs et personnes en emploi comptabilisés au lieu de résidence). L'analyse de ce ratio à l'échelle des Scot permet de distinguer ceux exerçant une forte attractivité en matière d'emploi (ratio > 1) comme le Scot de l'Agglomération lyonnaise, le Scot Roannais ainsi que le Scot Sud Loire.

A l'inverse, trois Scot apparaissent davantage résidentiels avec un ratio inférieur à 0,6. Il s'agit des Scot de Val de Saône-Dombes, La Dombes et Boucle du Rhône en Dauphiné. Les autres territoires présentent une situation intermédiaire dans la mesure où le nombre d'emplois reste inférieur au nombre d'actifs résidant sur le territoire.

Répartition des emplois en 2011



☐ Périmètre de l'Inter-Scot

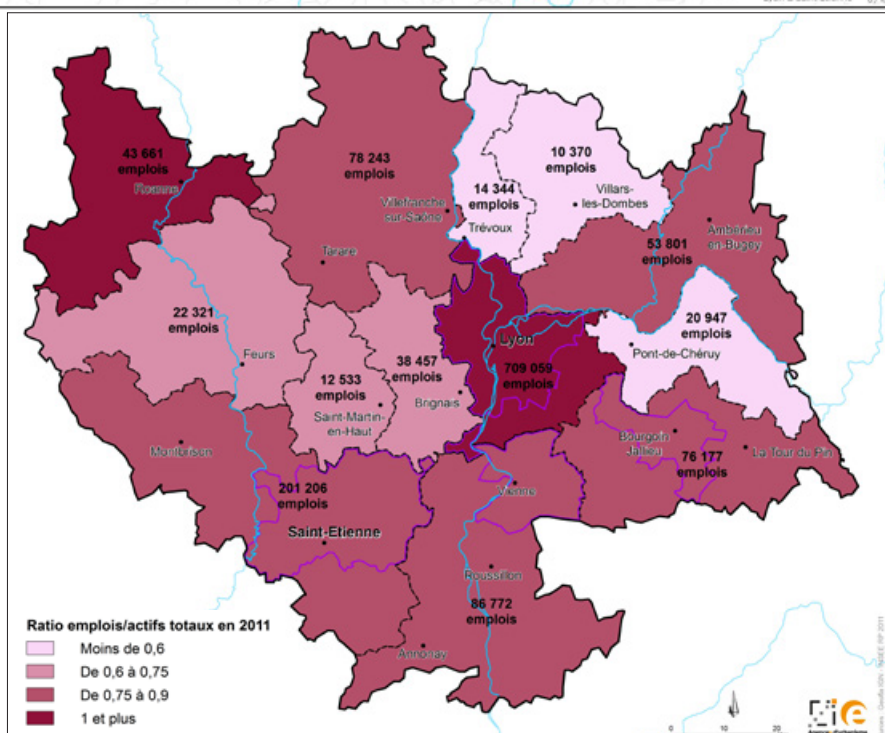
 Périimètre Scot
 Pôle Métropolitain

Clés de lecture :

1 % : Part des emplois par rapport à l'emploi total de l'inter-Scot

86 % : Part des emplois des polarités dans chaque SCOT

* NR : Polarités en cours de définition



Développement résidentiel dans les polarités et les secteurs gare

Cet indicateur se propose de suivre les dynamiques de développement résidentiel afin de confirmer leur localisation dans les lieux définis comme prioritaires à l'urbanisation. Il permet de localiser précisément les nouveaux logements entre 2004 [date de création de l'inter-Scot] et 2012 en identifiant ceux qui se situent dans les polarités et les secteurs autour des haltes et des gares du territoire. Il s'agit par conséquent, à l'échelle de l'inter-Scot, puis à l'échelle de chacun des Scot, de mesurer l'ampleur des dynamiques de construction au sein des polarités et des périmètres autour des gares.

Principe d'aménagement commun

Le Chapitre commun acte l'indissociabilité entre la desserte du territoire et son développement résidentiel. L'organisation et la montée en puissance du réseau de transport collectif sont ainsi indissociables de l'ambition de croissance du territoire. En identifiant le principe de multipolarité comme le principe fondateur de l'aménagement du territoire métropolitain, les élus de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines et des secteurs bien desservis par les transports collectifs les lieux prioritaires d'urbanisation.

Des dynamiques de construction différenciées

En 2012, le territoire des 13 Scot compte 1,6 millions de logements dont une majorité se localise au sein des Scot de l'Agglomération lyonnaise (plus de 724 000 logements), Sud Loire (plus de 276 000 logements), Rives du Rhône (plus de 120 000 logements), Beaujolais (plus de 107 000 logements) et Nord Isère (plus de 97 000 logements). Ces territoires accueillent plus de 80% des logements de l'inter-Scot et représentent presque autant en poids de population (73%). Entre 2004 et 2012, à l'échelle de l'inter-Scot, la dynamique de production de nouveaux logements est de 12% du parc existant, ce qui représente une production globale de près de 208 000 logements. 54% de la production ont été réalisés entre 2004 et 2008 et 46% sur la période 2009 et 2012.

La dynamique de production a été plus importante (supérieure à 15% du parc de logements) sur les territoires périurbains, voire ruraux : Scot de l'Ouest lyonnais, La Dombes, Val de Saône-Dombes, Boucle du Rhône en Dauphiné et Nord-Isère. Les Scot du Beaujolais, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, de l'Agglomération lyonnaise, des Rives du Rhône et des Monts du Lyonnais affichent une situation intermédiaire avec une production de nouveaux logements comprise entre 12% et 15% du parc de logements. Enfin, les Scot Sud Loire, Loire Centre et Roannais enregistrent une production plus modeste, inférieure à 12% du parc de logements.

En volumes, la production de nouveaux logements a été portée par les Scot de l'Agglomération lyonnaise (plus de 93 000 logements), Sud Loire (plus de 25 000 logements), Rives du Rhône (plus de 17 000 logements), Beaujolais et Nord-Isère (chacun plus de 15 000 logements). Ces six territoires représentent 80% de la production de nouveaux logements réalisés entre 2004 et 2012 à l'échelle de l'inter-Scot.

Inter-Scot

%

1,64 millions de logements en 2012

Taux de construction de près de **13%** entre 2004 et 2012, soit près de **208 000** nouveaux logements sur la période

54% de cette offre nouvelle livrés sur la période 2004-2008 et **46%** sur la période 2009-2012

Répartition du parc et des nouveaux logements

	Nb de logements totaux en 2012 [A]	Nb de nouveaux logements entre 2004 et 2012 [B]	Nb de nouveaux logements entre 2004 et 2008 [C]	Nb de nouveaux logements entre 2009 et 2012 [D]	Part de nouveaux logements entre 2004 et 2012 [B/A]	Part de nouveaux logements entre 2004 et 2008 [C/B]	Part de nouveaux logements entre 2009 et 2012 [D/B]	Part de logements par rapport à l'inter- Scot [A/A']
Agglomération lyonnaise	724 732	93 373	46 232	47 141	12,9	49,5	50,5	44,2
Beaujolais	107 862	15 022	8 726	6 296	13,9	58,1	41,9	6,6
Boucle du Rhône en Dauphiné	37 813	6 272	3 678	2 594	16,6	58,6	41,4	2,3
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	65 749	9 113	5 336	3 777	13,9	58,6	41,4	4,0
La Dombes	13 806	2 071	1 202	869	15,0	58,0	42,0	0,8
Les Rives du Rhône	120 923	17 182	10 728	6 454	14,2	62,4	37,6	7,4
Loire Centre	39 246	3 946	2 426	1 520	10,1	61,5	38,5	2,4
Monts du Lyonnais	16 693	2 074	1 219	855	12,4	58,8	41,2	1,0
Nord-Isère	97 031	15 822	9 801	6 021	16,3	61,9	38,1	5,9
Ouest lyonnais	52 896	7 936	3 980	3 956	15,0	50,2	49,8	3,2
Roannais	60 311	5 573	3 426	2 147	9,2	61,5	38,5	3,7
Sud Loire	276 521	25 477	13 244	12 233	9,2	52,0	48,0	16,9
Val de Saône - Dombes	26 425	4 065	2 373	1 692	15,4	58,4	41,6	1,6
Total inter-Scot	[A'] 1 64 0008	207 926	112 371	95 555	12,7	54,0	46,0	100

Sources et méthodes

Pour caler au mieux avec les rythmes différentiels de construction, deux périodes de référence ont été identifiées, à savoir 2004-2008 et 2009-2012. Pour identifier les polarités, l'ensemble du territoire de la commune a été retenu. Pour identifier les secteurs gare, nous nous sommes appuyés sur le réseau TER et nous avons retenu un rayon de 1 km autour de chaque gare.

Sources : fichiers fonciers DGFiP, données au 31/12/2012, données du recensement pour les polarités et Région Rhône-Alpes pour le réseau TER 2013

Indicateur 5

Inter-Scot

%

76% des logements
dans les polarités

73% des nouveaux logements
(2004-2012) dans les polarités

Près de 30% des logements
à moins de 1Km autour
des gares

25% des nouveaux logements
(2004-2012) à moins de 1Km
autour des gares

Près des trois quarts des nouveaux logements construits au sein des polarités urbaines, mais des situations différenciées entre les Scot

En 2012, à l'échelle de l'inter-Scot, 76% du parc de logements se situent au sein des polarités urbaines. Les efforts de production suivent cette tendance même si la répartition reste légèrement inférieure puisque 73% des nouveaux logements se situent au sein des polarités. Avec 82% de la production

de logements située au sein de ses polarités urbaines, le Scot Sud Loire se distingue, au même titre que les Scot de l'Agglomération lyonnaise et Beaujolais (81%). Les Scot de La Dombes (74%), Val de Saône-Dombes (72%) et Nord-Isère (68%) présentent une situation proche de la moyenne observée pour l'inter-Scot. Cette tendance est moins prononcée dans les Scot de l'Ouest lyonnais (62%), Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (59%), Roannais, Rives du Rhône (58%) et Boucle du Rhône en Dauphiné (57%). A l'inverse, le Scot des Monts du Lyonnais affiche une part plus faible (33%) de nouveaux logements situés dans ses polarités.

Répartition du parc de logements et des nouveaux logements dans les polarités

	Nb de logements dans les polarités	Part des logements dans les polarités	Nb de nouveaux logements dans les polarités entre 2004 et 2012	Part des nouveaux logements dans les polarités entre 2004 et 2012	dont part de ceux construits entre 2004 et 2008	dont part de ceux construits entre 2009 et 2012
Agglomération lyonnaise	615 360	84,9	75 953	81,3	49,3	50,7
Beaujolais	82 277	76,3	12 113	80,6	57,3	42,7
Boucle du Rhône en Dauphiné	20 549	54,3	3 588	57,2	58,0	42,0
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	39 091	59,5	5 401	59,3	57,5	42,5
La Dombes	10 072	73,0	1 531	73,9	56,7	43,3
Rives du Rhône	79 265	65,5	9 901	57,6	61,4	38,6
Monts du Lyonnais	5 399	32,3	678	32,7	57,7	42,3
Nord-Isère	64 379	66,3	10 734	67,8	64,8	35,2
Ouest lyonnais	31 972	60,4	4 898	61,7	51,1	48,9
Roannais	40 359	66,9	3 252	58,4	64,2	35,8
Sud Loire	237 458	85,9	20 895	82,0	51,2	48,8
Val de Saône - Dombes	19 648	74,4	2 914	71,7	59,9	40,1
Total inter-Scot	1 245 829	76,0	151 858	73,0	53,3	46,7

Répartition du parc de logements et des nouveaux logements dans les secteurs gare

	Nb de logements dans les secteurs gare	Part des des logements dans les secteurs gare	Nb de nouveaux logements dans les secteurs gare entre 2004 et 2012	Part des nouveaux logements dans les secteurs gare entre 2004 et 2012	dont part de ceux construits entre 2004 et 2008	dont part de ceux construits entre 2009 et 2012
Agglomération lyonnaise	251 995	34,8	27 127	29,1	53,3	46,7
Beaujolais	29 947	27,8	5 402	36,0	61,5	38,5
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	15 746	23,9	2 255	24,7	55,0	45,0
La Dombes	4 356	16,5	641	31,0	40,9	59,1
Rives du Rhône	23 324	19,3	2 018	11,7	58,1	41,9
Loire Centre	7 882	20,1	646	16,4	61,1	38,9
Nord-Isère	15 859	16,3	3 177	20,1	67,7	32,3
Ouest lyonnais	9 416	17,8	1 110	14,0	54,8	45,2
Roannais	15 607	25,9	888	15,9	62,7	37,3
Sud Loire	105 765	38,2	8 155	32,0	52,3	47,7
Total inter-Scot	479 897	29,3	51 419	24,7	55,3	44,7

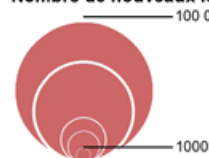
Près de 30% des logements de l'inter-Scot se situent dans les secteurs gare

En 2012, à l'échelle de l'inter-Scot, 29% du parc de logements se situent au sein des secteurs gare (rayon de 1 km). Entre 2004 et 2012, 25% des nouveaux logements se situent dans ces mêmes secteurs, ce qui représente plus de 51 000 logements. L'intensité du développement résidentiel sur ces secteurs semble donc quelque peu s'amoindrir. Le Scot Beaujolais se distingue particulièrement avec 36% des nouveaux logements situés dans les secteurs

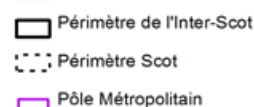
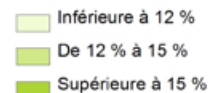
gare. Les Scot Sud Loire (32%), de La Dombes (31%), de l'Agglomération lyonnaise (29%) et Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (25%) affichent une localisation préférentielle marquée des constructions nouvelles autour des gares. Enfin, les Scot Nord-Isère (20%), Roannais, Loire Centre (16%), Ouest Lyonnais (14%) et Rives du Rhône (12%) affichent un taux de localisation dans les secteurs gare plus modeste.

A noter que les Scot Val de Saône-Dombes, Boucle du Rhône en Dauphiné et Monts du Lyonnais sont exclus de l'analyse en raison de l'absence de gare au sein de leur territoire.

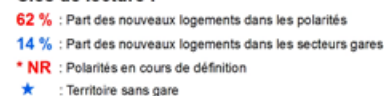
Nombre de nouveaux logements entre 2004 et 2012



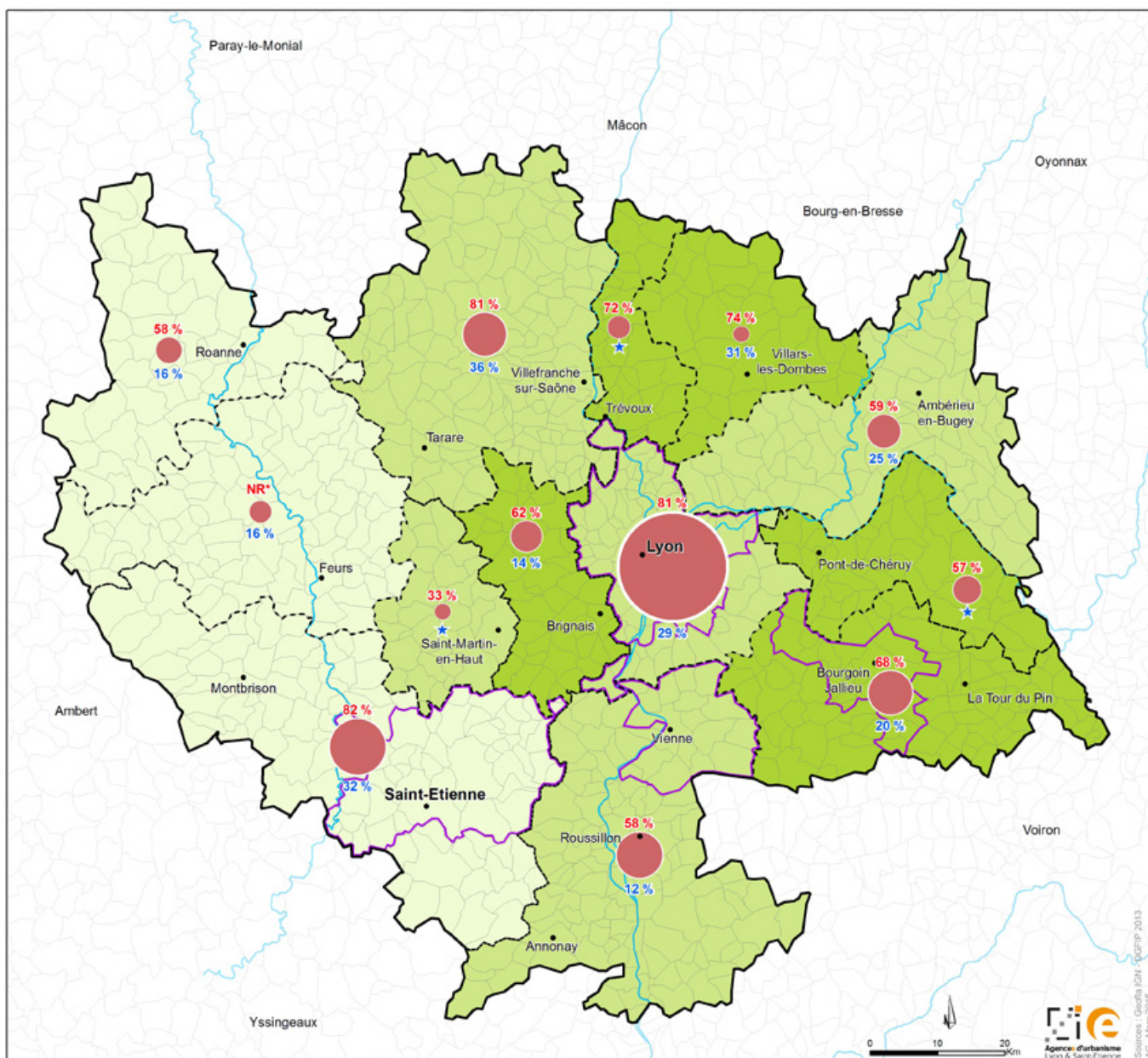
Part des nouveaux logements entre 2004 et 2012



Clés de lecture :



Localisation des nouveaux logements dans les polarités et les secteurs gare



Indicateur 6

Densité du développement résidentiel au regard du contexte urbain

Principe d'aménagement commun

Les élus des Scot s'accordent pour développer des villes aux densités adaptées. Ce principe s'inscrit dans une logique d'optimisation du bon fonctionnement des services et des équipements et rend possible la mise en œuvre de politiques de mobilité durable.

Sources et méthodes

La représentation cartographique de la densité du parc existant s'appuie sur le carroyage de l'Insee (maille 200 m X 200 m). La densité est calculée en fonction du nombre de locaux d'habitation situé dans chaque maille (environ 4 hectares). La carte représente ainsi, pour chaque maille, le nombre de logements à l'hectare.

Le calcul des densités s'appuie sur les données foncières et consiste à recenser, par chaque parcelle, le nombre de locaux d'habitation et de ramener ce chiffre à la taille de la parcelle. Nous obtenons donc pour chacune des parcelles de l'inter-Scot, des Scot et des polarités, une densité exprimée en nombre de logements/ha.

Sources : fichiers fonciers DGFIP, données au 31/12/2012, données du recensement pour les polarités, carroyage de l'Insee pour la maille cartographique

Inter-Scot

%

Densité de **17 log/ha** sur l'ensemble du parc en 2012

Densité de **20 log/ha** pour la production récente (2004-2012)

Dans le Chapitre commun, les élus des Scot partagent la nécessité de privilégier une densité d'urbanisation adaptée au contexte urbain de chaque territoire. L'indicateur retenu s'appuie donc sur la production complémentaire d'informations permettant de considérer à la fois la densité existante des locaux d'habitation (densité du stock de logements) et les évolutions récentes qu'ont connu les territoires en matière de densité.

Pour ce faire, une cartographie de la densité résidentielle a été élaborée sur l'ensemble du parc existant en 2012. Cette représentation est complétée par la mesure de la densité des nouvelles constructions sur la période récente (2004-2012) à différentes échelles : inter-Scot, Scot, polarités et hors polarités.

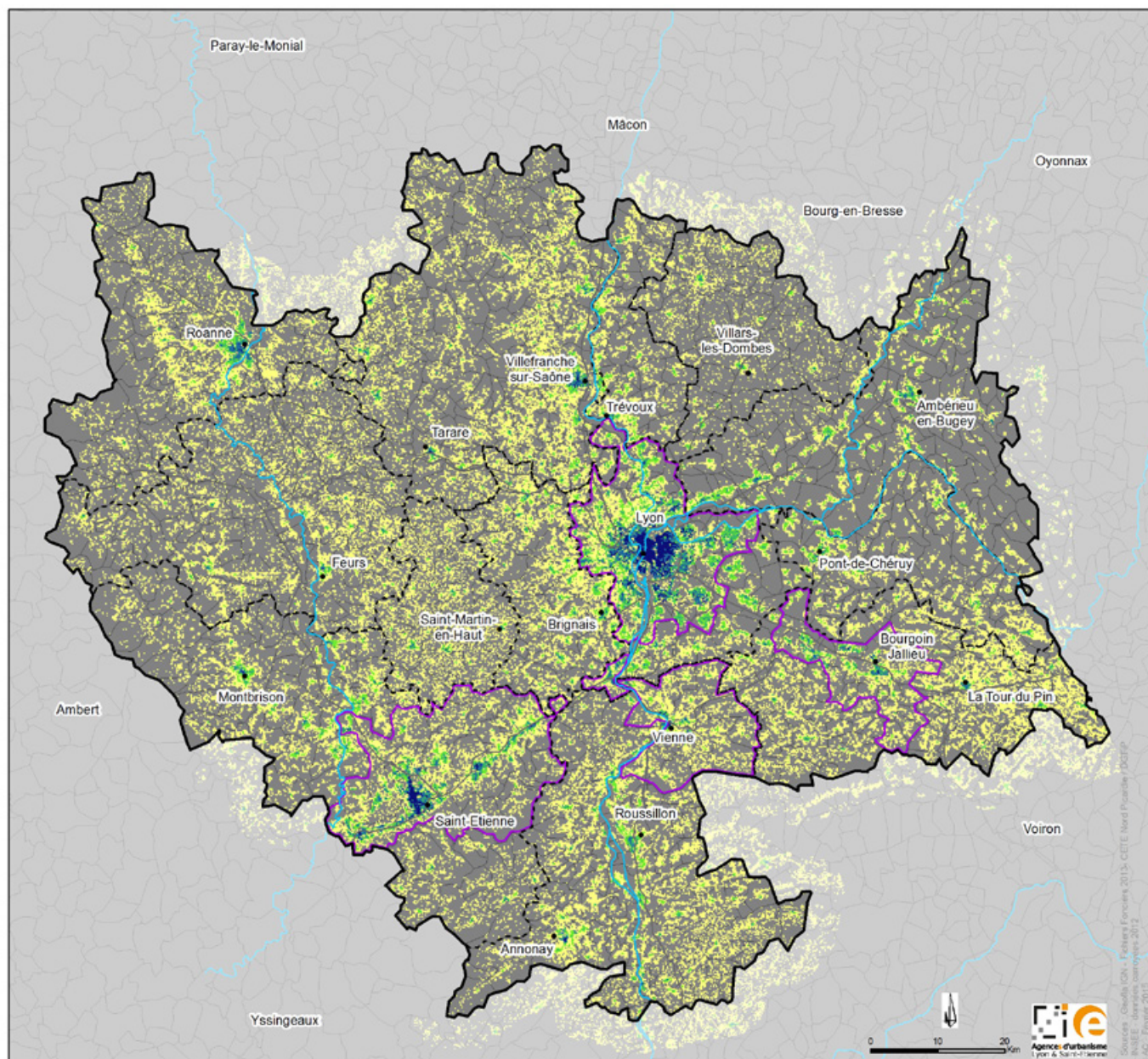
Des morphologies contrastées expliquant des niveaux de densité peu comparables

En 2012, le territoire des 13 Scot affiche une densité moyenne de 17 logements à l'hectare. La comparaison des niveaux de densité entre les différents Scot est assez peu pertinente car la densité est fonction de la morphologie urbaine des territoires. En raison de leur caractère urbain, la densité des Scot de l'Agglomération lyonnaise et du Scot Sud Loire est largement portée par les deux agglomérations. Ces territoires affichent les densités moyennes les plus fortes de l'inter-Scot (40 log/ha pour le Scot de l'Agglomération lyonnaise et 20 log/ha pour le Scot Sud Loire). Dans le Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, l'urbanisation s'étend le long de l'axe Lyon/Ambérieu-en-Bugey avec une densité significative. Ce développement porte la densité du Scot à une moyenne de 14 log/ha. Les disparités au sein des autres Scot sont moins marquées. Ils présentent une densité de logements comprise entre 6 et 11 logements par hectare.

Un gain de densité dans la production de nouveaux logements

A l'échelle de l'inter-Scot, la densité des nouveaux logements réalisés entre 2004 et 2012 est de 20 log/ha, soit une densité plus élevée que celle du parc existant. Cette dynamique illustre les efforts de densification menés par la majorité des territoires de Scot. Pour la plupart, la production de nouveaux logements s'accompagne d'un gain de densité. Néanmoins, des disparités s'observent entre territoires. Le gain de densité est particulièrement marqué dans le Scot de l'Agglomération lyonnaise qui voit sa production essentiellement portée par le collectif. Le Scot de l'Ouest lyonnais participe également à cette dynamique, d'autant plus dans les communes au contact de l'agglomération. Le gain de densité est moins prononcé dans les Scot Beaujolais, Nord-Isère, Val de Saône-Dombes, Rives du Rhône, Boucle du Rhône en Dauphiné, La Dombes, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain et Monts du Lyonnais. Avec 6 logements à l'hectare aussi bien dans le parc existant que dans la production de logements, la situation du Scot Loire Centre se maintient. A l'inverse, les Scot Sud Loire et Roannais affichent une densité de production de nouveaux logements inférieure à celle du parc existant.

Densité du parc de logements en 2012



Nombre de logements à l'hectare en 2012

- Inférieur à 5 log/ha
- De 5 à 10 log/ha
- De 10 à 25 log/ha
- De 25 à 70 log/ha
- Supérieur à 70 log/ha
- Périmètre de l'Inter-Scot
- Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain

Note méthodologique :
 pour une meilleure lecture de l'indicateur, ce dernier est représenté dans une maille (200 x 200 m). La densité de logement est calculée en fonction du nombre de logements compris dans chaque maille.
 Les bornes supérieures sont incluses

Inter-Scot

%

Dans les polarités :

Densité de **27 log/ha**
sur l'ensemble du parc en 2012

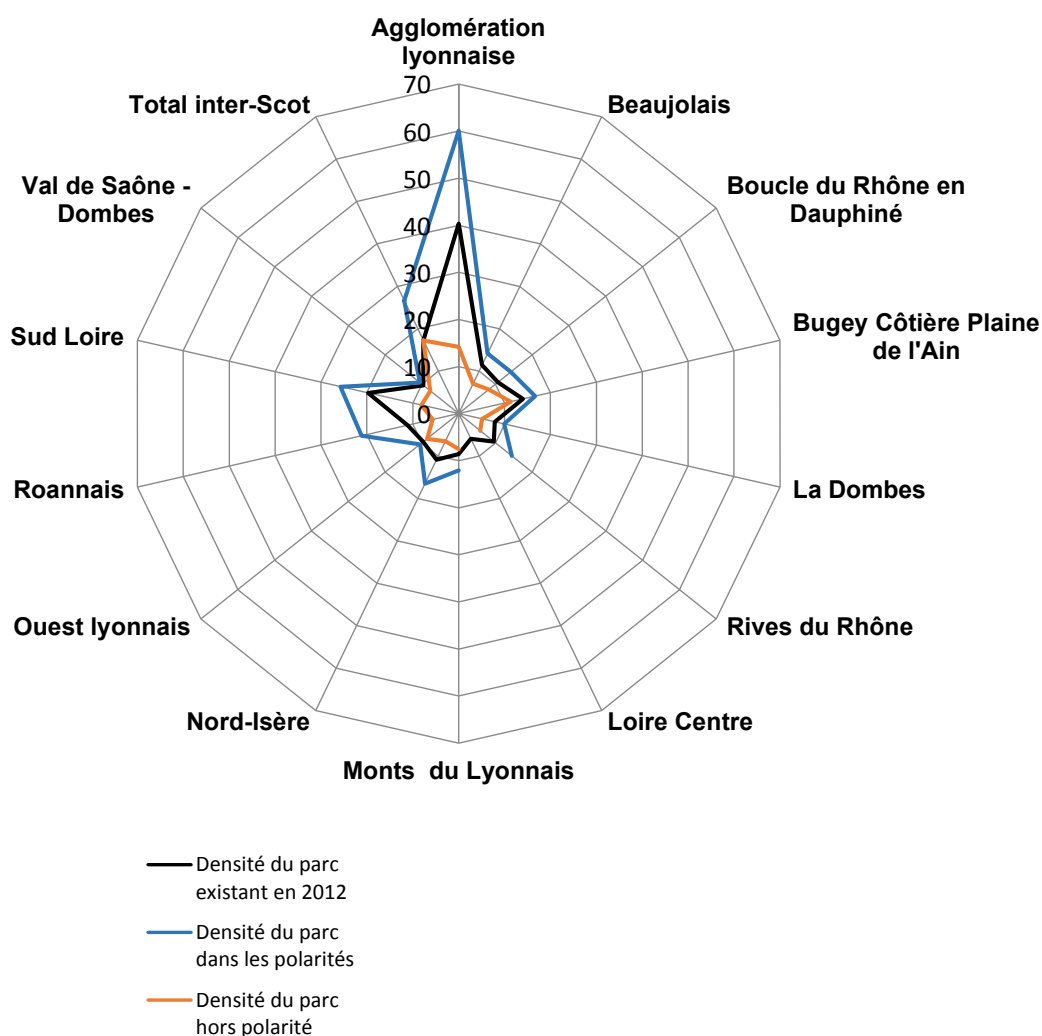
Densité de **31 log/ha**
pour la production récente
(2004-2012)

Une densification particulièrement marquée au sein des polarités urbaines

A l'échelle de l'inter-Scot, la densité du parc existant est plus élevée au sein des polarités urbaines (27 logements/ha). Elles accueillent également une construction plus dense de nouveaux logements (31 logements/ha). Ce gain de densité dans les polarités urbaines s'observe dans la majorité des Scot, mais demeure davantage prononcé dans le Scot de l'Agglomération lyonnaise.

Les Scot de l'Ouest lyonnais et du Nord-Isère participent également à cette dynamique. La tendance est sensiblement moins prononcée dans les Scot Beaujolais, Boucle du Rhône en Dauphiné, La Dombes, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, Rives du Rhône, Val de Saône-Dombes et Monts du Lyonnais. A l'inverse, les Scot du Roannais et Sud Loire affichent une densité de construction au sein des polarités plus faible que celle du parc existant.

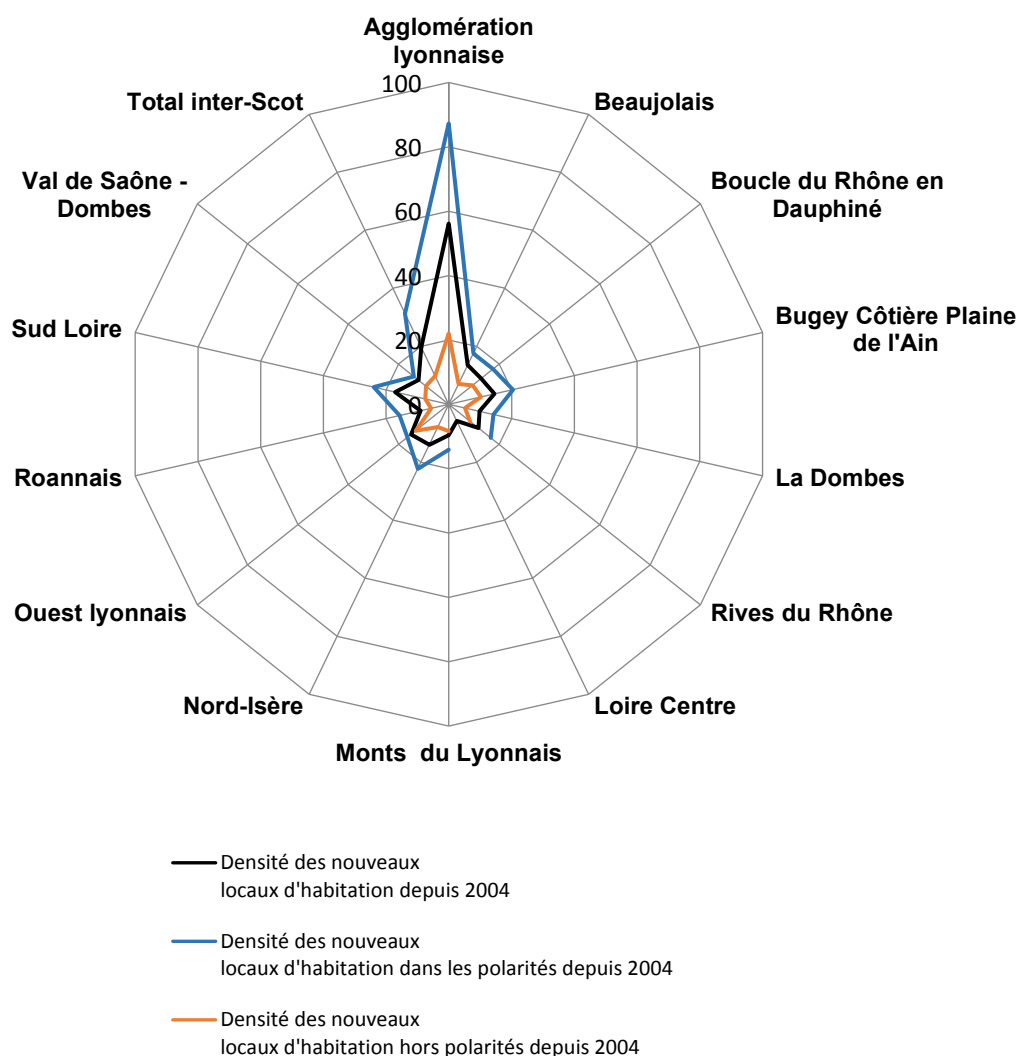
Densité du parc existant en logements à l'hectare



Densités résidentielles des Scot et son évolution depuis 2004 (nombre de logements à l'hectare)

	Densité du parc existant en 2012	Densité du parc dans les polarités	Densité du parc hors polarité	Densité des nouveaux logements depuis 2004	Densité des nouveaux logements dans les polarités depuis 2004	Densité des nouveaux logements hors polarités depuis 2004
Agglomération lyonnaise	40	60	14	56	87	22
Beaujolais	11	14	7	14	18	7
Boucle du Rhône en Dauphiné	11	14	8	13	18	9
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	14	17	11	15	20	10
La Dombes	8	10	5	10	14	5
Rives du Rhône	10	14	6	12	17	8
Loire Centre	6	NR	NR	6	NR	NR
Monts du Lyonnais	9	12	8	10	14	8
Nord-Isère	11	17	6	14	22	8
Ouest lyonnais	10	10	9	15	16	13
Roannais	11	21	6	9	16	6
Sud Loire	20	26	8	17	24	7
Val de Saône - Dombes	10	11	8	12	14	9
Total inter-Scot	17	27	17	20	31	10

Densité des nouveaux logements produits entre 2004 et 2012 (en logements à l'hectare)



Indicateur 7

Offre de logements sociaux

Principe d'aménagement commun

Dans l'optique de favoriser la diversité sociale des territoires urbains, les élus des Scot s'accordent pour développer des politiques de logements solidaires. Cette construction doit se faire en nombre suffisant pour permettre l'accès à un logement au plus grand nombre et doit se localiser de manière à promouvoir la mixité des territoires.

Sources et méthodes

La cartographie s'appuie sur le ratio suivant : nombre de logements sociaux issu du Répertoire du parc locatif social (RPLS) sur le nombre de résidences principales (RP-2011). Afin d'isoler les efforts de production sociale depuis la mise en place de la loi SRU, la part de ceux construits depuis 2001 a été distinguée. Pour mesurer ensuite le principe de multipolarisation, à l'échelle de chacun des Scot, la part de ceux construits dans les polarités a été calculé.

Source : DREAL RPLS 2013, Insee RP2011, données du recensement pour les polarités.

Nota bene : depuis le 18 janvier 2013 (loi relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social) la part du logement social est passée de 20 à 25% dans les communes de plus de 3 500 habitants comprises dans une agglomération (ou un EPCI à fiscalité propre) de plus de 50 000 habitants et comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants.

Inter-Scot

%

19% de logements sociaux soit une offre de **255 200** logements sociaux

89% dans les polarités

12% des logements sociaux construits depuis 2001 sur l'ensemble de l'offre sociale

L'indicateur retenu permet d'évaluer la part des logements sociaux de chacun des Scot au regard des résidences principales. Cette information est complétée par la mesure des rythmes de construction de logements sociaux depuis 2001 (loi SRU).

Dans la perspective de maintenir un accès au logement au plus grand nombre, tout en répondant aux besoins des habitants en termes de proximité des services, des équipements, des emplois, du réseau de transport collectif, il semble important de considérer, pour chacun des Scot, la part des logements sociaux localisés au sein des polarités.

Plus de la moitié des logements sociaux de l'inter-Scot au cœur de l'Agglomération lyonnaise

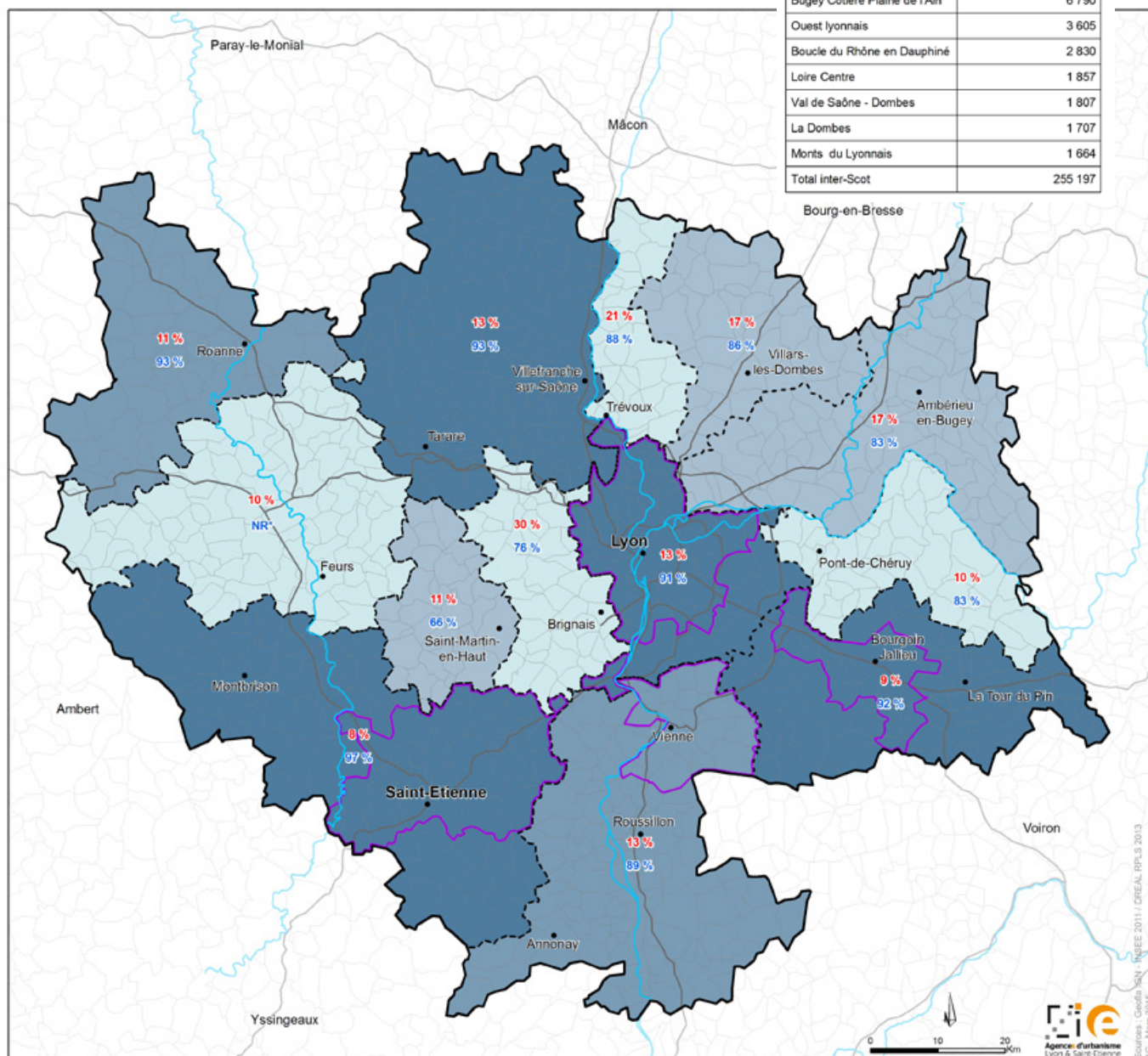
En janvier 2013, le territoire des 13 Scot compte près de 255 200 logements locatifs sociaux dont une majorité se localise au sein du Scot de l'Agglomération lyonnaise (près de 135 000 logements sociaux) et de Sud Loire (près de 47 000 logements sociaux). Ces territoires accueillent les deux tiers des logements sociaux de l'inter-Scot. En 2013, les Scot de l'Agglomération lyonnaise, du Sud Loire, du Nord-Isère et du Beaujolais enregistrent un taux de logements sociaux supérieur à 16% des résidences principales. Les Scot des Rives du Rhône et du Roannais affichent un taux compris entre 13% et 16% des résidences principales. En revanche, les Scot des Monts du Lyonnais, de La Dombes et Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain enregistrent un taux compris entre 10% et 13%. La part du segment social demeure plus modeste (inférieure à 10%) dans les Scot de Loire Centre, Ouest lyonnais, Val de Saône-Dombes et Boucle du Rhône en Dauphiné.

Une offre sociale principalement localisée dans les polarités urbaines

A l'échelle des Scot, l'offre en logement social se localise principalement au sein des polarités urbaines. Le Scot Sud Loire se distingue avec 97% des logements sociaux situés au sein des polarités. Les Scot Roannais et Beaujolais affichent également une assez forte polarisation des logements sociaux (93%) tout comme le Scot Nord-Isère (92%) et le Scot de l'Agglomération lyonnaise (91%). La polarisation de l'offre sociale reste conséquente dans les Scot des Rives du Rhône (89%), dans le Val de Saône-Dombes (88%), dans La Dombes (86%), dans les Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain et Boucle du Rhône en Dauphiné (83%). Cette tendance est moins prononcée dans les Scot de l'Ouest lyonnais et des Monts du Lyonnais avec respectivement 76% et 66% des logements sociaux situés dans leurs polarités urbaines.

Répartition des logements sociaux en 2013

SCOT	Nombre de logements sociaux (RPLS au 01/01/2013)
Agglomération lyonnaise	134 926
Sud Loire	46 998
Nord-Isère	16 961
Les Rives du Rhône	14 930
Beaujolais	13 876
Roannais	7 246
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	6 790
Ouest lyonnais	3 605
Boucle du Rhône en Dauphiné	2 830
Loire Centre	1 857
Val de Saône - Dombes	1 807
La Dombes	1 707
Monts du Lyonnais	1 664
Total inter-Scot	255 197



Des dynamiques de construction différenciées

Entre 2001 et 2013, le taux de construction de logements sociaux à l'échelle de l'inter-Scot est de 12%. Avec un taux de construction de 30%, le Scot de l'Ouest lyonnais est le plus dynamique des 13 Scot. Le Scot Val de Saône-Dombes se distingue également avec un taux de construction de 21%. Ces parts sont d'autant plus notables que ces territoires affichent des taux de logements sociaux parmi

les plus bas de l'inter-Scot (inférieurs à 10%). Les Scot de La Dombes et Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain sont également plus dynamiques (17%) que la moyenne de l'inter-Scot, tout comme les Scot de l'Agglomération lyonnaise, du Beaujolais et des Rives du Rhône qui affichent un taux de construction de logements sociaux de 13%. Les Scot Roannais et Monts du Lyonnais (11%), Loire Centre et Boucle du Rhône en Dauphiné (10%), Nord-Isère (9%) et Sud Loire (8%) affichent un taux de construction inférieur à la moyenne de l'inter-Scot.

Part de logements sociaux dans les résidences principales en 2013

- Moins de 10 %
- De 10 à 13 %
- De 13 à 16 %
- Plus de 16 %
- Périmètre de l'Inter-Scot
- Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain

Clés de lecture :

- 21 %** : Part de logements sociaux construits depuis 2001 sur l'ensemble du parc social
- 88 %** : Part de logements sociaux dans les polarités dans chaque SCOT
- * NR** : Polarités en cours de définition

Un fonctionnement métropolitain fondé sur des politiques de mobilité durable

La spécificité du « modèle de croissance de l'aire métropolitaine lyonnaise » repose sur une connexion efficace aux transports collectifs.

Le réseau de transports collectifs métropolitain constitue l'armature de l'organisation multipolaire et reste le garant du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ce réseau doit en effet permettre aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens. Augmentation des fréquences, coordination des horaires, optimisation des correspondances et tarification combinée et/ou zonale permettront de proposer une offre à la fois lisible et performante.

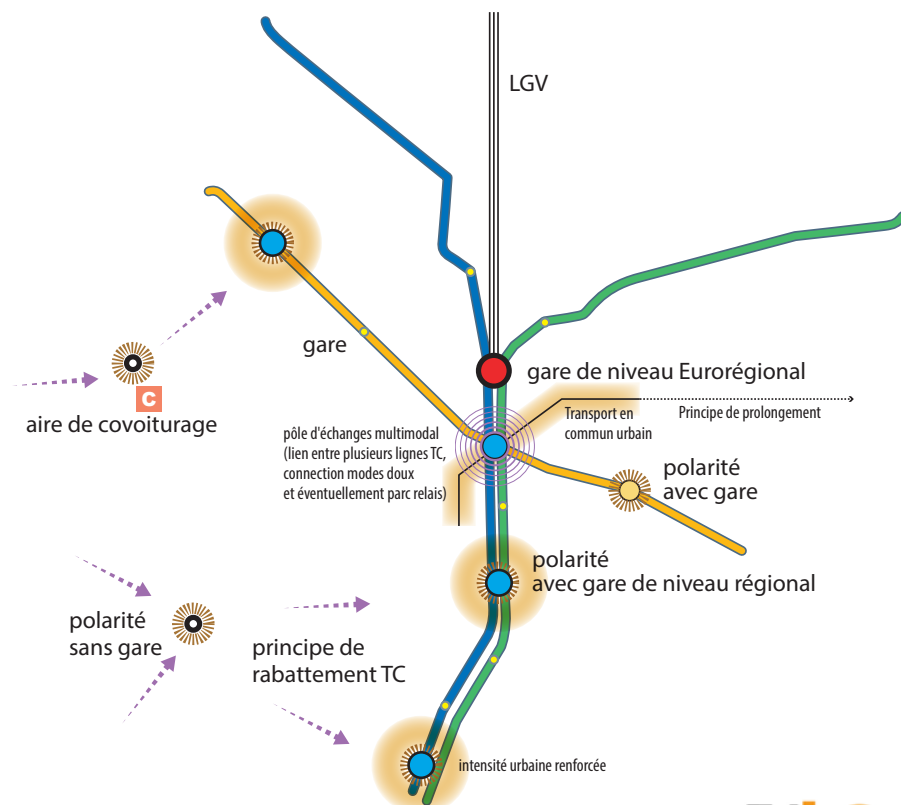
Pour suivre ce principe d'aménagement, 3 indicateurs sont proposés afin de :

- caractériser l'offre en transport collectif métropolitain,
- mesurer les usages par les niveaux de fréquentation du réseau TER,
- caractériser l'organisation de l'inter-modalité en transport collectif.

Principe d'aménagement commun

Les élus de Scot s'accordent sur l'importance d'organiser l'offre de transport en commun et d'en promouvoir l'usage afin de permettre aux habitants d'accéder au réseau de transports collectifs métropolitain ainsi qu'aux pôles urbains et aux pôles d'emplois qu'il dessert.

Principe de mobilité durable



Source : le Chapitre commun version 2013

Indicateur 8

Desserte en transports collectifs

En matière de mobilité, la première démarche d'observation nécessite de mettre en commun et en cohérence la connaissance des différents réseaux de transports collectifs présents sur le territoire. L'approche retenue consiste à présenter les principales lignes structurant le territoire, d'en proposer une hiérarchisation et une cartographie détaillée. Un tableau de synthèse récapitule, pour chaque Scot, les principales lignes et dessertes offertes.

Principe d'aménagement commun

Les élus de Scot s'accordent sur l'importance d'organiser l'offre de transport en commun à l'échelle métropolitaine.

Sources

Région Rhône-Alpes, réseau TER 2013 et lignes de cars de la Région Rhône-Alpes, réseaux départementaux CG 01, CG 38, CG 42, CG 69, réseaux de transport urbain

Inter-Scot

%

132 gares,
7 réseaux structurants d'agglomération
14 lignes structurantes départementales.

Une offre en transports collectifs composée de plusieurs réseaux

A l'échelle de l'inter-Scot, on peut hiérarchiser les offres de transports collectifs en quatre niveaux.

Le réseau métropolitain est composé des lignes de transports collectifs favorisant les déplacements intermodaux entre les différentes lignes de l'aire métropolitaine. Il s'agit de l'ensemble des lignes TER et cars de la Région Rhône-Alpes, ainsi que les lignes de métro A, B, D, du tramway T3 et du tram-train Rhônexpress du réseau TCL et des lignes de tramway T1, T2 et T3 du réseau Stas.

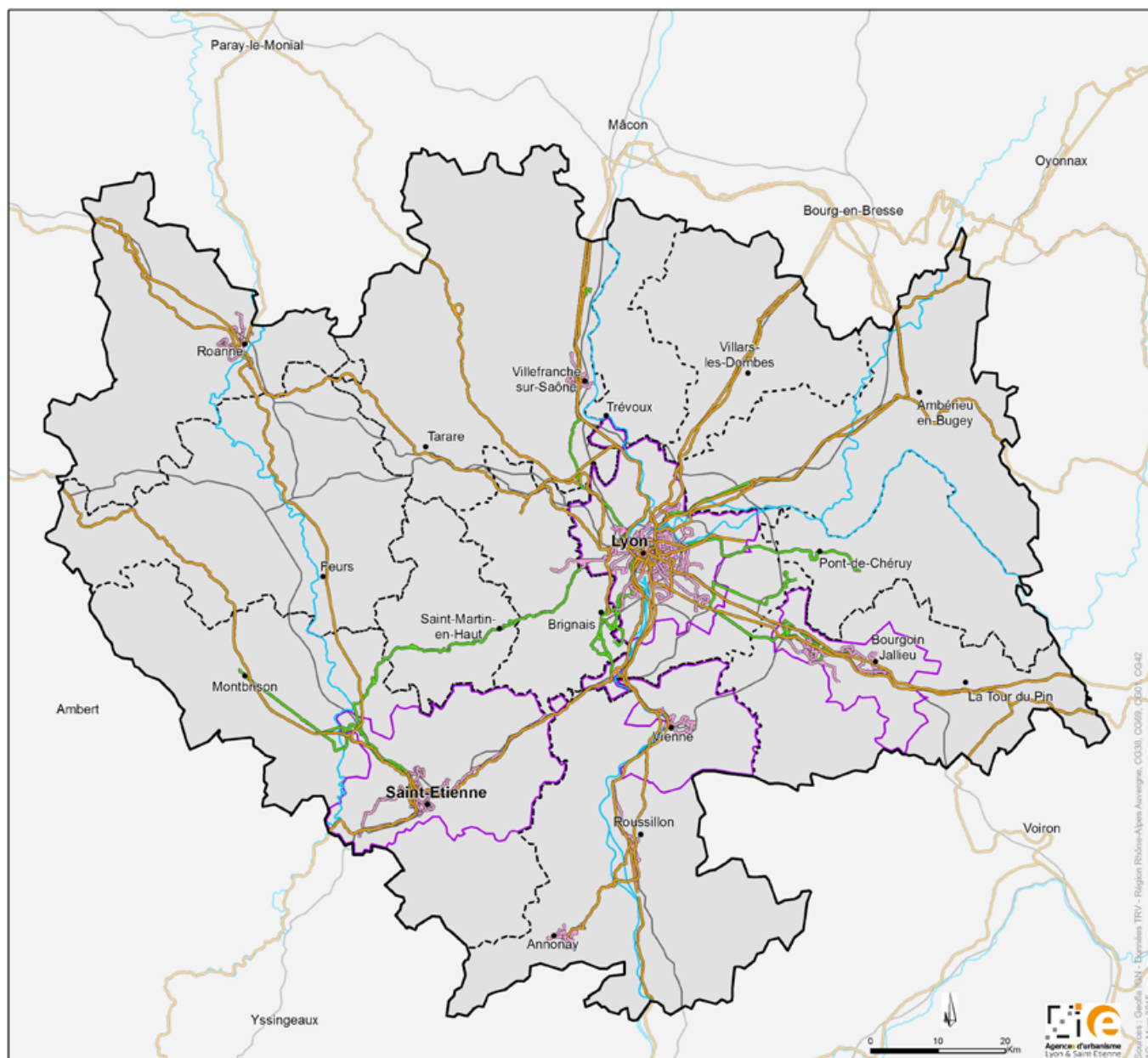
Le réseau structurant d'agglomération est composé de lignes fortes des réseaux urbains (tramways, trolleybus ou bus à haut niveau de service). Il est complémentaire au réseau métropolitain et dessert les polarités et équipements majeurs des agglomérations. Il s'agit des principales lignes de bus urbains des réseaux Stas (Saint-Etienne Métropole), Ruban (Capi), L'Va (Vienne Agglo), Libellule (Cavil), b.ba. bus (Bassin d'Annonay en bus), TPR (Transports

du Pays Roussillonnais) et Star (Grand Roanne agglomération), ainsi que l'ensemble des « lignes fortes » du réseau TCL (Sytral) ne faisant pas déjà partie du réseau métropolitain.

Le réseau structurant départemental est composé de lignes fortes reliant rapidement les polarités de l'aire métropolitaine au cœur des grandes agglomération. Ce réseau est composé des principales lignes de cars interurbains, avec un nombre de service journalier significatif et une fréquence relativement importante en heure de pointe (fréquence de 30 minutes ou moins en heure de pointe). Ces lignes complètent, sur les territoires périurbains et ruraux, le réseau métropolitain à destination des principaux cœurs d'agglomération (Lyon et Saint-Etienne notamment).

Le réseau local ou de proximité qui concerne des lignes de bus urbains ou de cars assurant des fonctions de maillage de proximité et de desserte fine des territoires ainsi que les services de transport à la demande (dispositif de services non régulier concernant généralement les territoires difficiles à desservir) ne sont pas représentés ici.

L'offre en transports collectifs : les lignes structurantes*



Caractéristiques des lignes de transports collectifs Typologie de l'offre :

- 1 - Réseau métropolitain
- 2 - Réseau structurant d'agglomération
- 3 - Réseau structurant départemental
- ▭ Périmètre de l'Inter-Scot
- ▭ Périmètre Scot
- ▭ Pôle Métropolitain

* à savoir : les réseaux métropolitains, les réseaux structurants d'agglomération et les réseaux structurant d'agglomération

Indicateur 8

Descriptif des réseaux de transports collectifs *

SCOT	Réseau métropolitain
Val de Saône-Dombes	–
La Dombes	1 ligne TER : - Lyon/Bourg-en-Bresse
Boucle du Rhône en Dauphiné	–
Sud Loire	3 lignes TER : - Lyon/Saint-Etienne/Firminy - Saint-Etienne/Roanne - Saint-Etienne/Noirétable 3 lignes de tramway : T1, T2, T3
Nord Isère	2 lignes TER : - Lyon/St-André-le-Gaz/Grenoble - Lyon/Chambéry
Rives du Rhône	2 lignes TER : - Vienne/Lyon/Mâcon - Lyon/Valence/Avignon 1 ligne de car Rhône-Alpes : Annonay/Péage-de-Roussillon/(Lyon)
Agglomération lyonnaise	12 lignes TER (Saint-Etienne, Valence, Grenoble, Chambéry, Annecy, Ambérieu, Genève, Bourg-en-Bresse, Mâcon, Lamure-sur-Azergues, Roanne, Sain-Bel) 3 lignes TER de l'ouest lyonnais (Lozanne, Brignais, L'Arbresle) 4 lignes de métro (A, B, C et D), 2 lignes du Funiculaires, 5 lignes de tramway T1, T2, T3, T4 et T5 et ligne Rhônexpress (Sytral)
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	4 lignes TER : - Lyon/Ambérieu - Lyon/Genève - Lyon/Chambéry - Mâcon/Bourg-en-Bresse/Ambérieu
Beaujolais	2 lignes TER : Lyon/Mâcon et Lyon/Paray-le-Monial 1 ligne de car Rhône-Alpes : Villefranche/Mâcon TGV
Roannais	3 lignes TER : - Roanne/Lyon - Roanne/Saint-Etienne - Roanne/Clermont-Ferrand 1 ligne de car Rhône-Alpes : Roanne/Creusot TGV
Ouest lyonnais	2 lignes TER : - Lyon/Sain-Bel - Lyon/Roanne 3 lignes TER de l'ouest lyonnais
Monts du lyonnais	–
Loire centre	2 lignes TER : - Saint-Etienne/Roanne - Saint-Etienne/Noirétable/Clermont-Ferrand

* En cas de traversée d'une ligne sans point de desserte, la ligne n'est pas répertoriée

Nombre de ligne ou desserte	
Réseau structurant d'agglomération	Réseau structurant départemental
–	–
–	–
–	Ligne de car express 1990 TransIsère
9 lignes de bus « essentielles » (Stas)	3 lignes de cars TIL : - Sury/Saint-Just-Saint-Rambert/Saint-Etienne - Montbrison/Saint-Etienne - Saint-Etienne/Saint-Symphorien-sur-Coise
8 lignes de bus régulières (Ruban)	3 Lignes de car express 1920, 1930, 1940 TransIsère
8 lignes de bus régulières (L'VA) 4 lignes de bus régulières (b.a. bus) 1 ligne de bus régulières (TPR)	–
26 lignes de bus « lignes fortes » (Sytral)	4 lignes de cars express TransIsère : 1920, 1930, 1940, 1990 5 lignes de cars du Rhône : 1Ex, 2Ex, L18, L19, L20 1 ligne de car de l'Ain : 132 (Lyon-Montluel)
–	1 ligne de car de l'Ain : 171
5 lignes de bus régulières (Libellule)	1 ligne de car du Rhône : L18
3 lignes de bus cadencées (Star)	–
1 ligne de bus « lignes fortes » (Sytral) : C24 (jusqu'à Grézieu-la-Varenne)	1 ligne de car du Rhône : 2Ex (Lyon/Saint-Martin-en-Haut/Chazelles-sur-Lyon)
–	1 ligne de car du Rhône : 2Ex (Lyon/Chazelles-sur-Lyon)
–	–

Indicateur 9

Fréquentation des gares TER

L'indicateur retenu propose de mesurer la fréquentation du réseau ferroviaire grâce aux chiffres de montées/descentes enregistrés pour l'ensemble des gares TER du réseau métropolitain. Afin de mieux cerner les pratiques de mobilité, cette analyse a été complétée par l'évolution de la fréquentation entre 2007 et 2012.

Principe d'aménagement commun

Structuré autour des étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, le réseau de transports collectifs métropolitain doit permettre aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens.

Sources

Région Rhône-Alpes, fréquentation 2007 et 2012.

Inter-Scot

%

Plus de **191 000** montées/descentes en 2012 sur l'ensemble du réseau TER du territoire de l'inter-Scot (132 gares).

Une fréquentation élevée dans les gares d'agglomération

Le niveau de fréquentation d'une gare, son attractivité, dépendent en premier lieu du territoire qu'elle dessert : nombre d'habitants à proximité mais aussi qualité et niveau de service offert (nombre de trains par jour, fréquence, ponctualité), du niveau de desserte (nombre de destinations, omnibus ou train direct) et de l'accessibilité (connexion à un autre réseau de transport collectif, places de parkings, etc.).

En 2012, les gares TER les plus fréquentées du territoire de l'inter-Scot sont celles situées au cœur des principales agglomérations :

- Lyon Part-Dieu : plus de 50 000 montées/descentes par jour,
- Lyon Perrache et Saint-Etienne Châteaucreux : plus de 10 000 montées/descentes par jour,
- Villefranche-sur-Saône, Lyon Jean Macé, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Givors-ville, Ambérieu-en-Bugey : plus de 3 000 montées/descentes par jour.

En 2012, la ligne TER Lyon/Saint-Etienne est la plus empruntée avec plus de 18 000 voyages/jour, devant les lignes Lyon/Villefranche-sur-Saône/Mâcon et Lyon/Vienne/Valence, chacune avec plus de 13 000 voyages par jour. Suivent les lignes Lyon/Bourgoin-Jallieu/Saint-André-le-Gaz et Lyon/Ambérieu-en-Bugey avec plus de 10 000 voyages par jour.

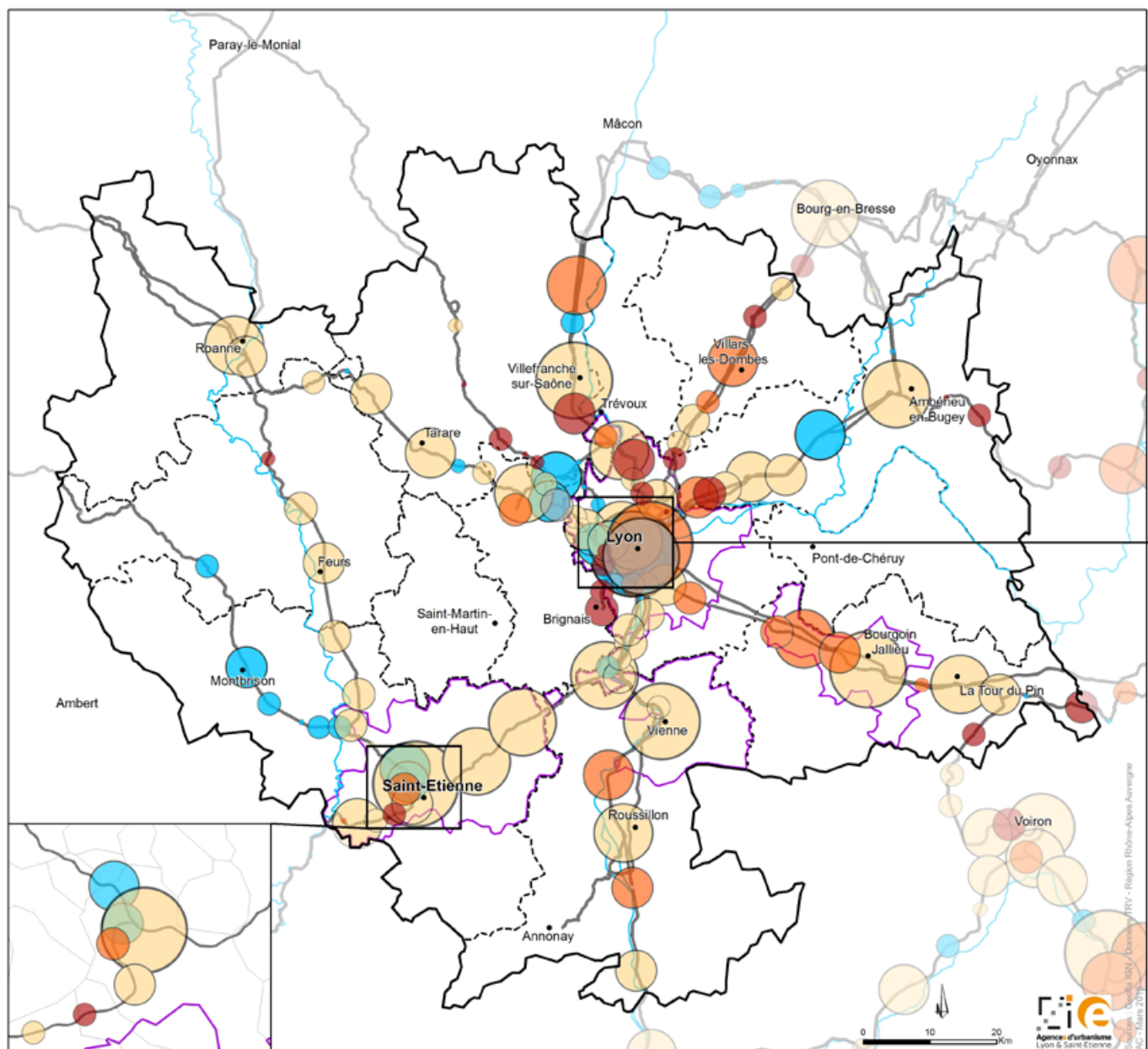
Une évolution des fréquentations diversifiées

Entre 2007 et 2012, la fréquentation des gares TER a globalement progressé, notamment grâce à l'augmentation de capacité du matériel roulant et à l'amélioration de l'offre, cadencée depuis 2008.

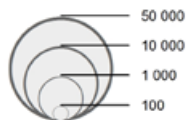
A l'échelle de l'inter-Scot, cette hausse varie selon les axes ferroviaires. La fréquentation a ainsi largement augmenté sur les axes de Lyon/Bourgoin-Jallieu/Saint-André-le-Gaz, de Lyon/Bourg-en-Bresse et du Val de Saône.

Sur l'axe Lyon/Roanne et Saint-Etienne/Roanne, l'augmentation est plus modérée ; tandis que sur l'axe Saint-Etienne/Noirétable, la fréquentation baisse.

La fréquentation des gares TER de l'inter-Scot



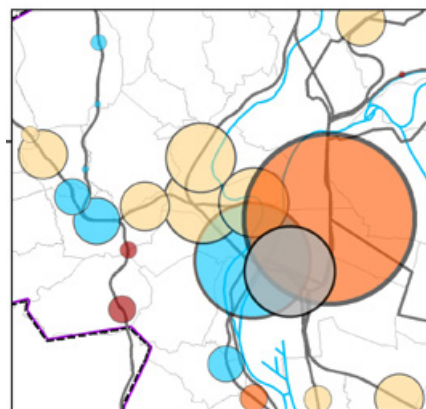
Nombre de montées/descentes en 2012 (TER uniquement)



Evolution du nombre de montées/descentes sur la période 2007-2012 (TER uniquement)



— Lignes de Transports Régionaux de Voyageurs
 □ Périmètre de l'Inter-Scot
 □ Périmètre Scot
 □ Pôle Métropolitain



Indicateur **10****Niveaux d'intermodalité des réseaux****Principe
d'aménagement commun**

Les élus de Scot s'accordent pour mettre en œuvre des politiques de rabattement adaptées à la diversité des territoires.

Sources

De récentes enquêtes menées par la Région Rhône-Alpes auprès d'habitants font ressortir que l'attractivité d'un pôle d'échanges, pour des déplacements de portée métropolitaine, est d'abord liée à la fréquence et à la fiabilité du mode de transport lourd qui assure le lien avec les cœurs des agglomérations lyonnaise et stéphanoise (le Train express régional dans les pôles d'échanges « gares », mais aussi le métro ou le tramway express T3 dans les autres pôles d'échanges). Le temps de trajet et la gare de terminus sont également importants, mais moins discriminants : les pôles d'échanges bénéficiant de fortes fréquences combinent en général temps de trajet et terminus attractifs.

La plupart de ces pôles d'échanges attractifs bénéficient de plus d'une desserte complémentaire, par des lignes de cars départementaux, et/ou de lignes de bus dans les périmètres de transports urbains. La qualité de l'intermodalité entre ces lignes de rabattement – diffusion, et le mode lourd du pôle d'échanges a été analysée en observant les temps de correspondance entre les horaires de passage. Le meilleur niveau d'intermodalité (I) correspond à une fréquence de rabattement de moins de 30 minutes en heure de pointe du matin, et à des temps de correspondances avec le train inférieurs à 20 minutes. Le niveau intermédiaire (II) correspond à des pôles d'échanges où des lignes de rabattement existent, mais soit avec des fréquences moyennement attractives (plus de 30 minutes en heure de pointe), soit avec des temps de correspondance peu attractifs (plus de 20 minutes d'attente). Le niveau bas (III) correspond à des pôles d'échanges peu desservis en ligne de rabattement, ou desservis sans réelle ambition d'intermodalité.

Sources : Mutlitud', 2014

Enfin, tous les pôles d'échanges disposent aussi de parkings-relais plus ou moins vastes. Le stationnement de rabattement en voiture sur ceux-ci a donc été analysé, en observant plus précisément leur taux d'occupation du parking : si l'usage (nombre de véhicules stationnés) est supérieur à la capacité du parking-relais, il y a débordement sur la voirie du quartier, ce qui peut perturber le stationnement local (P). Si le stationnement ne dépasse pas la capacité du parking, il n'y a pas de pression de stationnement sur le pôle d'échanges. (P)

Sources : Région, 2012

Malgré l'ampleur de sa couverture territoriale, le réseau métropolitain de transports collectifs ne saurait couvrir l'ensemble du territoire. Il faut donc organiser des politiques de rabattement coordonnées de manière cohérente afin de garantir le bon usage des différents modes. L'indicateur retenu se propose d'identifier la qualité d'intermodalité des nœuds du réseau à partir de l'analyse des fréquences des lignes, l'accès aux agglomérations lyonnaise et stéphanoise, la pression du stationnement des parcs-relais et l'identification des pôles d'échange.

**D'importants pôles
d'échanges métropolitains**

Les pôles d'échanges avec les meilleures fréquences de desserte du mode lourd (train, métro, tramway express) sont les plus attractifs pour les usagers, et donc les plus fréquentés. La comparaison entre cette carte et celle des montées-descentes (cf. carte indicateur 9) permet de le mettre en évidence. Une quarantaine de pôles d'échanges peuvent être considérés comme particulièrement attractifs pour des déplacements de portée métropolitaine.

Dans le même temps, ces pôles d'échanges attractifs voient leur parking-relais victime de leur succès. Ces parkings sont soit utilisés en totalité (P), soit en situation de débordement (P). C'est le cas de la plupart des pôles d'échanges des axes ferroviaires, à l'exception de ceux de Roanne et de la plaine du Forez.

Globalement, les pôles d'échanges situés en frange de l'aire métropolitaine (et en limite de l'influence de l'agglomération lyonnaise en matière de déplacement liés au travail) arrivent en situation de débordement : les pôles d'échanges de Belleville-sur-Saône, La-Tour-du-Pin, Ambérieu-en-Bugey, jouent un rôle « entonnoir » en bout de ligne. Les pôles d'échange en frange de l'agglomération lyonnaise, avec haut niveau de fréquence et accessibilité aisée par la route (Givors-Ville, Saint-Germain-au-Mont d'Or, Rive de Gier) ont aussi des parkings-relais en débordement.

**Une organisation
de l'intermodalité à penser
globalement**

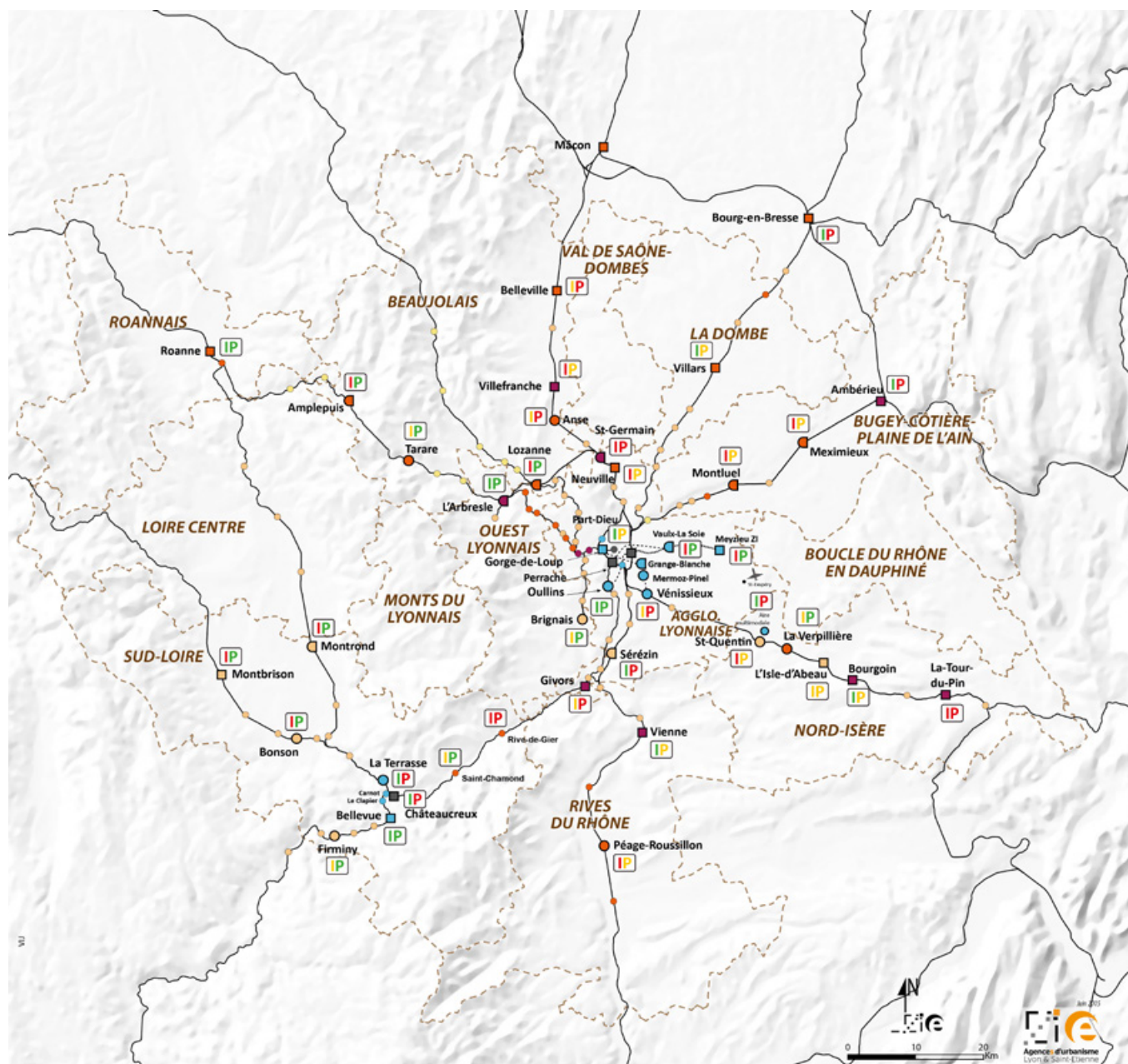
Une bonne organisation de l'intermodalité en transport collectif de rabattement sur le pôle d'échanges est indispensable pour offrir une alternative de rabattement, et notamment pour les usagers captifs non motorisés. Les gares d'Ambérieu-en-Bugey, de Bourgoin-Jallieu, de Vienne, de Saint-Etienne-Châteaucreux sont des exemples de pôles où l'intermodalité est largement pensée (II). Néanmoins, ceci n'empêche pas l'occupation complète voire la saturation et le débordement de leur parking-relais. Ceci illustre qu'il n'y a pas forcément corrélation entre la qualité d'intermodalité proposée sur un pôle d'échanges et un usage modéré de son parking-relais, contrairement à ce que l'on pourrait croire.

Inter-Scot**%**

132 gares plus **4 pôles** d'échanges.

Environ **17 600 places** de stationnement :
72% dépendent de la Région
(soit 12 740 places)
et **28%** dépendent du Sytral
(soit 4 860 places).

Niveaux d'intermodalité des principaux pôles d'échanges



perimètre scot

Fréquences moyennes en heure de pointe, Tous services confondus

- moins de 15 minutes
- entre 15 et 30 minutes
- entre 30 et 1 heure
- une heure ou plus

Accès aux agglomérations lyonnaise et stéphanoise

- gares de Lyon et Saint-Etienne (terminus)
- gares/pôles d'accès au réseau d'agglomération
- ligne TER
- ligne tramway T3 (Sytral)
- lignes métro (A-B-D)

Pôle d'échange desservi par lignes départementales :

- Terminus de lignes cars CG, cars TER, cars ou navettes Rhône-Alpes
- Desservi par des lignes de cars CG, cars TER, cars ou navettes Rhône-Alpes
- A la fois terminus et point de passage de lignes cars CG, cars TER, cars ou navettes Rhône-Alpes

Qualité d'intermodalité :

-
- +
- ++

Pression stationnement du parc-relais :

- Débordement >100%
- Occupation ≈100%
- Occupation <100%

3

Un développement économique fondé sur la complémentarité des territoires

La spécificité du « modèle de croissance » de l'aire métropolitaine lyonnaise repose notamment sur la complémentarité des dynamiques de développement économique qui l'animent.

Deuxième pôle économique français, l'aire métropolitaine lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle nationale et européenne. L'organisation multipolaire est l'une des clefs de cette réussite en lui permettant d'atteindre une taille critique tout en misant sur la complémentarité des territoires. Le territoire dispose de sites d'excellence mais aussi de sites de développement métropolitain permettant de constituer, à l'échelle métropolitaine, une offre d'accueil économique compétitive. Ces sites doivent faire l'objet d'une identification partagée par l'ensemble des Scot afin d'accueillir au mieux le développement économique dans un souci de complémentarité avec les territoires voisins.

Le développement économique repose également sur des sites de rayonnement intercommunal ou local.

Enfin, l'agriculture constitue une activité à part entière pour les territoires de l'inter-Scot.

Pour suivre ce principe de développement, 3 indicateurs ont été mobilisés afin de :

- analyser la répartition des emplois par grandes fonctions,
- identifier la localisation et l'évolution des surfaces commerciales au sein des Scot,
- mesurer l'implication des exploitants agricoles dans les circuits courts.

Principe d'aménagement commun

Les élus des Scot s'accordent sur la nécessité de rendre lisibles et complémentaires les sites de développement métropolitains.

Indicateur 11

Répartition des emplois par fonction

L'indicateur retenu se propose d'analyser, à l'échelle des Scot, la répartition des emplois par grandes fonctions que sont les fonctions métropolitaines, les fonctions présentieles, les fonctions de production et les fonctions transversales. Cette approche est complétée par une représentation, à l'échelle des communes, de la part des fonctions présentieles et métropolitaines dans l'emploi total.

Principe d'aménagement commun

Les élus de Scot s'accordent pour promouvoir un développement adapté à la diversité des territoires.

Sources

Insee-RP 2011

Inter-Scot

%

Pour **1,37 millions** d'emplois sur l'inter-Scot :

18% des emplois pour les fonctions productives,

38% pour les fonctions présentieles,

29% pour les fonctions métropolitaines,

16% pour les fonctions transversales.

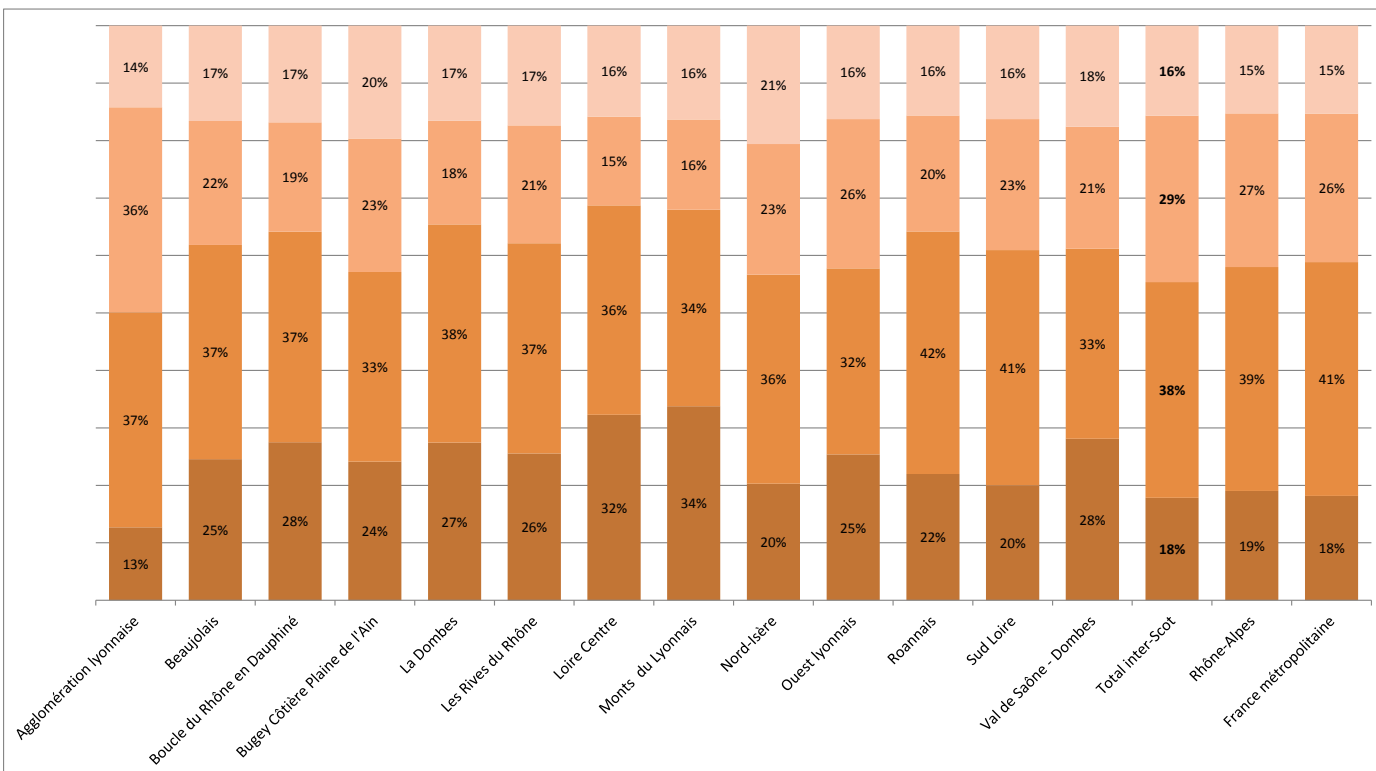
Des territoires aux profils économiques diversifiés

L'analyse des typologies d'emplois des Scot témoigne de la diversité et de l'hétérogénéité de l'économie métropolitaine. Les territoires de l'inter-Scot affichent des profils économiques différents et des complémentarités fonctionnelles évidentes. Le territoire métropolitain reste marqué par les mutations économiques en œuvre de manière plus globale. Les fonctions présentieles et métropolitaines ont ainsi tiré l'emploi vers le haut et caractérisent les territoires qui ont connu un développement démographique.

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise concentre les fonctions métropolitaines : conception-recherche, prestations intellectuelles, culture-loisirs, gestion et commerce inter-entreprises. Se distinguent ensuite des territoires où prédominent les fonctions de fabrication et logistiques comme les Scot des Monts du Lyonnais, Loire Centre, Val de Saône-Dombes, La Dombes ou Boucle du Rhône en Dauphiné.

Des polarités où les fonctions présentieles prédominent

Les polarités urbaines présentent une prédominance des fonctions présentieles publiques et privées. Ces emplois des domaines de la santé - action sociale, de l'éducation - formation, de l'administration publique, des services de proximité et des services de distribution, répondent à la satisfaction des besoins de la population. Certaines communes sont dotées de nombreux équipements et services publics et jouent par conséquent un rôle structurant dans l'organisation multipolaire du territoire. Il s'agit de Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Villefranche-sur-Saône, Roanne, Tarare, Montbrison, Roussillon, Annonay, Ambrérieu-en-Bugey, La Tour-du-Pin, Pont-de-Chéruy...



Fonctions productives

- **Fabrication** : ensemble des professions consistant à mettre en œuvre des matériels ou des processus techniques, hors agriculture et pêche et hors BTP. Pour l'essentiel, il s'agit des métiers concourant directement aux différentes étapes de la production de biens matériels et d'énergie.
- **Agriculture et pêche** : ensemble des professions concourant directement à la production agricole, à la pêche ou à l'exploitation forestière.
- **Bâtiment et travaux publics** : ensemble des professions concourant directement à la construction de bâtiments et d'ouvrages de travaux publics.

Fonctions présentiellees

Elles sont constituées des activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes, elles regroupent les fonctions suivantes :

- **Distribution** : ensemble des professions de la vente aux particuliers, y compris l'artisanat commercial.
- **Services de proximité** : professions des services de la vie courante (hors distribution, transport, éducation et santé).
- **Education - formation** : métiers de l'enseignement scolaire et universitaire (primaire, secondaire et supérieur) et de la formation professionnelle, y compris l'organisation de ces enseignements.

Cette fonction n'intègre pas les animateurs sportifs ou de loisirs qui sont inclus dans la fonction Culture-loisirs.

- **Santé et action sociale** : professionnels de la santé et de l'action sociale, y compris les pharmaciens.
- **Administration publique** : emplois liés aux activités régaliennes et d'administration de l'État et des collectivités locales, hors services de la santé, de l'éducation. Elle intègre en particulier toutes les professions de la sécurité publique et de la justice.

Fonctions métropolitaines

Elles sont liées à des activités variées qui constituent un élément essentiel d'attractivité des métropoles urbaines. Ces services rares et/ou stratégiques effectués par une main-d'œuvre particulièrement qualifiée sont l'apanage des métropoles urbaines.

- **Conception - recherche** : professions de la conception, de la recherche et de l'innovation. Dans l'industrie, elles recouvrent les phases préliminaires à la fabrication. Elle se distingue de la fonction prestations intellectuelles par la dimension d'innovation incluse dans les travaux des métiers concernés.
- **Prestations intellectuelles** : professions de mise à disposition de connaissances spécifiques pour le conseil, l'analyse, l'expertise...
- **Commerce inter-entreprises** : professions en relation directe avec le commerce de gros et le commerce entre les entreprises, que ce soit pour l'achat ou la vente.
- **Gestion** : professions de la gestion d'entreprise, de la banque et de l'assurance.
- **Culture et loisirs** : professions de la culture et des loisirs, sportifs ou non.

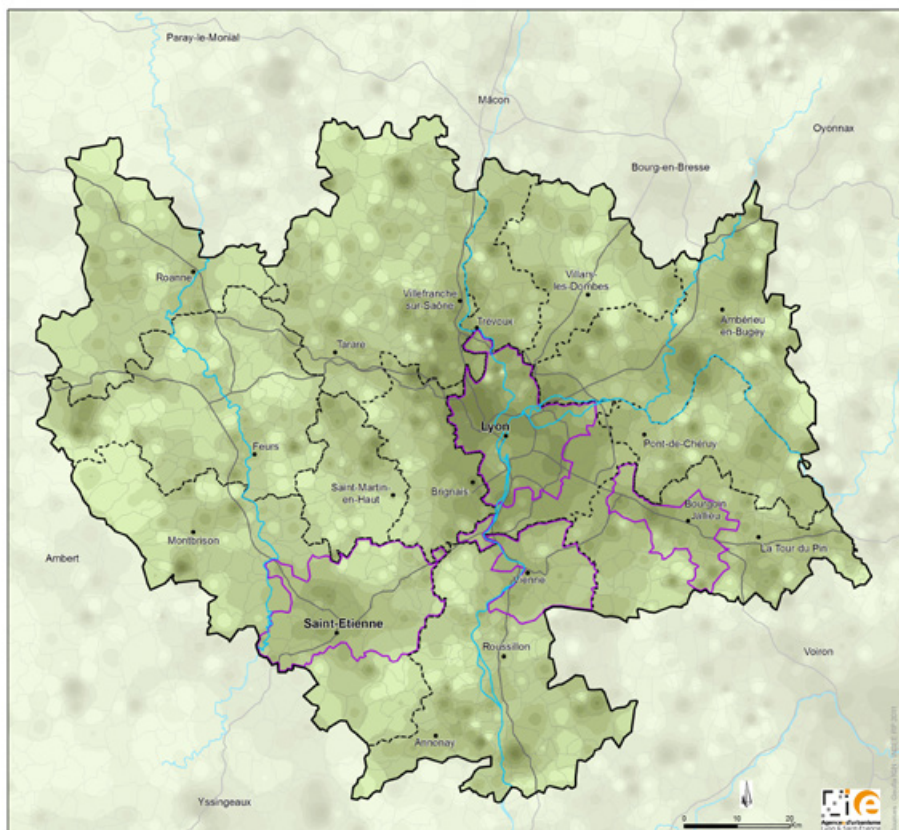
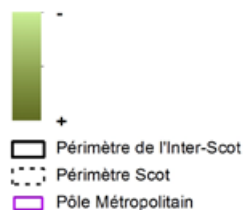
Fonctions transversales

- **Transports - logistique** : professions du transport des personnes et des flux de marchandises.
- **Entretien et réparation** : professions prioritairement orientées vers l'entretien et la maintenance (hors bâtiment et travaux publics), ainsi que le traitement des déchets (et par extension l'environnement).

Indicateur 11

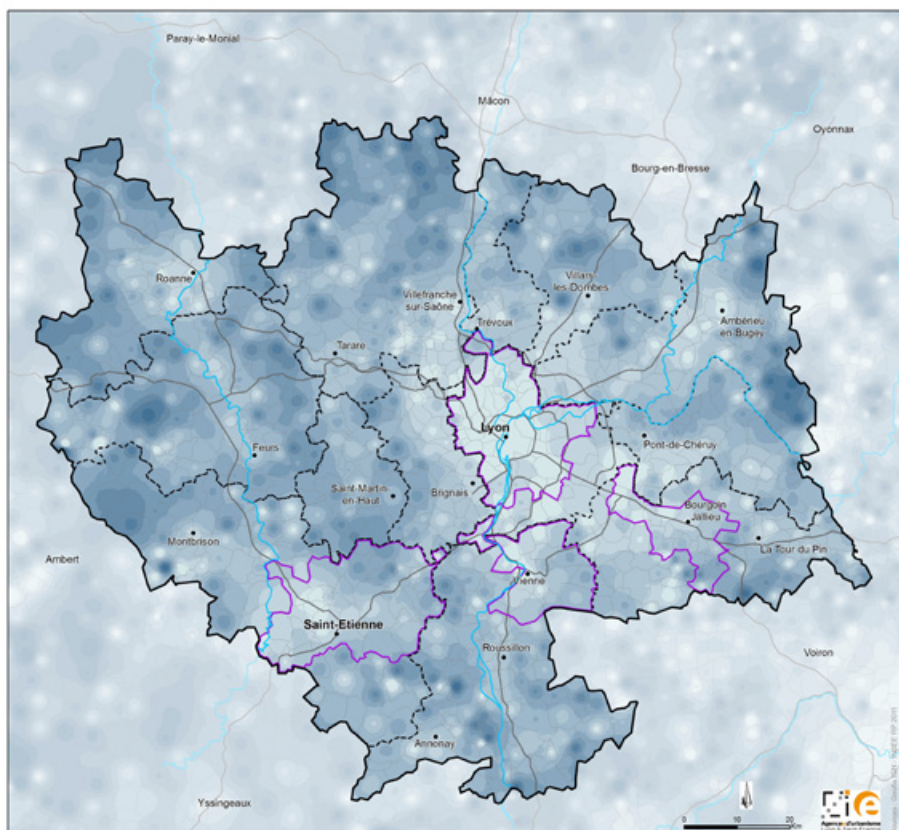
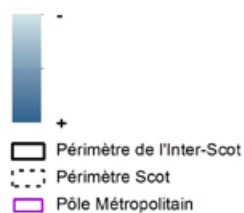
Répartition des fonctions métropolitaines dans l'emploi total des communes en 2011

Part des fonctions métropolitaines dans l'emploi total des communes en 2011

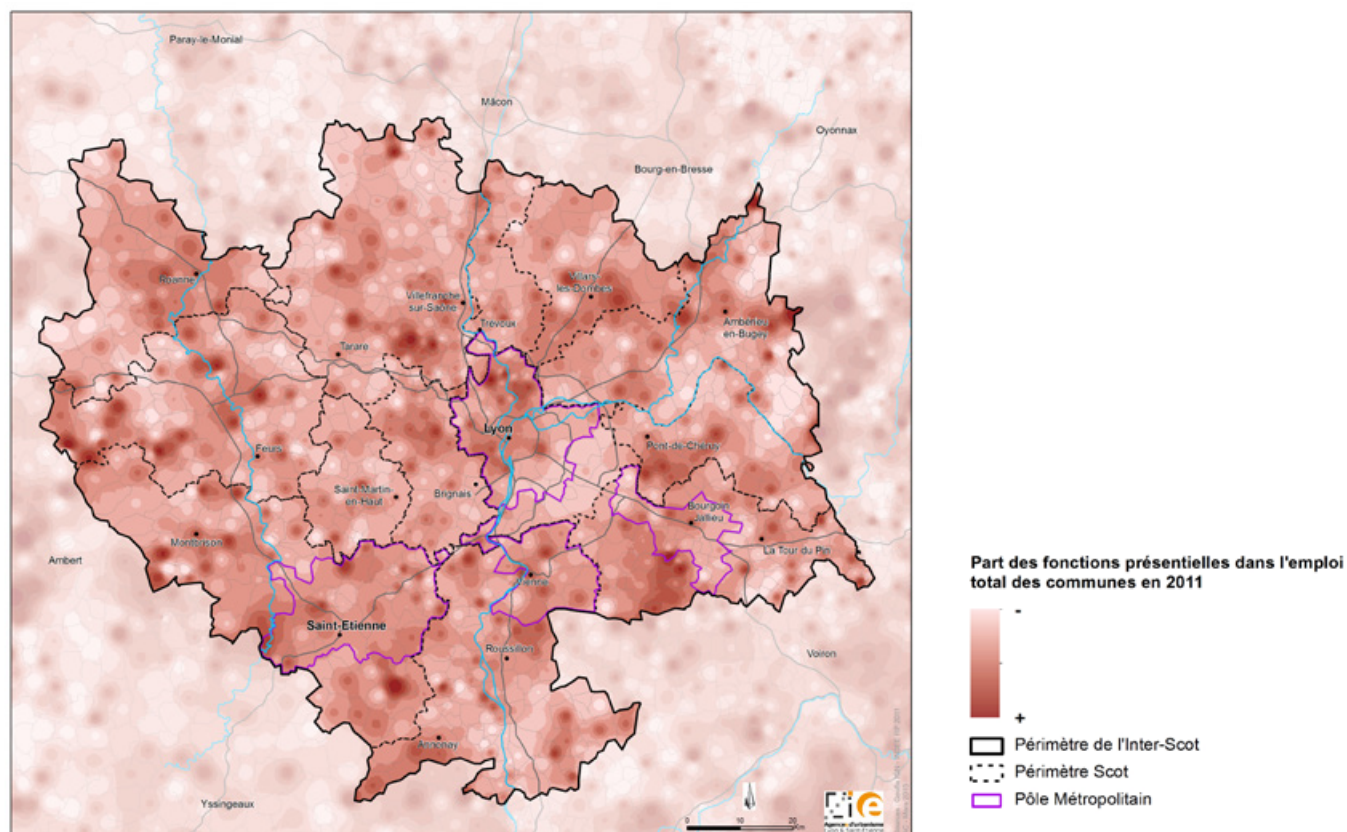


Répartition des fonctions productives dans l'emploi total des communes en 2011

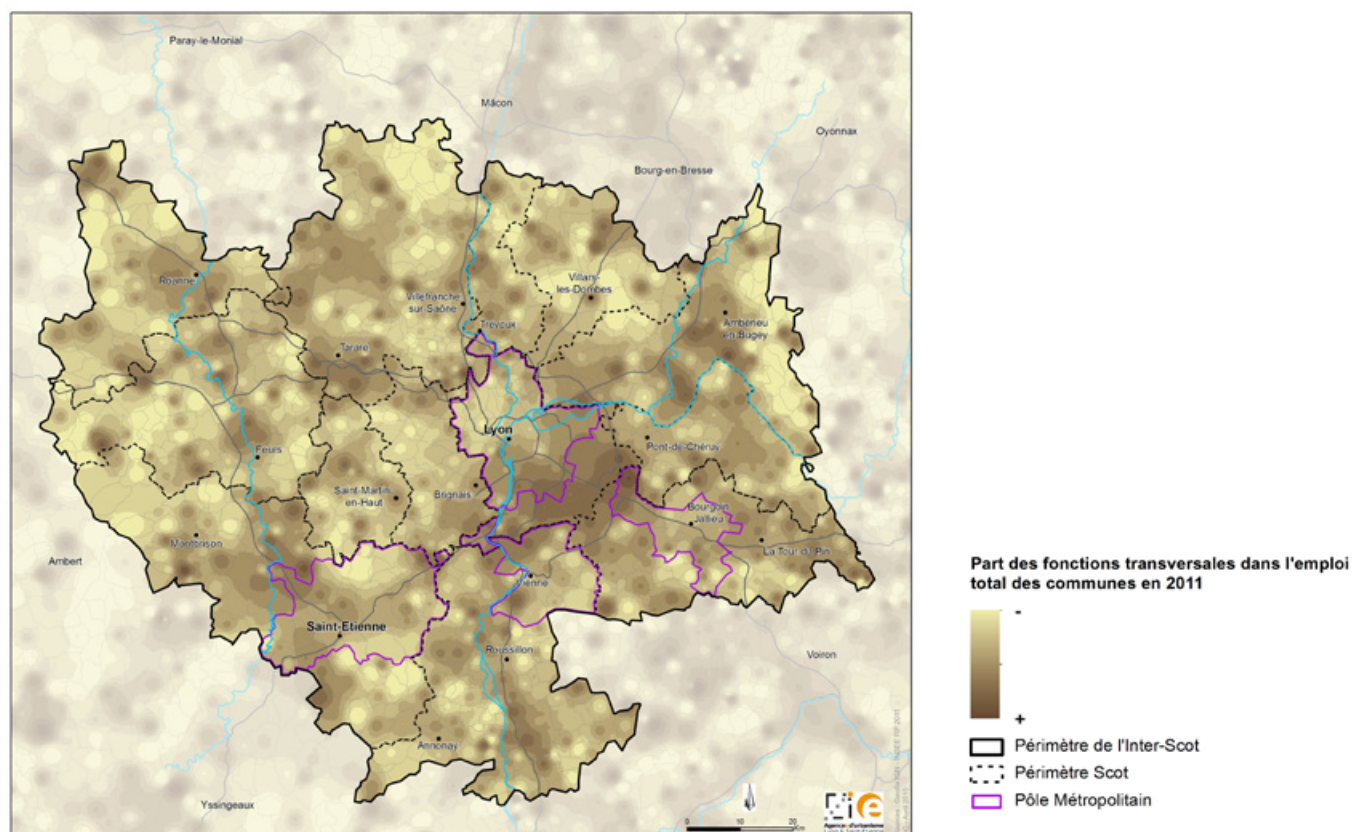
Part des fonctions productives dans l'emploi total des communes en 2011



Répartition des fonctions présentes dans l'emploi total des communes en 2011



Répartition des fonctions transversales dans l'emploi total des communes en 2011



Indicateur 12

Localisation et évolution des surfaces commerciales autorisées

Les activités commerciales jouent un rôle important dans l'organisation et le fonctionnement des territoires. Leur localisation constitue par conséquent un enjeu majeur pour le développement des territoires. Leur localisation est un enjeu majeur car elle permet de renforcer l'attractivité de certains territoires mais peut aussi mettre à mal des équilibres territoriaux parfois fragiles. L'indicateur retenu se propose de localiser les surfaces commerciales autorisées entre 2009 et 2014 et d'identifier les surfaces de vente autorisées au sein des polarités urbaines.

Principe d'aménagement commun

A travers la charte pour un aménagement commercial durable et de qualité, signée en décembre 2012, les élus de Scot ont souhaité promouvoir des principes communs en matière d'aménagement commercial visant à recentrer les pôles commerciaux au plus près de la ville et de ses habitants.

Sources et méthodes

Commissions départementales d'aménagement commercial (CDAC) et Commissions nationales d'aménagement commercial (CNAC), surfaces commerciales de vente autorisées entre 2009 et 2014

Les polarités retenues concernent l'ensemble du territoire communal. Ceci ne permet donc pas de distinguer le développement commercial qui a pu s'opérer en périphérie de celui du centre ville.

Inter-Scot

%

258 projets autorisés entre 2009 et 2014, soit **489 705 m²** de surfaces de vente autorisées

53% des projets autorisés concernent des surfaces de ventes inférieures à 1 000 m²

La surface autorisée moyenne est d'environ **1 900 m²**

489 705 m² de surfaces de vente autorisées sur l'inter-Scot entre 2009 et 2014

Entre 2009 et 2014, à l'échelle de l'inter-Scot, les Commissions départementales d'aménagement commercial et la Commission nationale d'aménagement commercial (CDAC et CNAC) ont autorisé 258 projets pour une surface de vente totale¹ de 489 705 m².

La majorité des surfaces de vente autorisées est localisée sur 3 territoires de Scot. Le Scot de l'Agglomération lyonnaise concentre 30% de la surface autorisée totale du territoire de l'inter-Scot. Le Scot Nord-Isère regroupe 16% de la surface totale autorisée et le Scot des Rives du Rhône en concentre également 16% (suivis du Scot Beaujolais avec 12% de la surface autorisée et du Scot Sud Loire avec 11%).

Plus de créations de surfaces de vente que d'extensions

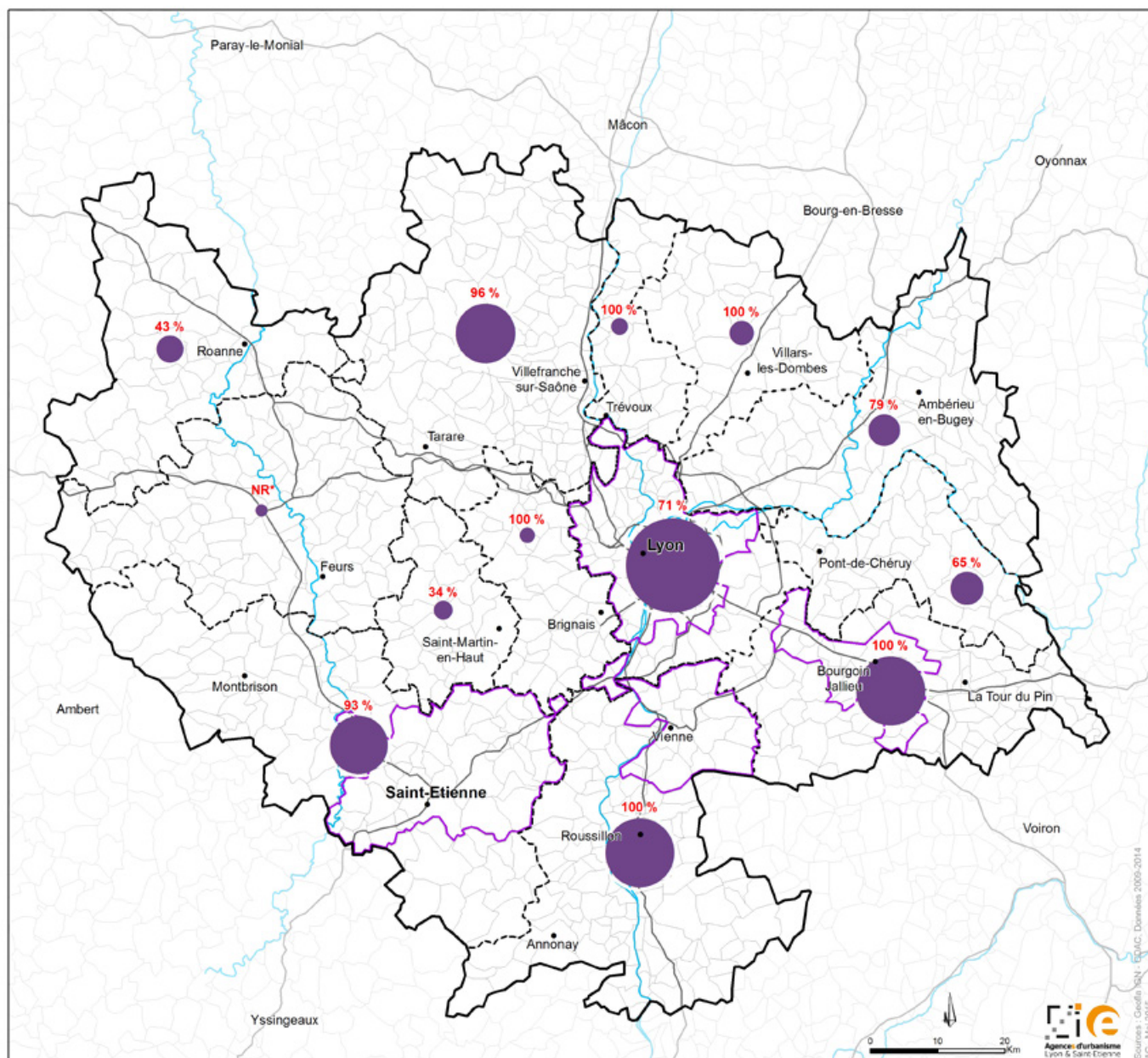
Les Commissions ont plutôt autorisé des créations de surfaces commerciales même si le nombre de projets est plus faible que celui accordé pour de l'extension. 39% des projets autorisés concernent des créations de surfaces commerciales pour un droit à créer de près de 297 000 m² et 55% des projets concernent des extensions de surfaces existantes pour une surface de vente de plus de 163 000 m².

Des autorisations qui portent sur des surfaces de taille moyenne

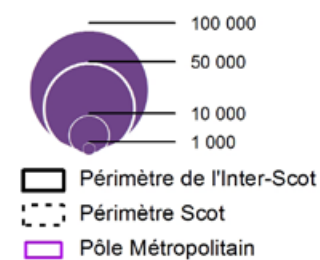
Pour l'ensemble du territoire de l'inter-Scot, 53% des projets autorisés concernent des surfaces de vente inférieures à 1 000 m² et 39% des surfaces comprises entre 1 000 m² et 5 000 m². La surface accordée moyenne est de 1 898 m².

¹ Une partie non négligeable du développement commercial qui s'est opéré sur des unités commerciales de moins de 1 000 m² n'est pas comptabilisée faute de statistiques disponibles depuis le relèvement du seuil de 300 m² à 1 000 m²) d'examen des dossiers de CDAC intervenu en 2008. Il s'est notamment traduit par la multiplication des formats de petits supermarchés urbains, périurbains, discount, etc. de moins de 1 000 m² qui pèsent incontestablement plusieurs dizaines de milliers de m² de surfaces de vente sur le territoire de l'inter-Scot.

Localisation des surfaces commerciales autorisées entre 2009 et 2014



Surfaces commerciales autorisées entre 2009 et 2014 en m²



Clés de lecture :

100 % : Part de ces surfaces localisées dans les polarités urbaine du SCOT

*** NR** : Polarités en cours de définition



85% des surfaces de vente autorisées au sein des polarités urbaines² de l'inter-Scot entre 2009 et 2014

Sur 258 projets représentant une surface de vente de 489 705 m², 213 projets générant 418 500 m² (soit 85%) de surfaces de vente ont été accordés entre 2009 et 2014 dans les polarités urbaines du périmètre de l'inter-Scot. A titre de comparaison, ce chiffre équivaut à la moitié du plancher commercial existant sur le territoire du Grand Lyon.

Une part de ces projets (non évaluée dans ces travaux) n'a probablement pas été mise en exploitation à ce jour. L'exemple sur le Grand Lyon montre que la moitié des surfaces de vente autorisées entre 2009 et 2014 n'a, pour l'instant, pas été mise en exploitation.

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise concentre 25 % de la surface autorisée au sein des polarités. Les Scot Nord-Isère et Rives du Rhône regroupent chacun 19% de la surface totale autorisée des polarités urbaines de l'inter-Scot. Le développement commercial demeure plus contenu sur les Scot Beaujolais et Sud Loire avec respectivement 13% et 12% des surfaces autorisées dans les polarités urbaines.

Pour l'ensemble du périmètre de l'inter-Scot, 85% des surfaces de vente ont été accordés, entre 2009 et 2014, dans les polarités urbaines. Sept des treize Scot de l'inter-Scot disposent d'une part de surfaces de vente accordées au sein des polarités urbaines supérieure à cette valeur. Parmi ceux-ci, cinq ont vu leur développement commercial se faire intégralement dans leurs polarités urbaines. Il s'agit des Scot La Dombes, Nord-Isère, Ouest lyonnais, Rives du Rhône et Val de Saône-Dombes.

Il convient de noter que certains projets ont pu être autorisés dans les polarités commerciales identifiées dans les Scot mais hors polarités urbaines³.

² Les polarités urbaines identifiées au sein des différents Scot correspondent à une commune. Par conséquent, il n'est pas possible de distinguer le développement commercial en centre-ville de celui en périphérie.

³ Les polarités commerciales désignées par chacun des territoires de Scot n'étant pas toutes des polarités urbaines.

Surfaces de vente autorisées entre 2009 et 2014

	Scot dans son ensemble		Polarités urbaines des Scot			
	Nb de dossiers autorisés (1)	Surfaces de vente autorisées (en m²) (2)	Nb de dossiers autorisés (3)	Surfaces de vente autorisées (en m²) (4)	Part surfaces de vente dans les polarités (4/2)	Part surfaces autorisées dans l'inter-Scot
Beaujolais	24	57 987	22	55 906	96%	13%
Boucle du Rhône en Dauphiné	11	17 944	7	11 723	65%	3%
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	13	16 611	10	13 205	79%	3%
La Dombes	7	9 665	7	9 665	100%	2%
Loire Centre	6	2 574	NR	NR	NR	NR
Monts du Lyonnais	3	5 951	1	2 011	34%	0%
Nord-Isère	28	78 042	28	78 042	100%	19%
Ouest lyonnais	3	3 830	3	3 830	100%	1%
Les Rives du Rhône	26	78 114	26	78 114	100%	19%
Agglomération lyonnaise	87	146 758	66	104 513	71%	25%
Sud Loire	34	55 754	32	51 824	93%	12%
Roannais	13	11 848	8	5 040	43%	1%
Val de Saône - Dombes	3	4 627	3	4 627	100%	1%
Inter-Scot	258	489 705	213	418 500	85%	100%

Indicateur 13

Implication des exploitants dans les circuits courts

Principe d'aménagement commun

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

L'agriculture occupe plus de la moitié du foncier de l'aire métropolitaine et constitue à ce titre un moteur économique non négligeable pour les territoires de l'inter-Scot, qu'elle soit de proximité ou exportatrice. Les Scot s'accordent sur le principe de repositionner l'agriculture comme une filière économique à même de valoriser ses territoires et de répondre aux besoins des habitants. L'indicateur retenu se propose d'identifier la part des exploitants impliqués dans les circuits courts et ceux dont les circuits courts représentent 75% de leur chiffre d'affaires.

Localement, des exploitations bien impliquées dans les circuits courts de distribution

A l'échelle de l'inter-Scot, 29% des exploitations agricoles pratiquent au moins un circuit court (ou un intermédiaire entre producteur et consommateur). Pour 32% d'entre elles, ces circuits courts représentent plus de 75% du chiffre d'affaires. Les circuits courts sont peu pratiqués dans les territoires ruraux d'élevage ou de grandes cultures. Ils se sont en revanche bien développés dans les territoires les plus proches des agglomérations aux productions diversifiées, ainsi que dans les territoires viticoles. C'est le cas des Scots de l'Ouest lyonnais (52%), du Beaujolais (42%), de l'Agglomération lyonnaise (36%) et des Rives du Rhône (35%).

Dans les territoires viticoles, du Scot Beaujolais, par exemple, les exploitations sont très nombreuses à pratiquer les circuits courts, mais ceux-ci tendent à rester l'une des formes de commercialisation au sein d'un panel large de débouchés. Au contraire, à proximité des grandes agglomérations, les exploitations sont plus nombreuses à se spécialiser dans les circuits courts pour répondre à la demande urbaine limitrophe. Certains territoires se distinguent, en effet, par une part importante d'exploitations impliquées dans au moins un circuit court et pour lesquelles le chiffre d'affaire en circuit-court est de plus de 75%. C'est le cas, des Scot de l'Ouest lyonnais (54%), de l'Agglomération lyonnaise (52%), de Boucle du Rhône en Dauphiné (48%), du Sud Loire (47%) et du Nord-Isère (43%).

Sources

Draaf, Recensement agricole 2010

Inter-Scot

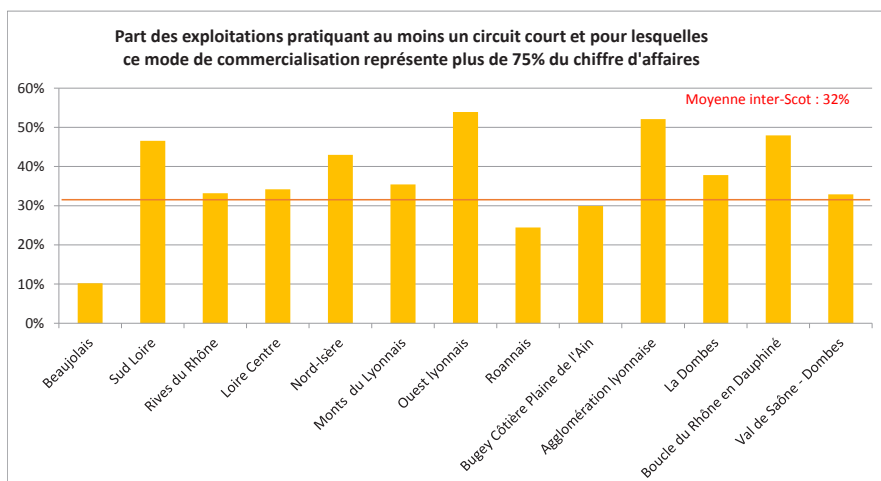
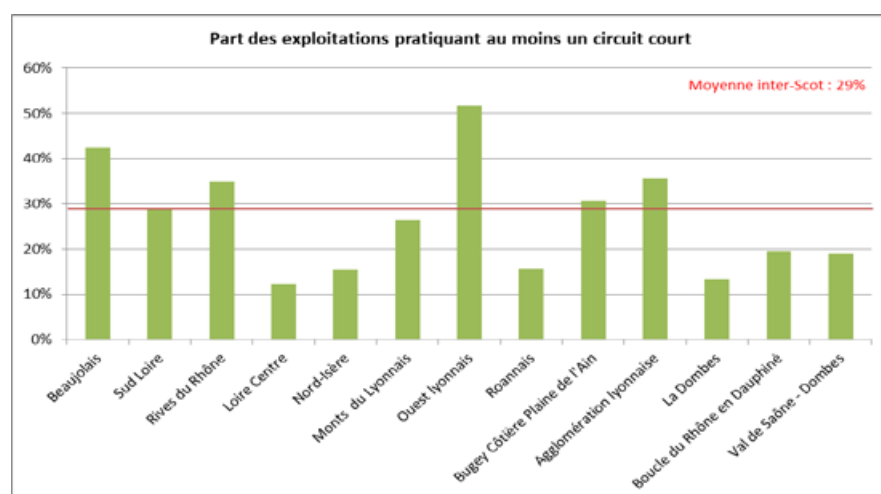
%

Près de **16 210** exploitations en 2010 dont **29%** pratiquent au moins un circuit court

Pour **32%** d'entre elles, les circuits courts représentent plus de 75% du chiffre d'affaires

L'implication des exploitations dans les circuits courts en 2010

SCOT	Nombre total d'exploitations en 2010	Exploitations pratiquant au moins un circuit court	Part des exploitations pratiquant au moins un circuit court	Exploitations dont circuits courts représentent plus de 75% du chiffre d'affaires	Part des exploitations dont circuits courts représentent plus de 75% du chiffre d'affaires
Beaujolais	3389	1438	42%	147	10%
Sud Loire	2218	638	29%	297	47%
Rives du Rhône	2084	729	35%	242	33%
Loire Centre	1598	196	12%	67	34%
Nord-Isère	1336	207	15%	89	43%
Monts du Lyonnais	971	257	26%	91	35%
Ouest Lyonnais	966	499	52%	269	54%
Roannais	891	139	16%	34	24%
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	708	217	31%	65	30%
Agglomération lyonnaise	604	215	36%	112	52%
La Dombes	555	74	13%	28	38%
Boucle du Rhône en Dauphiné	505	98	19%	47	48%
Val de Saône - Dombes	384	73	19%	24	33%
Total inter-Scot	16209	4780	29%	1512	32%



Une aire métropolitaine structurée par des espaces agricoles et naturels

La préservation de l'attractivité des territoires nécessite d'inverser le regard porté sur les espaces non bâtis. Les élus de Scot partagent ainsi la volonté d'accorder une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains.

Les espaces naturels et agricoles représentent plus de 80% du territoire de l'aire métropolitaine et constituent une ressource majeure. Ces territoires représentent une richesse essentielle, d'abord au plan économique à travers l'activité agricole, ensuite au plan social à travers leur valeur d'usage pour les habitants de l'aire métropolitaine, enfin au plan environnemental pour la préservation de la biodiversité.

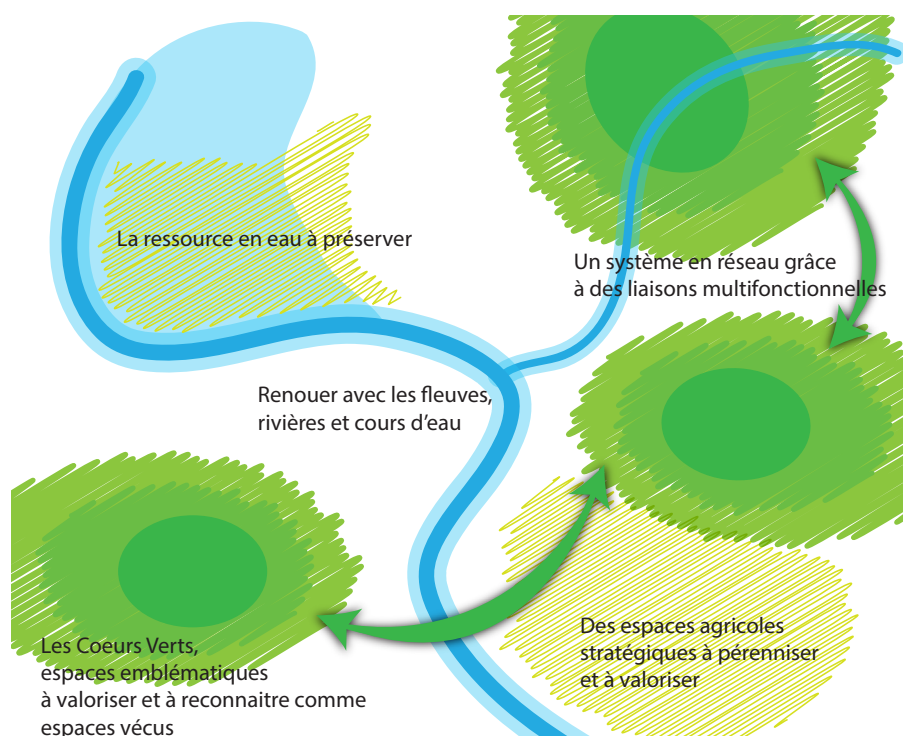
Pour suivre ce principe de développement, 4 indicateurs sont mobilisés afin de :

- suivre les dynamiques de consommation de l'espace de l'aire métropolitaine,
- considérer l'évolution de la surface agricole utile,
- mesurer l'évolution du nombre d'exploitations assurant l'activité agricole du territoire,
- appréhender le niveau de prise en compte de la biodiversité par l'évolution des périmètres d'inventaire, de gestion ou de protection.

Principe d'aménagement commun

Les élus de Scot s'accordent pour allouer une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains.

Principe d'un réseau d'espaces naturels et agricoles de qualité



Source : le Chapitre commun version 2013

Indicateur 14

Dynamiques de consommation de l'espace

A travers leur choix d'un développement urbain maîtrisé et polarisé, les Scot rendent possible une gestion économique du foncier agricole. L'indicateur retenu pour suivre ce principe s'appuie sur le suivi de la consommation d'espace et l'évolution de l'artificialisation des sols de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Principe d'aménagement commun

Pour affirmer leur volonté de soutenir l'activité agricole, les élus de Scot souhaitent apporter leur contribution aux politiques conduites par les collectivités pour préserver le foncier en tant qu'outil de travail.

Sources

Spot Thema 2000 - 2005 - 2010

Méthode : la base de données Spot Thema ne couvre pas l'ensemble du territoire des 13 Scot sur les trois années disponibles (2000, 2005, 2010). Compte tenu de cette couverture disparate, les Scot ne bénéficient pas d'informations identiques.

En 2015, une nouvelle acquisition Spot Thema permettra l'analyse sur la période 2005-2015, et ce, à l'échelle de l'ensemble de l'inter-Scot.

Inter-Scot

%

Plus de **86%** du territoire de l'inter-Scot sont des espaces agricoles ou naturels

6 365 hectares artificialisés entre 2005 et 2010

524 m² artificialisés par habitant (+121 490 habitants entre 2006 et 2011, +6 365 hectares artificialisés entre 2005 et 2010)

Plus de 86% du territoire de l'inter-Scot sont des espaces agricoles et naturels

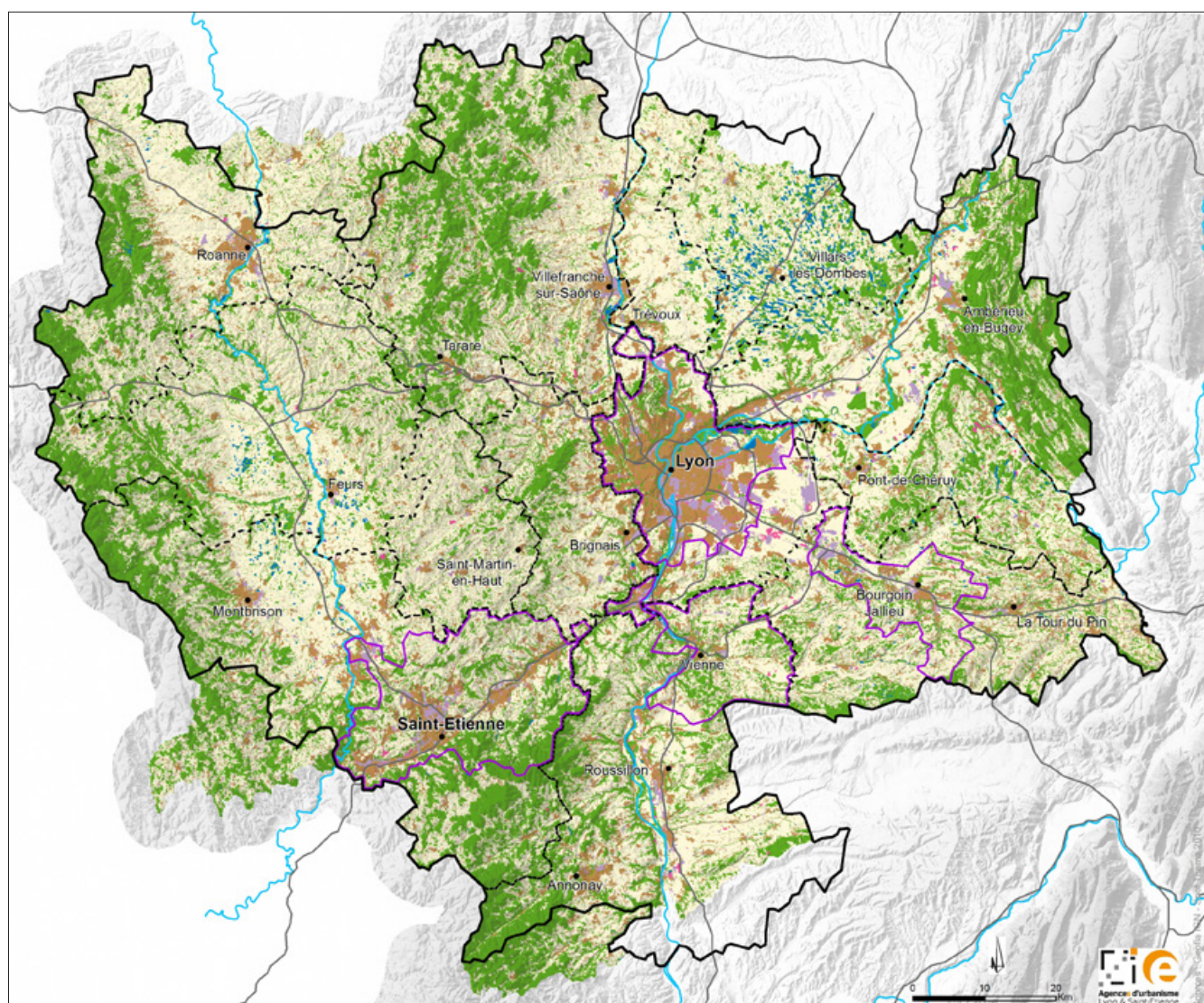
Le territoire de l'inter-Scot est l'un des plus urbanisés de France et pourtant, l'observation (satellitaire - source Spot Thema -), révèle que plus de 86 % de la surface des sols sont couverts par des espaces agricoles (55%), naturels et en eau (30%). Cet indicateur souligne la diversité et l'étendue des paysages non bâtis, des terroirs et des richesses naturelles de l'aire métropolitaine. C'est une force pour son développement durable et son attractivité, à condition de maîtriser l'artificialisation des sols (ressource difficilement renouvelable). Par l'extension progressive des zones d'habitat et des zones d'activités, de l'emprise des infrastructures, cette urbanisation (163 556 ha) a finalement progressé de plus de 6 300 hectares entre 2005 et 2010 (la mesure sur 10 ans n'est pas possible compte tenu de l'évolution du périmètre inter-Scot). Sur une temporalité comparable (Insee 2006/2011), le territoire inter-Scot a gagné 121 490 habitants. 524 m² ont donc été artificialisés par habitant supplémentaire (+121 490 habitants entre 2006 et 2011, +6 365 hectares artificialisés entre 2005 et 2010).

C'est beaucoup quand on considère que c'est surtout le foncier agricole qui est "consommé" (70 %) principalement pour la construction à destination d'habitat (lotissements, maisons individuelles isolées, ou quartiers plus denses mais construits « en extension », c'est-à-dire sur des parcelles auparavant agricoles ou naturelles).

Le foncier économique progresse plus vite que les surfaces vouées à l'habitat

Si l'activité ne représente que 2,3% du territoire, un quart de ces besoins fonciers concerne les zones d'activités économiques et commerciales. Les situations sont contrastées, les surfaces d'espaces urbains évoluant dans de nombreux secteurs plus fortement que l'activité (Rives du Rhône, Monts du Lyonnais...). L'extension du périmètre de l'inter-Scot à des espaces ruraux et périurbains renforce la part de l'habitat dans la dynamique globale d'artificialisation des sols. Pourtant au global, la production de foncier économique est en forte progression (+5,6 % entre 2005 et 2010) plus rapide que l'habitat (+3% à périmètre constant). Sur de nombreux secteurs, cette progression est particulièrement prégnante (deux fois plus rapide sur le Nord-Isère : + 20% de surfaces économiques en 10 ans contre +9% pour l'habitat, +8 % pour l'Agglomération lyonnaise contre +3% pour l'habitat). C'est une double tendance de la métropolisation des activités économiques observée depuis longtemps déjà (renforcement des centres et diffusion dans l'espace), mais qui semble prendre encore de l'ampleur (avec un temps de retard sur la dispersion spatiale de l'habitat).

L'occupation des sols en 2010



Evolution de l'occupation des sols

	2000	2005	2010
Espaces urbains	103 106 10,8%	124 942 10,4%	129 365 10,8%
Activités et infrastructures	23 122 2,4%	26 071 2,2%	27 547 2,3%
Espaces en mutation	5 617 0,6%	6 179 0,5%	6 645 0,6%
Espaces artificialisés	131 844 13,8%	157 191 13,1%	163 556 13,6%
Espaces agricoles	518 830 54,4%	665 489 55,3%	659 988 54,9%
Espaces naturels	302 337 31,7%	379 740 31,6%	378 876 31,5%
Espaces non artificialisés	821 167 86,2%	1 045 229 86,9%	1 038 864 86,4%

- Espaces urbanisés
- Activités et infrastructures
- Espaces en mutation
- Espaces agricoles
- Espaces naturels
- Eau
- Périmètre de l'Inter-Scot
- Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain

Indicateur 15

Evolution de la surface agricole utile

La moitié de l'aire métropolitaine est consacrée à l'agriculture. Elle structure l'espace métropolitain en fonction de la diversité des bassins de production et constitue un secteur économique important. Pour suivre l'activité agricole, l'indicateur retenu présente la répartition de la Surface agricole utile (SAU) au sein de chacun des Scot à laquelle s'ajoute l'analyse de son évolution entre 2000 et 2010.

Principe d'aménagement commun

Les élus de 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.

Une réduction globale de la surface agricole utile malgré des disparités locales

Globalement, sur l'ensemble des 13 Scot, l'évolution de la surface agricole utile est, entre 2000 et 2010, de -4,6%. Les territoires où la surface agricole utile diminue le plus fortement sont les Scot du Rhône (à l'exception des Monts du lyonnais), de la Loire et de l'Isère autour de Saint-Étienne et de Vienne. Ce sont ainsi les vallées urbaines et la périphérie immédiate des agglomérations,

où le développement urbain est le plus important, qui connaissent un repli important des surfaces agricoles. Celles-ci ne sont pas toutes artificialisées mais perdent également leur usage agricole face aux différentes formes de pressions qui s'accroissent à proximité des agglomérations (enclavement, cohabitation, usage de loisirs, rétention spéculative, conflits d'usages).

Plus ponctuellement, comme dans l'ouest et le nord du Beaujolais, ce sont plutôt des phénomènes de déprises liés au repli de l'agriculture qui sont à l'origine de la diminution des surfaces agricoles.

Sources

Draaf, Recensement agricole 2000, 2010

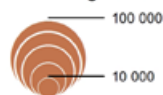
Inter-Scot

%

Près de **578 000 ha** de SAU en 2010

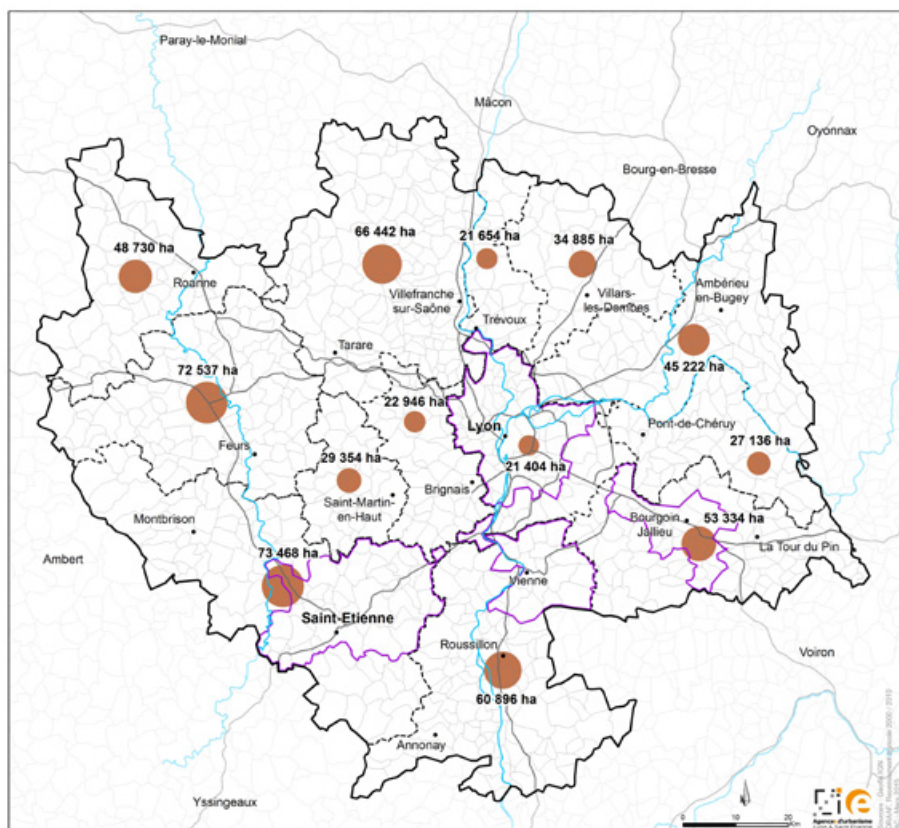
L'évolution de la SAU est de **-4,6%** entre 2000 et 2010, soit une perte de plus de **28 000 ha**

Surface Agricole Utile (SAU) en 2010 (en ha)

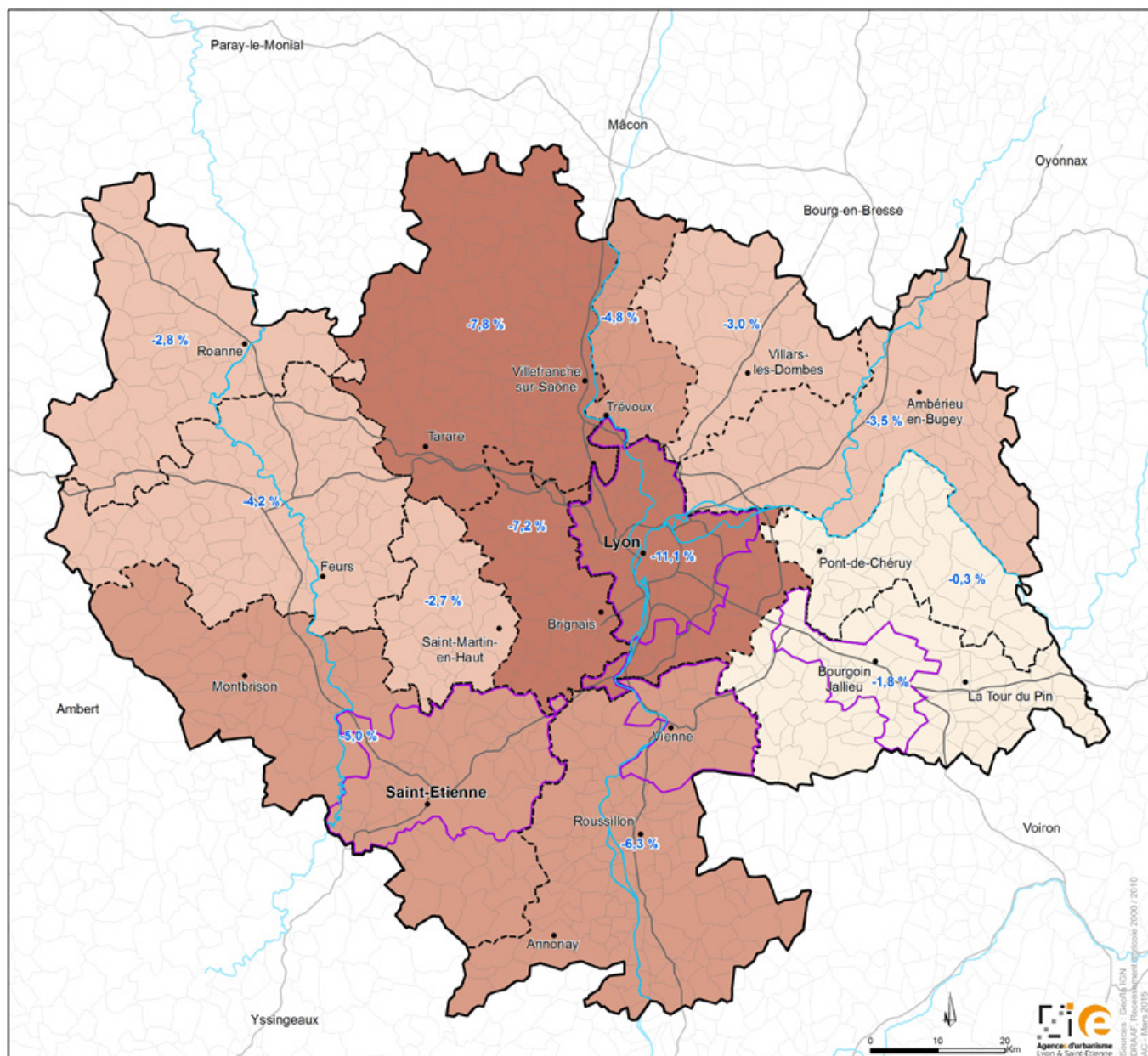


Périmètre de l'Inter-Scot
 Périmètre Scot
 Pôle Métropolitain

Surface agricole utile en 2010



Evolution de la surface agricole utile entre 2000 et 2010



Evolution de la Surface Agricole Utile (SAU) entre 2000 et 2010

- Inférieure à -7 %
- De -6,9 % à -4,6 %
- De -4,59 % à -2,6 %
- Supérieure à -2,6 %

▭ Périmètre de l'Inter-Scot

⋯ Périmètre Scot

▭ Pôle Métropolitain

L'évolution de la Surface Agricole Utile (SAU) de l'inter-Scot est de **-4,6 %** entre 2000 et 2010

Indicateur **16**

Evolution du nombre d'exploitations et profil des exploitants

L'indicateur retenu permet de compléter l'approche d'observation par la prise en compte de l'évolution du nombre d'exploitations entre 2000 et 2010. La viabilité de l'agriculture dépend également du profil des exploitants et la capacité de renouvellement des exploitations. C'est pourquoi il semble opportun d'analyser la part des 60 ans et plus dans le nombre total des exploitants en 2010.

Principe d'aménagement commun

Les élus de Scot s'accordent sur la volonté et la nécessité de soutenir l'activité agricole.

Sources

Draaf, Recensement agricole 2000, 2010

Une diminution globale du nombre d'exploitations

Comme pour la diminution des surfaces agricoles, l'évolution du nombre d'exploitations reste largement négative. A l'échelle de l'inter-Scot, cette évolution est de -29% entre 2000 et 2010. La diminution du nombre d'exploitations est la plus forte sur les axes de la Saône, du Rhône et du Gier. Ce sont ces axes qui concentrent le développement urbain. Si la diminution du nombre d'exploitations est en partie liée à des transformations socio-économiques du monde

agricole, elle est accentuée quand la pression urbaine s'ajoute à ces évolutions ou aux difficultés économiques de certaines filières (arboriculture et élevage laitier en particulier).

La part parfois importante des chefs d'exploitations de plus 60 ans révèle l'ampleur de l'enjeu de renouvellement des exploitations, en particulier quand cela concerne une part importante de la main d'œuvre et des surfaces agricoles sachant que les renouvellements se font de moins en moins dans un cadre familial (Scot de Agglomération lyonnaise, Scot de l'Ain et de l'Isère notamment).

Inter-Scot

%

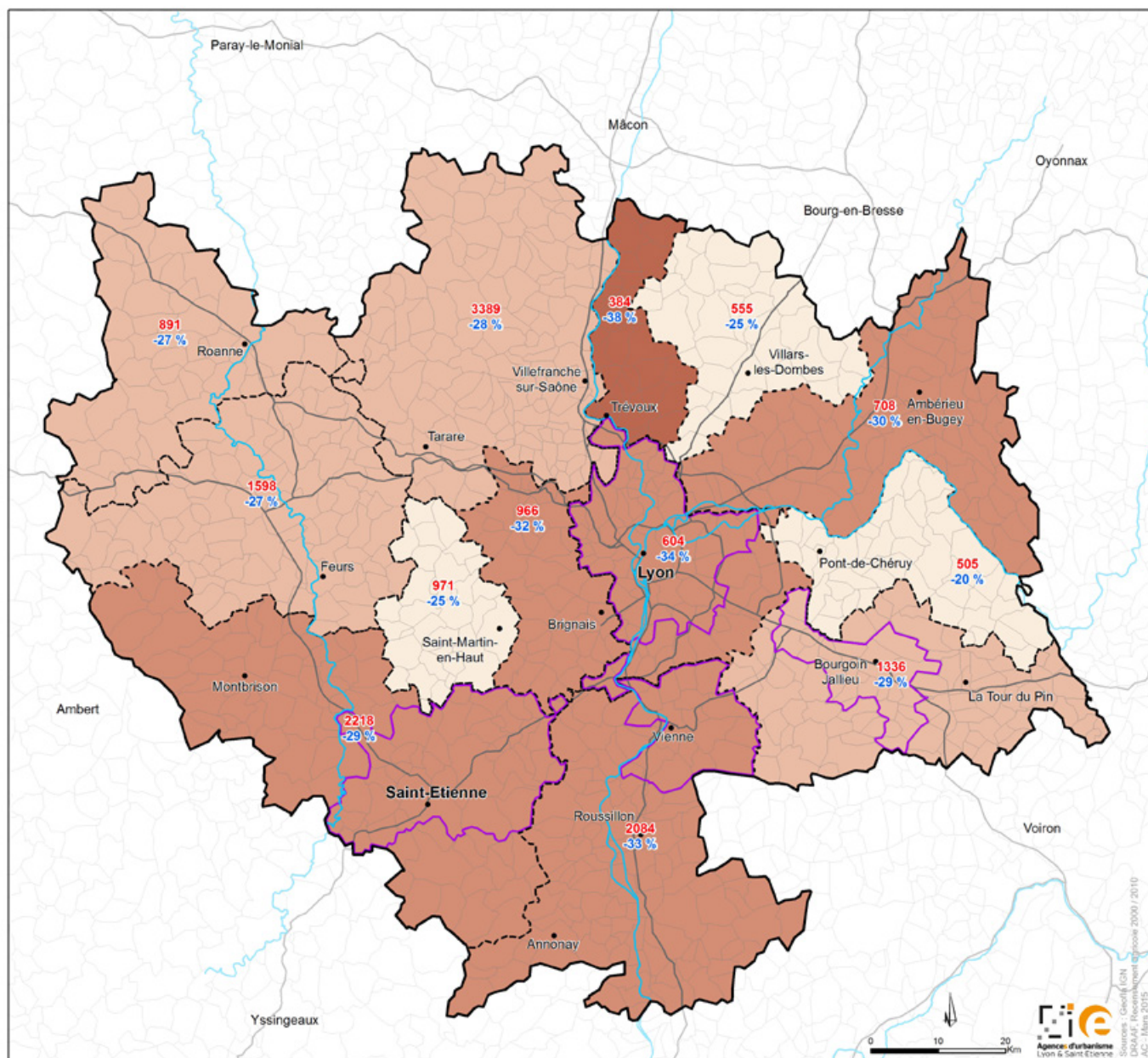
Avec près de **16 210** exploitations en 2010, l'évolution du nombre d'exploitations en 2000 et 2010 est de **-29%**.

21% des exploitants ont 60 ans et plus

Répartition des plus de 60 ans en 2010

	Part des 60 ans et plus dans le nombre total des exploitants	Part de la SAU des exploitations dont le chef d'exploitation a plus de 60 ans dans la SAU totale	Part de la main d'œuvre des exploitations dont le chef d'exploitation a plus de 60 ans dans la main d'œuvre des exploitations
Agglomération lyonnaise	30%	16%	19%
Beaujolais	20%	8%	13%
Boucle du Rhône en Dauphiné	24%	13%	14%
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	25%	11%	14%
La Dombes	24%	9%	10%
Les Rives du Rhône	25%	10%	12%
Loire Centre	14%	7%	8%
Monts du Lyonnais	13%	4%	5%
Nord-Isère	25%	12%	14%
Ouest lyonnais	19%	6%	9%
Roannais	15%	5%	7%
Sud Loire	19%	6%	9%
Val de Saône - Dombes	25%	11%	14%
Total inter-Scot	21%	9%	11%

Evolution du nombre d'exploitations entre 2000 et 2010



Indicateur 17

Suivi des périmètres de gestion et d'inventaire des territoires

Principe d'aménagement commun

Les élus de Scot s'accordent sur la nécessité de préserver la richesse environnementale du territoire métropolitain.

Sources

Périmètres de gestion des espaces naturels 2004 : APPB (2003), PNR (2003), Natura 2000 (SIC 2003), Sites inscrits (2003).

Périmètres d'inventaire 2004 : Znieff type 1 et 2 (1996), ZICO (1991), Tourbières Sites (2000), Natura 2000 (SIC & ZPS 2003), réserves naturelles (2001).

Périmètres de gestion des espaces naturels 2014 : APPB (2014), PNR (2013), Natura 2000 (SIC 2014), sites inscrits (2014), réservoirs de biodiversité (SRCE RA : les forêts de protection et sites classés pour raisons écologiques, les réserves nationales de chasse et de faune sauvage et les réserves communales de chasse et de la faune sauvage gérées par l'Office nationale de la chasse et de la faune sauvage).

Périmètres d'inventaire 2014 : Znieff type 1 et 2 (2013), ZICO (2013), tourbières sites, Natura 2000 (SIC & ZPS 2014), zones humides (2014), réserves naturelles nationales (2012), réserves naturelles régionales (2012), ENS (2014).

Inter-Scot

%

Les périmètres d'inventaire représentent **48%** du territoire en 2014, soit +5 points depuis 2004

Les périmètres de gestion représentent **26%** du territoire en 2014, soit +10 points depuis 2004

La préservation de la biodiversité, la protection et la valorisation des espaces naturels constituent un enjeu majeur pour les Scot. La diversité des richesses environnementales doit pouvoir être garantie. L'indicateur retenu ici permet de caractériser les territoires de Scot en fonction des différents périmètres d'inventaire, de gestion et de protection qu'ils comportent. Il s'agit par conséquent de considérer l'évolution de ces périmètres entre 2004 et 2014.

Près de la moitié du territoire de l'inter-Scot reconnue pour son patrimoine naturel

Les espaces naturels porteurs des plus précieuses richesses en biodiversité bénéficient aujourd'hui d'une grande couverture en espaces dits « inventoriés ». Ces périmètres s'élargissent entre 2004 et 2014, au fur et à mesure que progressent leur connaissance et les modalités de recensement des espaces floristiques et faunistiques qui les composent. La révision des Znieff de type 2 modifie considérablement les surfaces concernées. Désormais près de la moitié du territoire inter-Scot est reconnue pour son patrimoine naturel et son rôle dans le fonctionnement écologique du territoire. Ce patrimoine naturel prend appui sur les massifs de l'Isle Crémieu et du Bugey, sur La Dombes, les fleuves et rivières, sur la plaine et les Monts du Forez, le Pilat et les Monts du Beaujolais.

Des modes de gestion encore inégalement répartis

La gestion de ces réservoirs de biodiversité, de ces paysages et de cette nature ordinaire indispensable au développement durable des territoires s'appuie sur de nombreuses démarches impliquant de vastes territoires comme les parcs naturels, ou des protections plus ponctuelles (réserves naturelles ...). La part des espaces gérés progresse fortement depuis 2004. La moitié des surfaces inventoriées bénéficie désormais d'un périmètre de gestion, pour moins d'un quart il y a dix ans. Leur répartition est cependant inégale. Comme il y a dix ans, les Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné, de La Dombes, du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain ou de Loire Centre, portant parmi les plus forts enjeux de protection, ne bénéficient pas de la plus large couverture en périmètre de gestion, et ce malgré plusieurs redéfinitions de ces périmètres depuis une décennie et plusieurs projets de parcs ou de réserves.

Périmètres d'inventaire 2004 et 2014

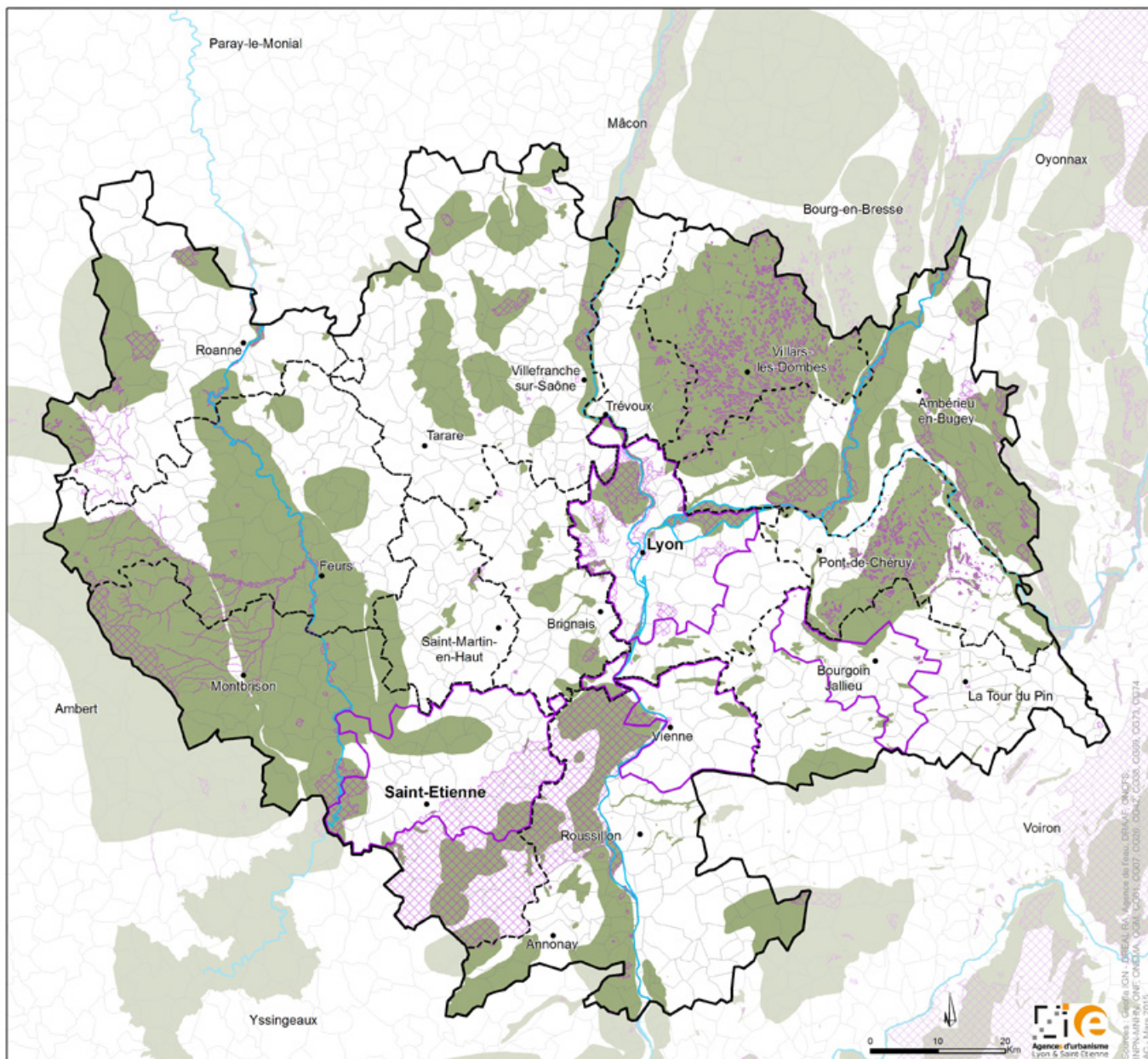
	Surface (ha)	Surface des périmètres d'inventaire 2004 (ha)	Part des périmètres d'inventaire 2004	Surface des périmètres d'inventaire 2014 (ha)	Part des périmètres d'inventaire 2014
Agglomération lyonnaise	75493	13375	18%	17550	23%
Beaujolais	153521	47296	31%	58976	38%
Boucle du Rhône en Dauphiné	58400	28514	49%	45612	78%
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	110612	74778	68%	69808	63%
La Dombes	63487	57886	91%	58442	92%
Les Rives du Rhône	148041	52094	35%	59697	40%
Loire Centre	127228	74826	59%	73537	58%
Monts du Lyonnais	42118	5361	13%	5778	14%
Nord-Isère	100532	14924	15%	38108	38%
Ouest lyonnais	49839	8193	16%	15702	32%
Roannais	95367	27341	29%	25883	27%
Sud Loire	176805	109688	62%	114291	65%
Val de Saône - Dombes	34067	13676	40%	14057	41%
Total inter-Scot	1235510	527952	43%	597441	48%

Périmètres de gestion 2004 et 2014

	Surface des périmètres de gestion 2004 (ha)	Part des périmètres de gestion 2004	Surface des périmètres de gestion 2014 (ha)	Part des périmètres de gestion 2014
Agglomération lyonnaise	12567	17%	15586	21%
Beaujolais	2343	2%	26545	17%
Boucle du Rhône en Dauphiné	2432	4%	19504	33%
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	10555	10%	26286	24%
La Dombes	7138	11%	34595	54%
Les Rives du Rhône	28246	19%	44942	30%
Loire Centre	2648	2%	33387	26%
Monts du Lyonnais	183	0%	2500	6%
Nord-Isère	441	0%	14492	14%
Ouest lyonnais	510	1%	12315	25%
Roannais	3231	3%	6956	7%
Sud Loire	55570	31%	78238	44%
Val de Saône - Dombes	840	2%	6563	19%
Total inter-Scot	126704	10%	321909	26%

Indicateur 17

Caractérisation des périmètres bénéficiant d'outils d'inventaire et de gestion en 2004



Périmètres d'inventaire et de gestion en 2004

- 
Périmètres de gestion des espaces naturels 2004
APPB (2003), PNR (2003), Natura 2000 (SIC 2003), Sites Inscrits (2003).
- 
Périmètres d'inventaire 2004
ZNIEFF type 1 et 2 (1996), ZICO (1991), Tourbières Sites (2000), Natura 2000 (SIC & ZPS 2003), Réserves Naturels (2001)
- 
Périmètre de l'Inter-Scot
- 
Périmètre Scot
- 
Pôle Métropolitain

[illegible]

- **Périmètres de gestion des espaces naturels 2014**
 APPB (2014), PNR (2013), Natura 2000 (SIC 2014), Sites Inscrits (2014),
 Réservoirs de biodiversité (SRCE RA : les forêts de protection et sites
 classés pour raisons écologiques, les Réserves nationales de chasse
 et de faune sauvage et les réserves communales de chasse et de faune
 sauvage gérées par l'Office nationale de la chasse et de la faune sauvage)
- **Périmètres d'inventaire 2014**
 ZNIEFF type 1 et 2 (2013), ZICO (2013), Tourbières Sites,
 NATURA 2000 (SIC & ZPS 2014), Zones Humides (2014),
 Réserves naturelles nationales, (2012),
 Réserves naturelles régionales (2012), ENS (2014)
- **Périmètre de l'Inter-Scot**
- **Périmètre Scot**
- **Pôle Métropolitain**

Référents Scot :

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

Emmanuel Giraud, Scot de l'Agglomération lyonnaise, egiraud@grandlyon.org

Michel Senelet, Scot Beaujolais, msenelet.pro@orange.fr

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

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

Equipe projet : Natalia Fillod-Barbarino, n.fillod-barbarino@urbalyon.org
et **Gratienn Boutantin**, gboutantin@epures.com

Coordination de la démarche inter-Scot :
Sébastien Rolland, s.rolland@urbalyon.org

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

une ingénierie métropolitaine au service des territoires

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

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



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

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

www.urbalyon.org



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

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

www.epures.com