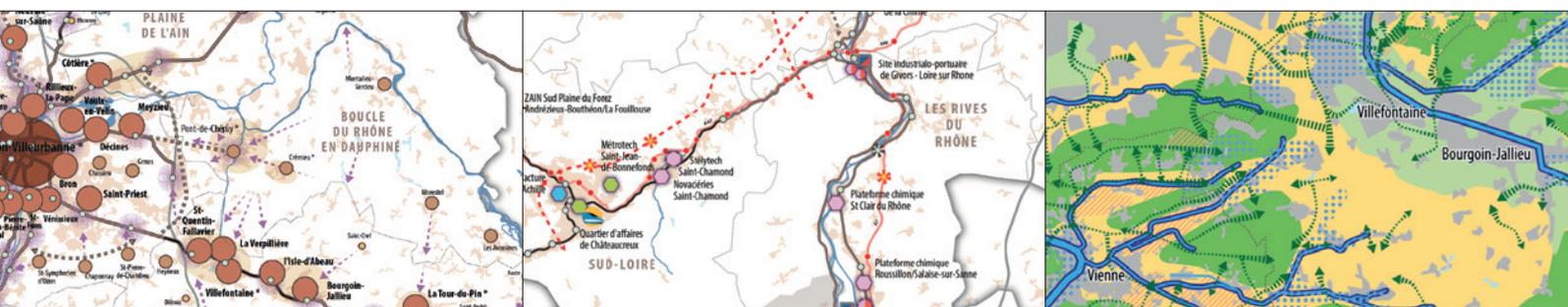


L'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

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



De la juxtaposition au recollement des Scot

Vers une harmonisation des Scot : synthèse

Juin 2014

Sommaire

| | | |
|----------|-------------------------------|----|
| 1 | Préambule | 4 |
| 2 | Armature urbaine | 6 |
| 3 | Espaces naturels et agricoles | 14 |
| 4 | Développement économique | 22 |

1 Préambule

A l'origine de la commande

Si le travail de rapprochement des vocabulaires et des cartographies s'inscrit au programme de travail 2013 de la démarche inter-Scot en lien avec le pôle métropolitain, cette démarche fait partie des objectifs fondamentaux de la démarche inter-Scot.

En effet, depuis la création en 2004 de cette démarche de coordination des Scot, une des principales ambitions est de faire de la cartographie un véritable outil de dialogue permettant d'identifier, de localiser, les points d'accord et de désaccord. Pour ce faire il était avant tout indispensable de « parler la même langue ».

Il aura fallu attendre une première génération de Scot, lors de laquelle de nombreuses autres collaborations ont vu le jour, et une maturité technique et politique de la démarche pour entamer ce travail essentiel d'harmonisation des Scot.

L'harmonisation des Scot n'est pas l'homogénéisation des documents, la subsidiarité prévaut et la commande n'est pas de faire un Scot unique.

Cette démarche d'harmonisation animée par les Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne, propose à tous les Scot une méthode et des outils pour représenter l'aire métropolitaine de manière ascendante, à partir de leurs projets de territoire. Une première depuis les grandes politiques de planification et d'aménagement de l'aire métropolitaine des années 1970.

Le pilotage de la mission : le groupe d'étude et l'élus référent

Cette commande d'étude est mutualisée avec le Pôle Métropolitain. Lors de la rencontre inter-Scot/Pôle Métropolitain

du 20 décembre 2012, le Pôle a exprimé le souhait d'harmoniser les quatre Scot intégrant ses quatre EPCI membres (soit : les Scot de l'Agglomération lyonnaise, du Nord-Isère, des Rives du Rhône et du sud Loire).

Aussi, à compter de février 2013, un groupe d'étude inter-Scot/Pôle Métropolitain dédié à l'« harmonisation des Scot » a été mis en place. Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné a pris part à ce groupe en tant que représentant des Scot plus périurbains et ruraux. Sa participation permet de garantir, a terme, le déploiement de la démarche à l'ensemble des Scot.

Le groupe d'étude pilote le travail technique confié aux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne.

Le groupe est constitué des techniciens volontaires suivants :

- la directrice adjointe du Pôle Métropolitain (qui coordonne le pilotage de la mission),
- le directeur du Sepal (Scot agglomération lyonnaise) et sa chargée de mission,
- la chef de projet du Scot Nord-Isère,
- le chef de projet du Scot Rives du Rhône,
- la chef de projet du Scot Sud Loire,
- la chef de projet du Scot Boucle du Rhône en Dauphiné (représentant du collectif inter-Scot hors Scot concernés par le Pôle Métropolitain),
- le directeur général adjoint de Saint-Etienne Métropole,
- la directrice de l'Aménagement de ViennAgglo,
- le directeur de l'Aménagement de la Capi,
- le chargé de mission Stratégie d'agglomération du Grand Lyon.

Christophe Faverjon, qui était vice-président du Syndicat mixte du Scot Sud Loire et membre de la commission aménagement du Pôle Métropolitain, s'était porté volontaire pour assurer le pilotage politique de la mission d'étude.

Les thématiques abordées

Le groupe d'étude a choisi de s'attacher au traitement et à la mise en cohérence de quatre thématiques principales :

- l'armature urbaine,
- les espaces naturels et agricoles,
- le développement économique,
- les transports en commun et le réseau routier.

Méthode de travail

ETAPE 1 : JUXTAPOSITION BRUTE (2013)

Cette première étape a consisté à juxtaposer les cartes de chacun des Scot. Elle permet une première analyse des convergences et des écarts en termes graphiques et sémantiques entre les différents documents.

Lors de cette phase de juxtaposition, six cartes thématiques ont été produites, traitant de :

- l'armature urbaine,
- les espaces naturels,
- les espaces agricoles,
- le développement économique,
- les modes alternatifs à la voiture individuelle,
- le réseau routier.

Une septième carte juxtaposant les cartes de synthèse a été conçue par la suite.

Compte tenu de la très grande hétérogénéité des cartes et des légendes, la juxtaposition a dû être complétée par un travail de recollement-interprétation, permettant de mesurer plus rigoureusement les écarts, dans l'optique de formuler des recommandations pour l'harmonisation des Scot.

ETAPE 2 : RECOLLEMENT - INTERPRETATION (2013)

Les convergences et les écarts ont été mesurés plus finement en rapprochant les sémantiques et les sémiologies des différents Scot.

Les cartographies thématiques de chaque Scot ont ainsi été réinterprétées selon une sémiologie et un vocabulaire communs, issus des cartes « étalons » que sont les cartes des livrets thématiques inter-Scot et les cartes du kit de communication inter-Scot. Il a parfois été nécessaire de recourir à quelques indicateurs communs utilisés par les Scot pour fiabiliser la réinterprétation.

Cette étape de recollement a permis la réalisation de trois cartes dont les thématiques ont été réajustées pour permettre une analyse croisée :

- armature urbaine et réseau de transports en commun (cf. pages 8-11),
- espaces naturels et agricoles (cf. pages 16-19),
- développement économique et accessibilité (cf. pages 24-27).

Le travail de juxtaposition et de recollement a été présenté à la rencontre des présidents de novembre 2013.

Il a été rappelé que l'exercice d'harmonisation ne vise pas à homogénéiser les treize Scot (pas de commande pour un Scot unique). Il doit par contre permettre de faire de la cartographie un véritable outil de dialogue. A terme, chacun des Scot pourra ainsi produire une partie de « l'image » de l'aire métropolitaine.

ETAPE 3 : HARMONISATION (à moyen terme)

Cette phase doit aboutir à la conception d'un Cahier de recommandations et à la réalisation de cartes non prescriptives sur chacun des termes abordés.

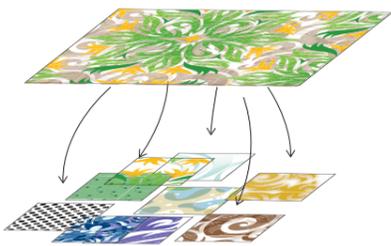
Elle sera conduite courant 2014. Elle aura pour objectif de définir collectivement un niveau d'ambition et des recommandations applicables à tous.

La mise en oeuvre du Cahier de recommandations sera assurée au gré des modifications et des révisions de chacun des Scot.

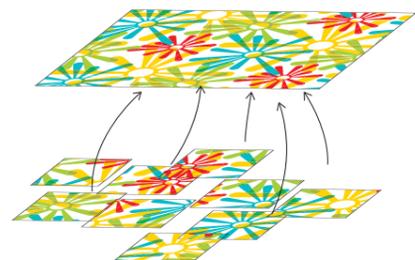


Pieter Bruegel l'Ancien, 1563

La déclinaison d'une vision métropolitaine plus ou moins appropriée



La construction d'une vision métropolitaine cohérente issue des territoires.



Armature urbaine

Lecture générale de la carte de juxtaposition armature urbaine

Tous les Scot contiennent des orientations de nature à favoriser la polarisation de l'urbanisation autour d'une sélection de polarités urbaines qui rayonnent en termes d'emploi, d'équipements et/ou de desserte en transports en commun sur des bassins de vie.

Les Scot contiennent généralement une carte dédiée à l'armature urbaine. Ces cartes présentent le réseau urbain de chaque territoire et les relations entre les communes.

La carte de juxtaposition des Scot sur l'armature urbaine permet pas une vision de l'armature urbaine métropolitaine « réelle ».

La centralité métropolitaine de Lyon est identifiée par un figuré relativement estompé et ne ressort pas visuellement par rapport aux polarités des autres Scot. La centralité stéphanoise apparaît un peu plus distinctement, mais au même niveau que Roanne. Les grandes polarités métropolitaines sont difficilement identifiables à cette échelle. Il y a donc un problème de lecture majeur au changement d'échelle.

Cette carte fait par exemple ressortir le Scot de l'Ouest Lyonnais notamment par la sémiologie employée pour la représentation de ses « pôles structurants historiques » (aplat rouge). Les polarités des Scot Beaujolais et Roannais apparaissent également avec des traits forts. A contrario, les polarités viennoises et roussillonnaises sont peu identifiables à cette échelle.

Les « vallées urbaines » apparaissent de manière hétérogène sur la carte de juxtaposition. Celle de l'axe Lyon/Chambéry est très visible sur le Scot Nord-Isère, mais est quasiment absente sur le Scot Sepal. La vallée du Gier apparaît clairement comme multipolaire sur le Scot Sud Loire, mais sa continuité en direction de Lyon n'est pas visible et Givors n'est pas identifiable.

La vallée du Rhône semble assez peu urbaine à cette échelle avec des polarités représentées par de petits figurés organisés en nébuleuse. A contrario, la vallée de la Saône, notamment sur le secteur Beaujolais, est fortement marquée.

Les cartes des Scot, conçues pour présenter l'armature urbaine à l'échelle de leur territoire, ne permettent pas d'offrir une armature urbaine lisible à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Au changement d'échelle, la lecture des interdépendances est impossible. Les Scot ne font pas un effort suffisant de différenciation des échelles.

L'étape de juxtaposition permet de dresser plusieurs constats :

Les sémiologies sont très disparates mais semblent aisément harmonisables. Les figurés utilisés semblent davantage issus des habitudes de travail de chacun des bureaux d'études que d'un choix politique. On retrouve en effet de nombreuses similitudes entre les documents réalisés par une même maîtrise d'oeuvre.

On dénombre pas moins de **53 classifications** dans les douze Scot ayant défini leur armature urbaine.

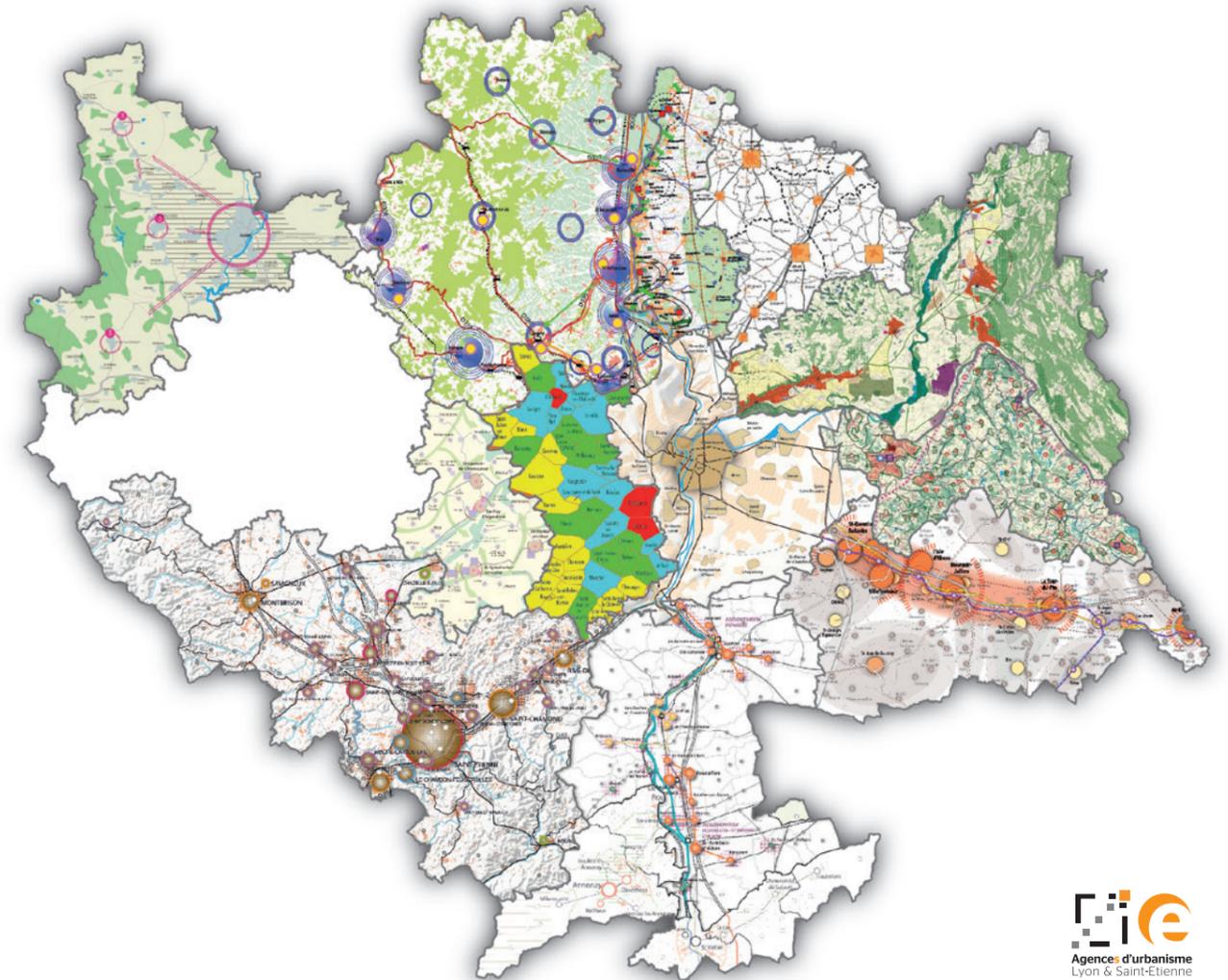
Les polarités métropolitaines de Lyon et Saint Etienne sont clairement identifiées en tant que telles.

Les villages sont une catégorie de communes bien identifiée dans la quasi totalité des Scot. Le Scot de l'agglomération lyonnaise, par nature, présente une classification singulière et n'identifie pas de villages. Dans ce Scot, des communes non polarités peuvent être de taille importante.

Entre les villages et les polarités métropolitaines, **les classifications intermédiaires sont très hétérogènes** d'un Scot à l'autre.

Neuf Scot définissent des polarités composées de plusieurs communes. Les critères de regroupement termes pour désigner ces ensembles ne sont pas partagés.

Etape 1 : Juxtaposition des Scot de l'inter-Scot sur la thématique armature urbaine



Grille de lecture commune des légendes des Scot (exemple du Scot Sud Loire)

SCOT Sud Loire
Approuvé en 2013
Réalisé par : Agence d'urbanisme de St-Etienne

Armature urbaine :
1 « Centralité d'échelle métropolitaine »
5 « Communes pour 4 « Centralités Sud Loire » »
8 « Centralités intermédiaires »
22 « Centralités locales »
80 « Villages »

Carte extraite du Doo p.68



Lecture générale de la carte de juxtaposition modes alternatifs à la voiture individuelle

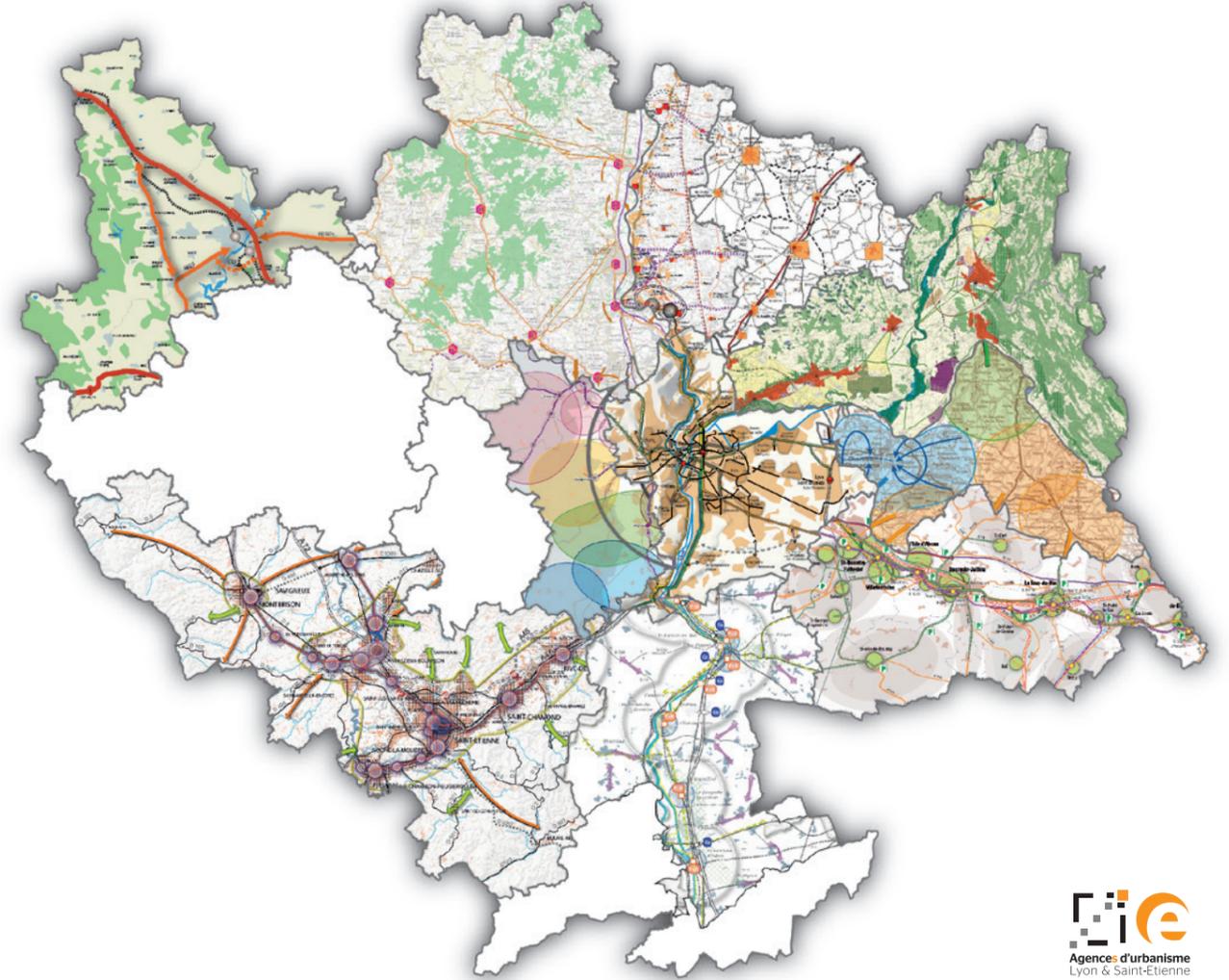
La carte de juxtaposition ne permet pas d'avoir une vision claire ni des réseaux de transport en commun ni de la hiérarchie entre les différentes dessertes. On constate parfois que les réseaux de transports en commun ne sont pas continus graphiquement.

Sept Scot sur douze ont élaboré une carte à part entière pour définir leurs orientations en termes de modes alternatifs à la voiture individuelle. Trois autres ont choisi de représenter sur une même carte les projets sur le réseau routiers et les orientations en termes de transports en commun et de modes doux. Cette option permet une meilleure analyse des interfaces entre le réseau routier et celui des transports en commun. Mais sur des Scot où ces réseaux sont complexes et où les orientations sont nombreuses en matière de déplacements, elle peut rapidement rendre la carte illisible.

Les cartes, conçues pour présenter l'organisation des déplacements à l'échelle du territoire de chaque Scot, rendent impossible - une fois juxtaposées - la compréhension du réseau à l'échelle de l'aire métropolitaine.

- L'étape de juxtaposition permet de dresser plusieurs constats :
- **Le réseau ferroviaire est considéré comme structurant**, notamment pour la définition des polarités, dans la plupart des Scot. Sur les Scot pas ou peu desservis, les lignes présentes sur les Scot adjacents sont généralement représentées.
- **Les orientations en termes de rabattement sont peu partagées**, alors même que la gestion des flux concerne souvent plusieurs Scot.
- **Les pôles d'échanges multimodaux sont un élément clé de la politique de transport selon les Scot.** Les pôles d'échanges concentrent à la fois des orientations en termes de logement afin de renforcer le lien urbanisme/transports et des orientations en termes de connexion des réseaux afin d'organiser le rabattement de l'ensemble des bassins de vie situés autour des gares notamment. On remarque que rares sont les Scot qui hiérarchisent leurs pôles d'échanges selon le niveau de desserte ou le potentiel d'urbanisation.

Etape 1 : Juxtaposition des Scot de l'inter-Scot sur la thématique modes alternatifs à la voiture individuelle



Grille de lecture commune des légendes des Scot (exemple du Scot Nord-Isère)

SCOT Nord Isère
Approuvé en 2012
Réalisé par : Proscot puis en Régie

Le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle :

- 2 niveaux sur le réseau ferroviaire (« Projet de LGV Lyon-Turin » ; « réseau ferré »)
- 3 types de Transports en commun (« Principe de liaison transports collectifs Aéroport / Nord Isère » ; « transports collectifs performants » ; « transports collectifs »)
- 17 parkings relais et/ou de covoiturage. =
- 10 gares (toutes sont des points de rabattement, 6 quartiers-gares doivent faire l'objet d'une structuration et d'une densification)

Carte extraite du Dog p.66-67

- **Hierarchiser les réseaux routiers**
 - A43 - axe principal de transit et de desserte locale et régionale
 - RD 1000 - axe principal et multimodal de desserte interurbaine
 - Réseau routier principal
 - Réseau routier secondaire
 - ⊕ Echangeur autoroutier existant / à créer
- **Renforcer l'offre de transport en commun et favoriser le rabattement vers les gares**
 - Mettre en place une nouvelle offre alternative à la voiture
 - Principe de liaison Transport Collectif Aéroport Lyon Saint Exupéry/Nord Isère à créer
 - TC performant et multimodalité à privilégier
 - TC multimodalité à renforcer
 - Principe de parking-relais et / ou de covoiturage à développer
 - Favoriser l'accès aux gares
 - Organiser l'accès et le stationnement des gares de rabattement
 - Structurer et densifier les quartiers-gares
- **Compléter le réseau ferroviaire**
 - Re renforcer le réseau ferré
 - Projet de LGV Lyon - Turin
 - Projet de LGV Lyon-Turin fret
 - Section enterrée
- **Généraliser l'usage des modes doux**
 - Intégrer les liaisons douces aux projets urbains
 - Développer des liaisons douces dans les villages
 - Poursuivre la liaison verte métropolitaine des confluences

Etape 2 : Recollement des Scot de l'inter-Scot sur la thématique armature urbaine et réseau de transports en commun

De la juxtaposition au recollement-interprétation

Synthèse des éléments de méthode échangés en groupe d'étude

Afin d'engager la réalisation d'une première carte de recollement, rapprochant les sémiologies et les vocabulaires, le groupe d'étude a conservé la classification adoptée par l'inter-Scot depuis 2007.

Un quatrième niveau de polarités plus locales a été créé afin de représenter exhaustivement les polarités.

Quatre niveaux de polarités urbaines ont été définis, par ordre d'importance :

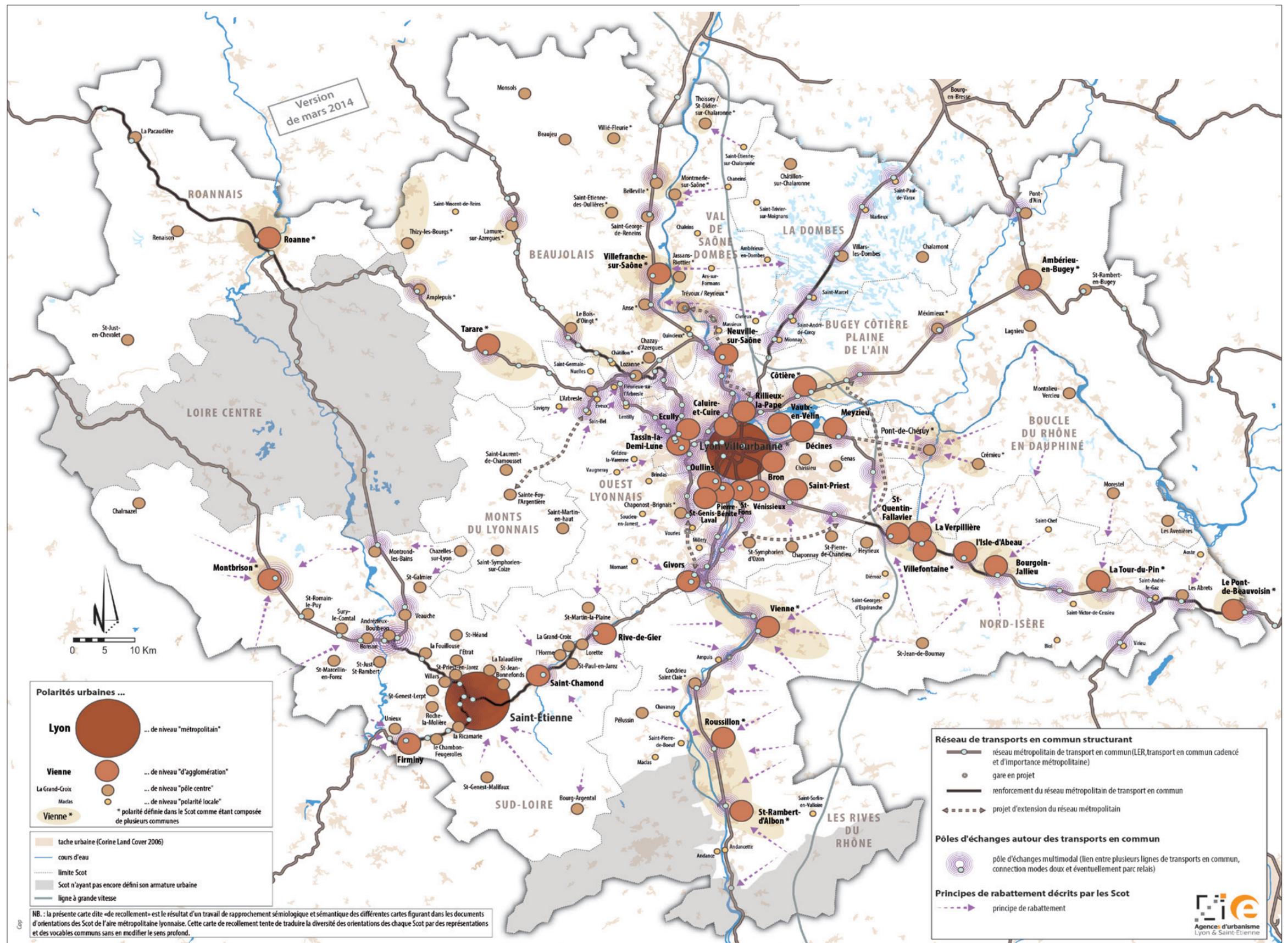
- les polarités de niveau « métropolitain »
- les polarités de niveau « d'agglomération »
- les polarités de niveau « pôle-centre »
- les « polarités locales »

Pour répartir les 53 classifications présentes dans les Scot dans ces quatre catégories de polarités, des indicateurs statistiques ont été étudiés (ratio emplois/actifs, équipements présents, nombre d'habitants).

Afin de garantir la lisibilité de la carte, les villages et autres communes non définies comme polarités n'ont pas été représentées.

Le travail de recollement n'a pas modifié les classifications des Scot. Les polarités identifiées dans un Scot à un certain niveau se retrouvent toutes dans la même catégorie de polarité sur la carte de recollement.

En ce qui concerne les transports en commun, le groupe projet a souhaité ne représenter que les lignes structurantes, les pôles d'échanges et les principes de rabattement.



Analyse de la carte de recollement armature urbaine et réseau de transports en commun

Lecture générale de la carte de recollement-interprétation

La sémiologie rapprochée permet d'obtenir une représentation qui peut donner l'impression d'une vision cohérente de la déclinaison de la multipolarité telle qu'énoncée dans le chapitre commun de 2006. Mais ce rapprochement laisse apparaître des questions encore non résolues. Entre territoires, est-il possible de considérer, exemples parmi tant d'autres, Villefranche-sur-Saône, Vienne et Bourgoin-Jallieu au même niveau que Tarare, St-Rambert-d'Albon et Pont de Beauvoisin ? Ces interrogations devront être portées à l'attention des Scot lors de la définition de leurs polarités. Dans un principe convenu de subsidiarité, l'inter-Scot, n'intervient qu'à titre de conseil dans ces choix politiques.

On remarque que Vienne et Bourgoin-Jallieu ne sont pas identifiées comme des polarités métropolitaines à part entière, mais elles sont définies au même niveau que d'autres villes-centres de leurs territoires.

La représentation du ferroviaire est évidemment nécessaire mais pas suffisante s'agissant de l'interface urbanisme/déplacements. Et si le rabattement traduit des intentions d'organisation des déplacements sur les territoires les moins urbains, des maillons manquent cruellement dans la vision globale à l'échelle métropolitaine.

Une armature urbaine qui traduit un fort lien entre urbanisme et transports

Les deux polarités métropolitaines sont au centre des deux étoiles ferroviaires du territoire, disposent d'au moins une gare TGV et d'un réseau de transports en commun urbain.

Les polarités d'agglomération sont toutes dotées d'une gare ou desservies par des transports en commun lourds (métro, tramway, ...).

Les polarités rurales existent

Certains pôles-centres sont identifiés comme polarités du fait de leur desserte en transports en commun. Mais ce n'est pas systématiquement le cas. En effet, certains ont un rôle différent dans l'armature urbaine métropolitaine. Ils peuvent structurer des espaces ruraux ou périurbains en termes d'emplois et d'équipements. Ils ont un rôle fondamental dans l'organisation de ces espaces.

Des visions différentes d'un Scot à l'autre

Chaque Scot définit des polarités, généralement réparties en plusieurs niveaux. Parfois une ville centre est dominante, parfois l'armature est composée de plusieurs polarités d'agglomérations. Dans d'autres cas, les polarités principales sont peu nombreuses mais les polarités secondaires sont très nombreuses.

Bien sûr, cela tient pour partie à des réalités territoriales différentes, mais ce sont également des visions politiques différentes qui sont exprimées à travers les classifications des polarités.

Des niveaux de polarités qui traduisent une volonté de renforcement plus qu'un niveau de rayonnement

On remarque à l'intérieur de la classification des Scot, que deux communes peuvent être considérées dans un même niveau de polarité alors que l'une possède dix fois plus d'habitants, d'emplois et d'équipements que l'autre.

On constate également que quatre communes de plus de 10 000 habitants ne sont pas considérées comme des polarités.

En effet, les Scot ne basent pas uniquement leur armature urbaine sur le rayonnement de certaines communes. Ils traduisent aussi l'intention de renforcer une commune plutôt qu'une autre.

Ce principe est tout à fait légitime et pertinent. Mais on comprend qu'il biaise la vision de l'armature urbaine sur cette carte.

Amélioration des réseaux et gestion des rabattements : des priorités divergentes

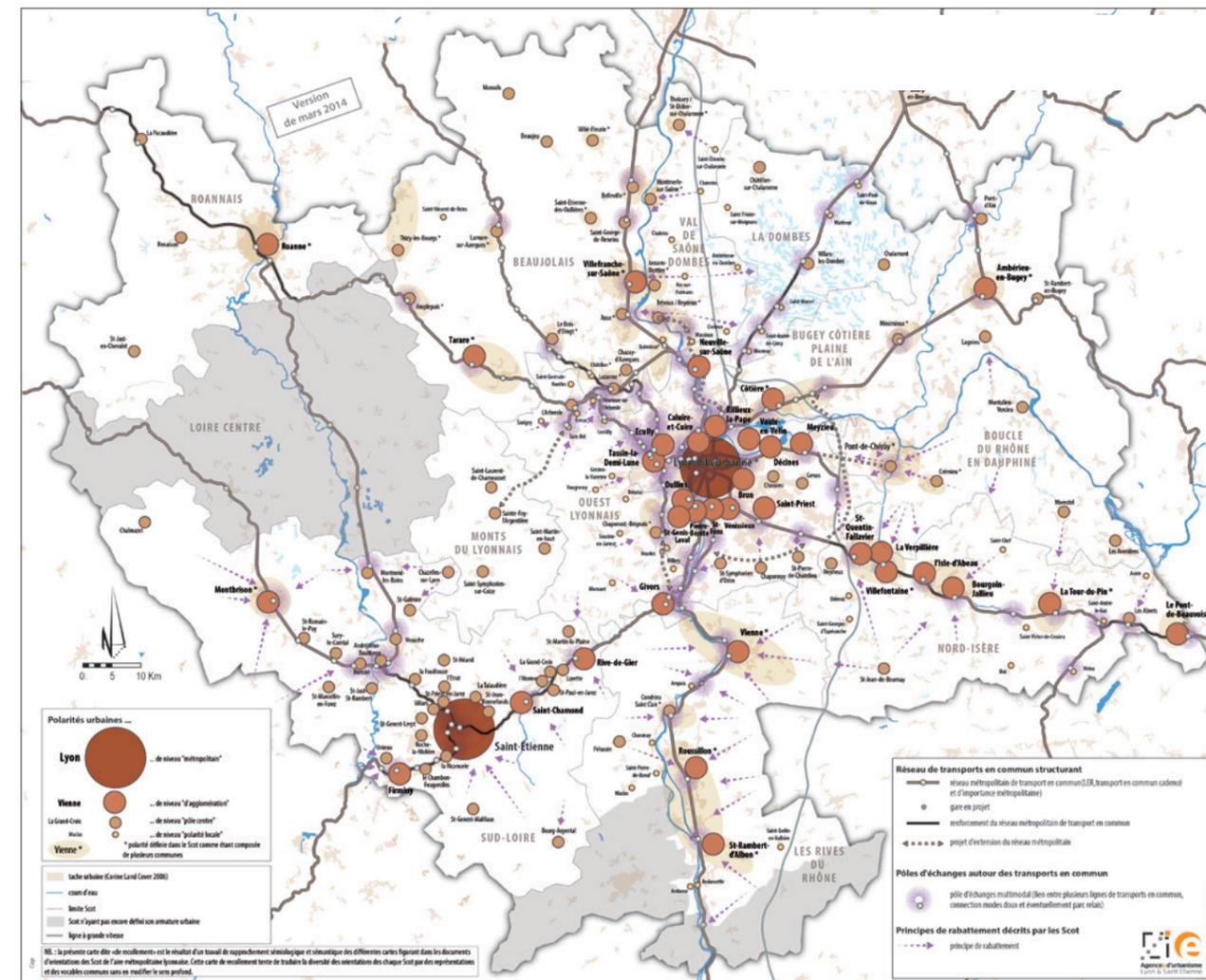
Lorsqu'il s'agit du prolongement du réseau ferroviaire, les projets sont généralement cohérents d'un Scot à l'autre. Mais sur les projets de renforcement du réseau (électrification d'une ligne, augmentation du nombre de voies sur un tronçon, ...) les priorités divergent d'un Scot à l'autre.

Grâce à la sémiologie commune de la carte de recollement, on s'aperçoit également que les principes de rabattement décrits par un Scot ne trouvent pas forcément de continuité sur le Scot voisin. La continuité de ces flèches d'un Scot à l'autre tient davantage à des lignes de transports en commun déjà existantes qu'à des dialogues entre les Scot.

Ce qu'il faut retenir :

- Tous les Scot déclinent la multipolarité, principe fondateur du chapitre commun.
- Les principales polarités sont définies en lien avec le réseau de transport en commun lourd.
- Les plus petites polarités structurent les espaces périurbains et ruraux, en termes d'équipements et/ou d'emplois.
- Les définitions et les classifications diffèrent selon les documents.
- Sur un même niveau de polarité, le volume de logements à produire et/ou de nouveaux habitants à accueillir peut varier de 1 à 20. La carte de recollement-interprétation ne permet donc pas d'appréhender le projet politique global d'accueil résidentiel.

Etape 2 : Recollement des Scot de l'inter-Scot sur la thématique armature urbaine et réseau de transports en commun



Espaces naturels et agricoles

Analyse de la carte de juxtaposition espaces agricoles

Les espaces agricoles souvent distingués des espaces naturels dans les Scot

Sept Scot sur les douze arrêtés ou approuvés à ce jour, disposent d'une carte des espaces agricoles distincte de celle des espaces naturels. Cette distinction permet de mettre en avant des potentiels agricoles.

Grands ensembles agricoles ou localisation de secteurs précis, la préservation des espaces agricoles prend différentes formes

Les espaces agricoles sont généralement représentés en jaune. Les tons employés varient toutefois d'un Scot à l'autre.

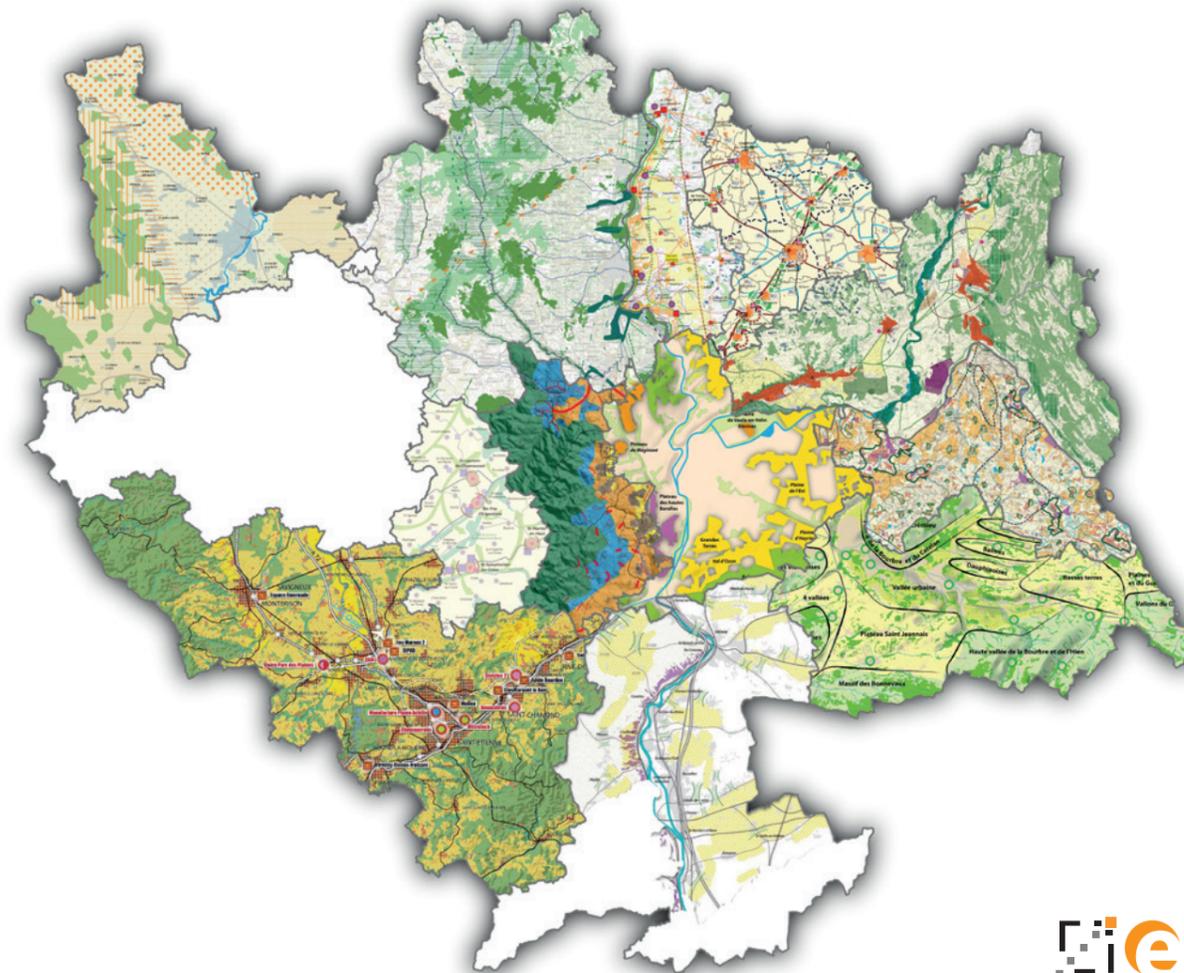
En ce qui concerne la précision de espaces identifiés, deux cas de figure se présentent.

Dans le premier cas, les espaces agricoles stratégiques sont identifiés précisément et constituent les espaces à préserver en priorité (Scot Rives du Rhône, Boucle du Rhône en Dauphiné, Bucopa, Sepal et Val de Saône Dombes).

Avec une approche différente, d'autres Scot identifient de grandes unités agricoles. Ces unités peuvent concerner la quasi-totalité du Scot, par exemple dans les Monts du Lyonnais, la Dombes ou le Nord-Isère. Ce choix s'explique dans les Monts du Lyonnais et dans la Dombes par une agriculture très homogène sur le territoire (agriculture laitière d'une part, agrosystème notamment lié à la pisciculture dans l'autre). Ces Scot n'ont donc pas fait le choix de localiser les espaces agricoles à préserver. Cela n'induit pas une protection moins forte des espaces agricoles, qui est assurée par ailleurs par des orientations sur la consommation foncière.

Ces deux approches différentes ne permettent pas une vision globale des espaces agricoles préservés, ce qui ne peut que les fragiliser à l'aune d'une lecture à l'échelle métropolitaine.

Etape 1 : Juxtaposition des Scot de l'inter-Scot sur la thématique espaces agricoles



Grille de lecture commune des légendes des Scot
(exemple du Scot Boucle du Rhône en Dauphiné)

SCOT Boucle du Rhône en Dauphiné
Approuvé en 2007
Réalisé par : Urbicand

Les espaces agricoles font l'objet d'une cartographie à part entière.

Espaces agricoles :

Seuls les espaces agricoles stratégiques sont représentés. Certains font également partie des espaces identifiés comme naturels.

Les autres espaces agricoles ne sont pas légendés.

Carte extraite du Dog p.11



Analyse de la carte de juxtaposition espaces naturels

Des degrés de précision variables selon les Scot

Tout comme sur les espaces agricoles, la précision de la définition des espaces naturels est très variable d'un Scot à l'autre.

Les Scot Sud Loire et de l'Ouest Lyonnais ont opté pour la définition de grands ensembles naturels. Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné a au contraire choisi une localisation très fine des espaces naturels et de leurs connexions.

Des liaisons vertes souvent représentées comme un réseau vert maillé, mais pas systématiquement

Les liaisons vertes sont des corridors écologiques définis dans les Scot. Elles forment un maillage qui relie les grands espaces naturels entre eux, dans la plupart des Scot (Boucle du Rhône en Dauphiné, Rives du Rhône, agglomération lyonnaise, sud Loire, ...).

Mais dans certains Scot couverts par de vastes espaces agricoles et naturels, les liaisons ne sont cartographiées que sur les secteurs très ponctuels où existent des risques de conurbations. Sur le reste du territoire, ces Scot considèrent que la circulation de la faune est diffuse et qu'il n'est pas opportun de définir des corridors. C'est le cas par exemple dans

la Dombes et le Roannais.

« Trame verte », un terme qui peut prêter à confusion

Le terme de « trame verte » se retrouve dans plusieurs Scot.

Dans les Scot Nord-Isère, Sepal et Sud Loire, il fait référence à la « trame verte d'agglomération », définie par la directive territoriale d'aménagement (DTA) comme une armature verte dans le cœur des tissus urbains agglomérés.

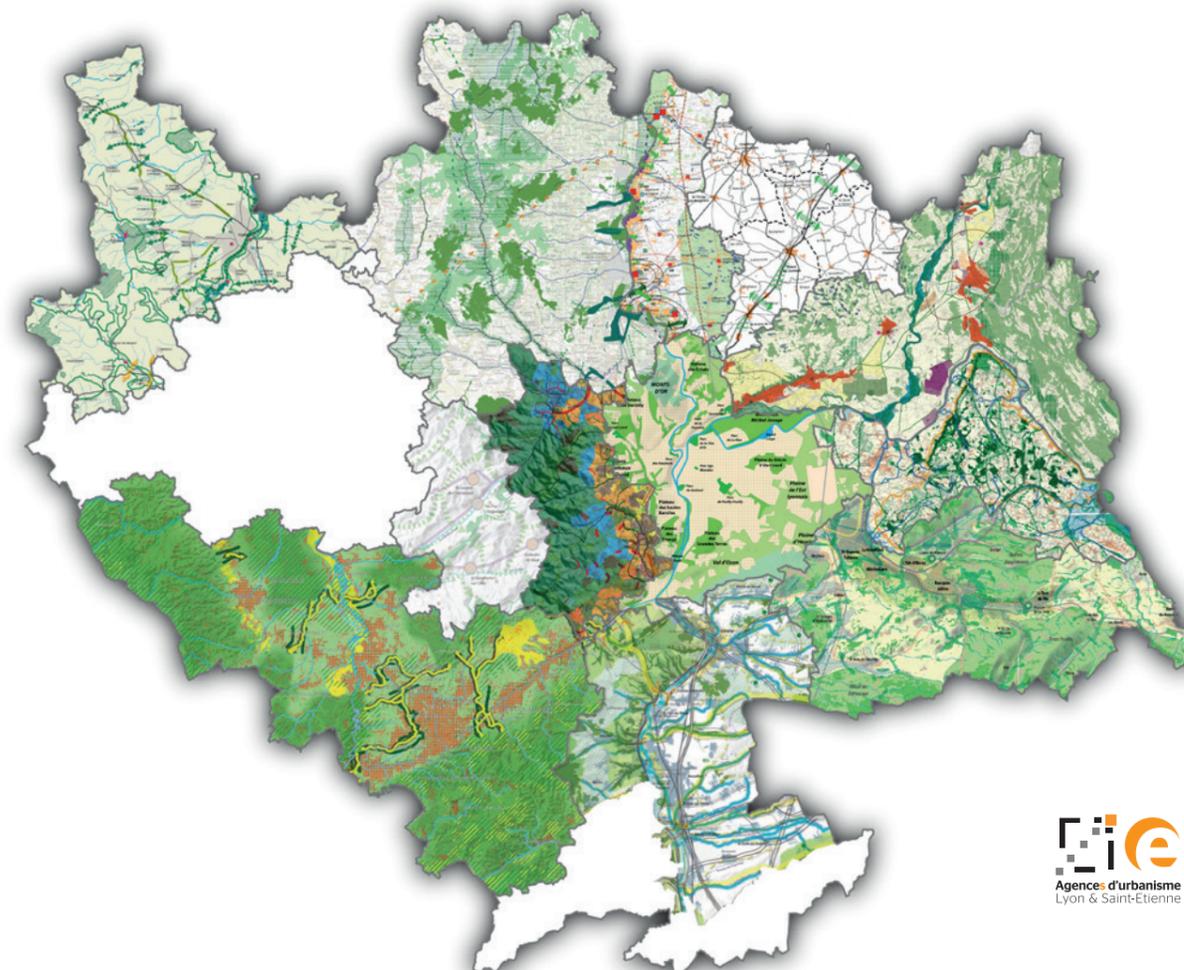
Le Scot Ouest Lyonnais définit également des espaces de « trame verte d'agglomération ». Mais il nomme également « trame verte » les corridors écologiques du Scot. Le terme peut donc être ambigu.

La DTA, source d'un vocabulaire commun

Outre le terme de trame verte, la DTA a apporté une certaine cohérence dans le vocabulaire des Scot.

Le terme de « cœur vert » se retrouve par exemple dans les Scot Sud Loire, Sepal, Rives du Rhône, Ouest Lyonnais et Nord-Isère.

Etape 1 : Juxtaposition des Scot de l'inter-Scot sur la thématique espaces naturels



Grille de lecture commune des légendes des Scot (exemple du Scot Sepal)

SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE
Approuvé en 2010
Réalisation : Agence d'urbanisme de Lyon

- trame verte
- parc d'agglomération
- couronne verte d'agglomération
- cœur vert métropolitain
- zone de transition - territoire périurbain à dominante rurale (DTA)
- territoire urbain
- nature dans la ville

Espaces naturels :

5 types d'espaces naturels : la trame verte, les parcs d'agglomération, la couronne verte d'agglomération, les cœurs verts d'agglomération et les zones de transition (ces zones sont principalement en dehors des limites du Scot).

Les liaisons vertes suivent le maillage de l'armature verte, composées de ces 5 types d'espaces.

Le concept de « nature en ville » est représenté.

Les espaces agricoles sont représentés sur une autre carte. Les espaces agricoles ont tous une double vocation agricole et naturelle.

Carte extraite du Dog p.84

**Etape 2 : Recollement des Scot de l'inter-Scot
sur la thématique espaces agricoles et naturels**

**De la juxtaposition
au recollement-
interprétation**

**Synthèse des éléments de méthode
échangés en groupe d'étude**

Afin de réaliser une première carte de recollement sur la thématique « Espaces naturels et agricoles », le groupe d'étude a souhaité reprendre le vocabulaire de la carte des espaces agricoles et naturels du kit de communication inter-Scot de 2010.

En ce qui concerne les espaces agricoles, les définitions ont été modifiées pour tenir compte des distinctions faites dans les Scot entre les espaces agricoles stratégiques et les espaces plus ordinaires.

Afin de cartographier les espaces naturels et agricoles des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, six postes de légende ont été définis.

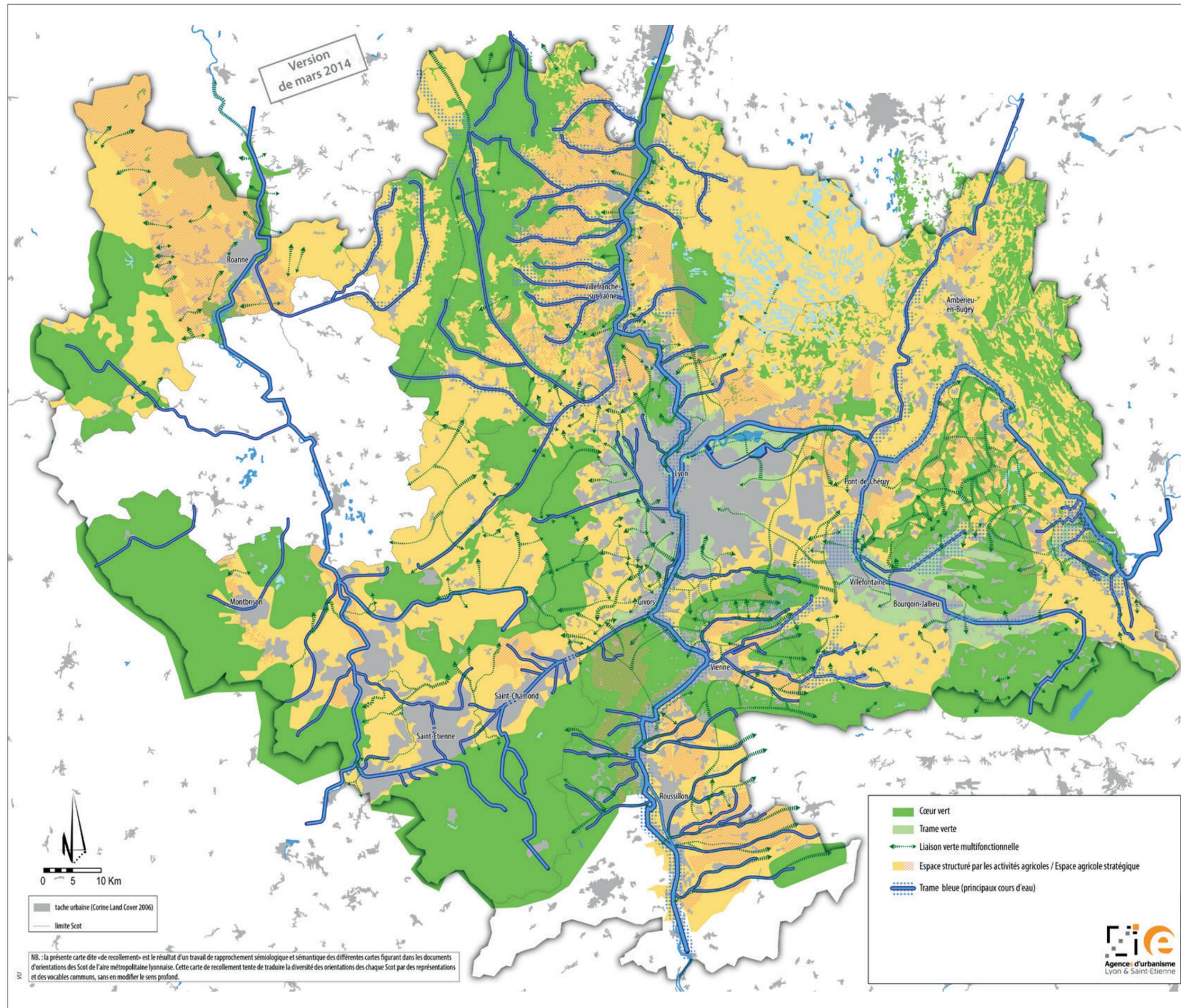
- Les « cœurs verts » regroupent les espaces identifiés dans les Scot comme cœurs verts, mais également les Espaces naturels remarquables, Espaces Naturels Sensibles, sites Natura 2000, Espaces d'intérêt écologique majeurs, Forêts, Boisements, Sites naturels préservés, ...

- De la même manière, ont été répertoriées les « liaisons vertes multifonctionnelles » présentes dans les Scot. Ces liaisons regroupent à la fois les corridors écologiques et les coupures vertes destinées à maintenir une perméabilité au déplacement de la faune.

- Les trames vertes d'agglomération ont été reprises en tant que « trame verte », au sens de la DTA.

Les espaces identifiés davantage pour leur rôle agricole que pour leur intérêt naturel, ont été cartographiés comme « espaces structurés par les activités agricoles ». Les « espaces agricoles stratégiques », dès lors qu'ils ont été mis en exergue dans les Scot, ont été repris sur la carte de recollement.

Enfin, les principaux cours d'eau représentant la « trame bleue » du territoire ont été identifiés.



Analyse de la carte de recollement espaces naturels et agricoles

La distinction entre espaces naturels et agricoles : le cas des cœurs verts

La carte de recollement-interprétation fait apparaître de vastes cœurs verts comme le Pilat et les monts du Beaujolais.

Mais on remarque que le Scot des Monts du Lyonnais et celui de la Dombes ne s'identifient pas comme des « cœurs verts », mais plus comme des espaces agricoles. Cette vision contraste avec la classification des Scot voisins.

Pour autant, la désignation en « espaces agricoles » ne présage pas d'une protection moins forte que dans les « cœurs verts » identifiés en tant que tels.

La distinction entre cœurs verts et espaces agricoles est différente d'un Scot à l'autre et la carte de recollement ci-contre ne permet pas d'avoir une définition commune des grands espaces naturels et des grands espaces agricoles de l'aire métropolitaine.

Une identification incomplète des espaces agricoles stratégiques

L'analyse de la carte de juxtaposition sur les espaces agricoles avait mis en exergue que sept Scot identifiaient des secteurs stratégiques et/ou spécifiques pour l'agriculture. Ces espaces ont été repris sur la carte de recollement.

L'identification des secteurs stratégiques peut être liée selon les Scot à la présence d'AOC, à des espaces exploités par des filières considérées comme importantes pour le territoire, à la valeur agronomique des terres ou encore à un rôle dans l'agriculture de proximité.

Mais qu'en est-il sur les cinq autres Scot qui n'ont pas réalisé cet exercice ? Les espaces agricoles du Sepal, des Monts du Lyonnais et de la Dombes ne sont pas moins stratégiques que ceux des autres territoires. Au contraire, ils sont au cœur des projets de ces Scot.

En l'absence de définitions partagées sur ces espaces stratégiques, il est aujourd'hui impossible de les recenser à l'échelle métropolitaine.

Le recollement des liaisons vertes ne permet pas une vision des grands corridors écologiques métropolitains

Comme expliqué dans l'analyse de la carte de juxtaposition sur les espaces naturels, les Scot identifient tantôt des coupures vertes en réaction au développement linéaire le long de certains axes et de certaines vallées urbaines, tantôt des liaisons vertes pour maintenir les continuités écologiques, tantôt les deux.

Au-delà de cette distinction, les Scot ne hiérarchisent que rarement les liaisons vertes. Ceux qui le font distinguent uniquement les corridors liés à la DTA.

La carte de recollement ne permet donc pas de distinguer les liaisons vertes

d'enjeu local et les liaisons vertes qui nécessiteraient une réflexion entre plusieurs Scot.

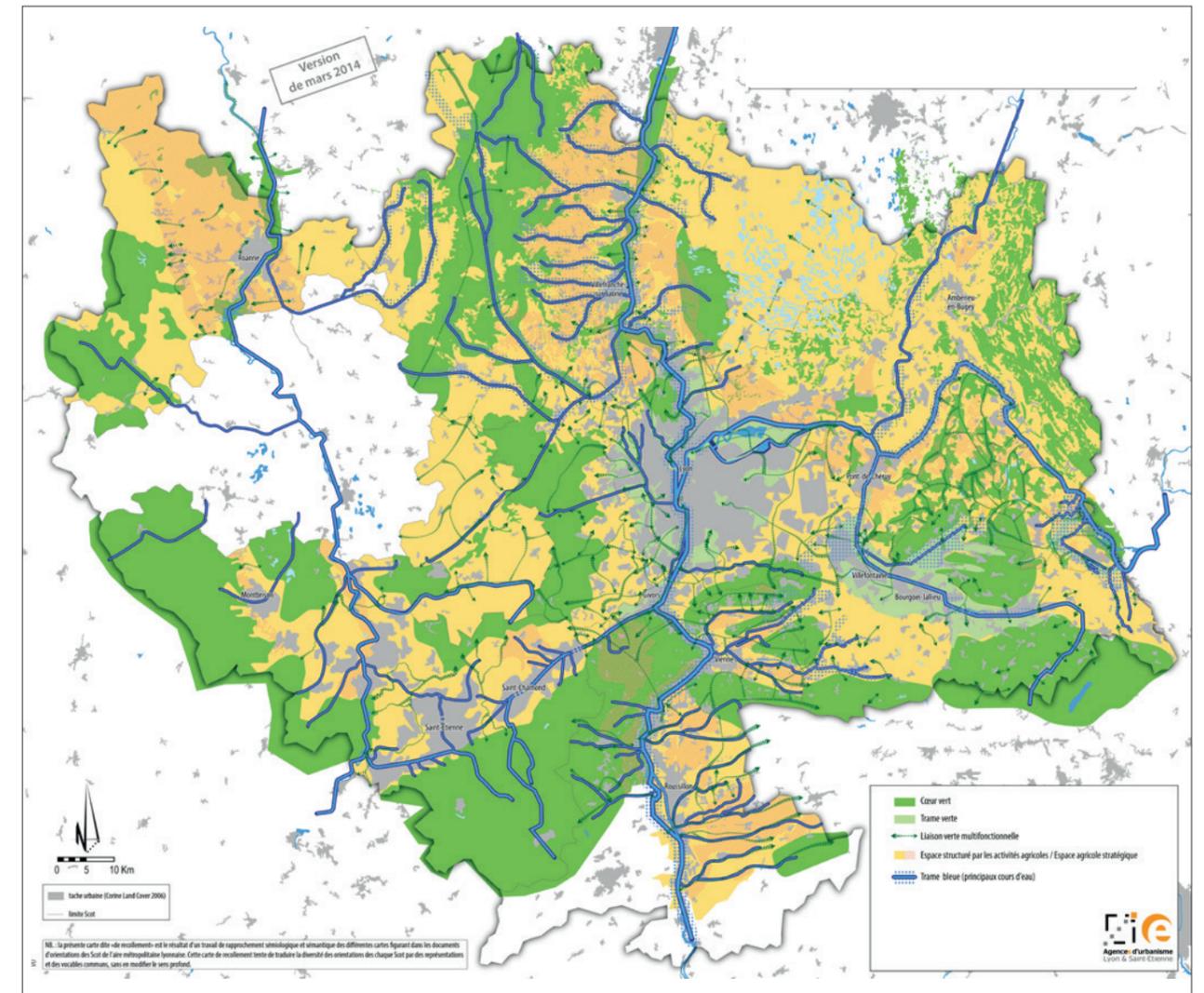
La continuité des liaisons vertes entre les différents Scot est souvent assurée par des ensembles naturels communs. C'est le cas avec le Massif du Pilat, ou les balmes viennoises qui sont des cœurs verts « multi-Scot ».

Le secteur «A46» et la vallée du Gier entre Rive-de-Gier et Givors attirent l'attention, compte-tenu de leur complexité administrative (jonction de quatre Scot) et des pressions urbaines auxquelles ils sont soumis.

Ce qu'il faut retenir :

- Les cœurs verts recouvrent des réalités géographiques et d'usages très diverses. Ils peuvent présenter à la fois des enjeux liés à l'agriculture, à la biodiversité, au tourisme, aux loisirs, au paysage ...
- L'image des espaces agricoles stratégiques est incomplète.
- La continuité des liaisons vertes entre les Scot n'est pas toujours assurée quand les limites administratives se trouvent dans des espaces urbains.

Etape 2 : Recollement des Scot de l'inter-Scot sur la thématique espaces naturels et agricoles



Développement économique et accessibilité

Analyse de la carte de juxtaposition sur le développement économique

Les sites de développement économiques plus souvent localisés que délimités

Les sites de développement économique sont identifiés par des figurés ponctuels dans sept des dix Scot. Cela traduit une volonté d'afficher une offre économique coordonnée et claire, sans délimiter précisément les zones d'activités. La quantification du foncier pour chacun des sites est cependant affichée dans la plupart des Scot.

Seuls les sites majeurs sont clairement identifiés dans chacun des Scot

Les sites majeurs de l'aire métropolitaine sont clairement localisés dans les Scot. Ils sont définis de par leur taille, leur capacité à accueillir des entreprises exogènes, leur accessibilité, ... Les Dog et Doo mettent en avant leur rayonnement au-delà du territoire du Scot.

Le terme « métropolitain » n'est toutefois pas systématiquement utilisé pour qualifier ces sites. En effet, seuls les Scot Sepal, Sud Loire et Nord Isère utilisent ce terme. Les autres documents préfèrent les termes de « majeur », « de niveau 1 », « rayonnant sur le pays », ...

Les sites à rayonnement plus local font l'objet de classifications beaucoup plus hétérogènes

Le Scot Sepal et Nord-Isère ne hiérarchisent pas les sites non métropolitains. Ces sites secondaires sont donc de taille très variable dans ces deux Scot.

Les autres Scot identifient deux ou trois niveaux de sites d'activités économiques. Le terme de « rayonnement intercommunal » revient fréquemment. Mais il recouvre des réalités très différentes d'un Scot à l'autre, dépendant notamment de la taille des intercommunalités du Scot.

Par exemple, la zone de « rayonnement intercommunal » du Saluant, sur le Pays viennois, peut s'étendre sur 63 hectares, alors que l'ensemble des extensions de zones d'activités prévues dans le Scot Monts du Lyonnais représente une soixantaine d'hectares.

Cela montre que la notion d'« intercommunal » est très relative. A ce jour, il est donc difficile de comparer les sites de rayonnement intercommunal entre eux à l'échelle inter-Scot.

La mixité fonctionnelle : oubliée des Scot ?

La carte ci-contre des sites de développement économique affichés par les Scot montre une prédominance des zones d'activités.

On remarque très bien les zones d'activités principales des Scot Beaujolais et Rives du Rhône, mais on distingue beaucoup moins aisément les pôles d'emplois de Vienne et de Villefranche sur Saône. Pourtant, Vienne compte plus de 16 000 emplois et la ZIP de Salaise-Sablons ne comportera à terme « que » 2000 à 3000 emplois.

Ces choix s'expliquent par deux considérations. Premièrement, les Scot, documents de projet, identifient davantage les sites d'accueil des nouvelles entreprises que les sites des entreprises déjà existantes. Deuxièmement, le levier d'action des Scot sur l'économie repose en grande partie sur la localisation, la quantification et la cohérence des offres foncières.

Si cette action est forte sur les sites économiques dédiés, elle est très limitée sur les sites économiques mixtes.

Dans leurs orientations, chacun des Scot encourage la mixité fonctionnelle. Mais ces orientations, qui demandent une analyse plus fine, ne sont que rarement cartographiées.

Les Scot Sepal et Nord-Isère échappent à ce constat en mettant en avant des sites mixtes.

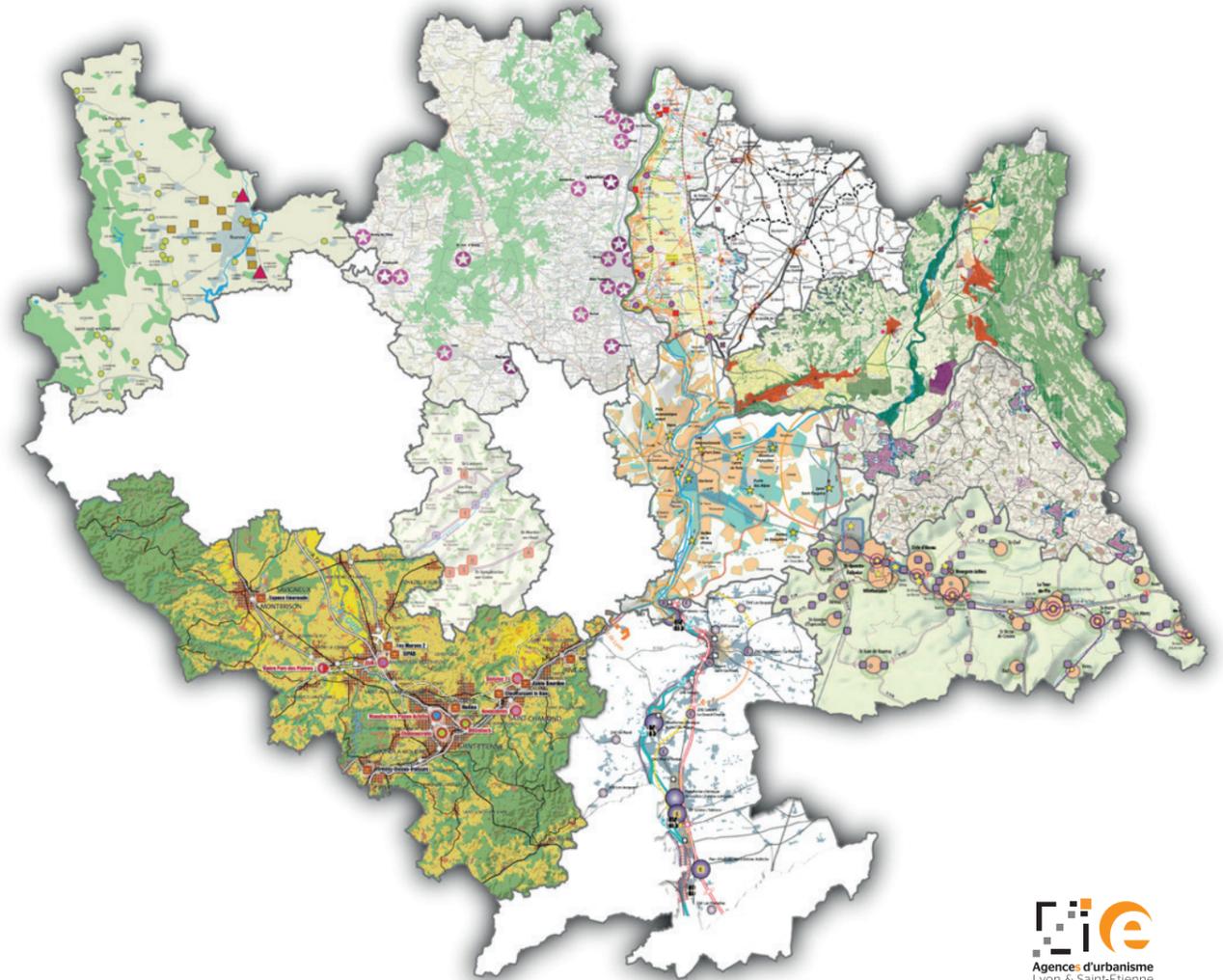
La vocation des sites d'activités et les liens entre l'accessibilité et les sites économiques

Documents d'urbanisme avant tout, les Scot ne remplacent pas les schémas de développement économique. A ce titre, ils présentent des vocations à titre indicatif plus que prescriptif.

Cependant, ces indications sur les filières économiques ont tout leur intérêt pour concilier les sites de développement économiques et les besoins d'accessibilité, différents selon les filières.

La carte de juxtaposition montre ce lien sur les Scot Rives du Rhône et Sud Loire, qui reprennent sur une même cartographie les grands sites de développement et les infrastructures d'accessibilité. Ce lien est beaucoup moins visible sur les autres Scot.

Etape 1 : Juxtaposition des Scot de l'inter-Scot sur la thématique développement économique



Grille de lecture commune des légendes des Scot (exemple du Scot Rives du Rhône)

SCOT des Rives du Rhône
Approuvé en 2012 sur l'ancien périmètre (en cours de révision)
Réalisé par : Proscot puis en Régie

Sites économiques :

- 5 « Grands sites de développement économique »
 - 12 « ZAE de rayonnement intercommunal »
 - 5 « zones privilégiées pour le développement des activités tertiaires » dans les pôles-gares
- Les zones d'activités de petite taille ne sont pas recensées.

Hierarchiser les sites de développement économique

- grand site de développement économique
- ZAE de rayonnement intercommunal
- mode de développement du foncier d'activité
- extension du site
- renouvellement urbain du site

Diversifier l'attractivité économique

- zone privilégiée pour le développement des activités tertiaires (pôles-gares)
- développer les services et les activités tertiaires au cœur des grandes zones d'activités

Améliorer l'accessibilité et favoriser l'intermodalité

- développer ou renforcer l'intermodalité (route-fer-fluviale-trimodal ou bimodal)
- voie ferrée privilégiée pour le transport de marchandises
- plateforme d'échange fluviale

Améliorer l'accessibilité et favoriser l'intermodalité

- projet de voie de contournement
- projet d'aménagements ponctuels de la voie permettant de sécuriser les flux automobiles
- nouveau franchissement du Rhône à étudier
- diffuseur, demi-diffuseur autoroutier
- diffuseur autoroutier à créer (localisation à définir)
- gare (existante - en projet)

Carte extraite du Dog p.90

Analyse de la carte de juxtaposition sur le réseau routier

Un réseau routier, parfois représenté avec le réseau de transport en commun, mais rarement avec les autres équipements d'accessibilité

Quatre Scot ont élaboré une cartographie à part entière pour définir leurs orientations en termes d'infrastructures routières.

Six autres Scot ont choisi une représentation globale des orientations en termes de déplacements en combinant les projets sur les transports en commun avec les projets routiers.

Les autres éléments d'accessibilité (ports, aéroports, équipements rail/route) sont davantage cités dans le corps des Dog et Doo que représentés sur des cartographies. De nombreux Scot n'en sont pas dotés. Le Scot Sepal fait exception en consacrant une carte à part entière aux « équipements logistiques ».

Une cartographie d'ensemble qui ne permet pas de lire l'armature routière métropolitaine

Les couleurs utilisées pour représenter le réseau routier sont proches (dominante de rouge). Les vocabulaires sont généralement comparables avec d'une part un niveau « euro-national-régional » en majorité constitué des autoroutes, et d'autre part des axes de transit locaux.

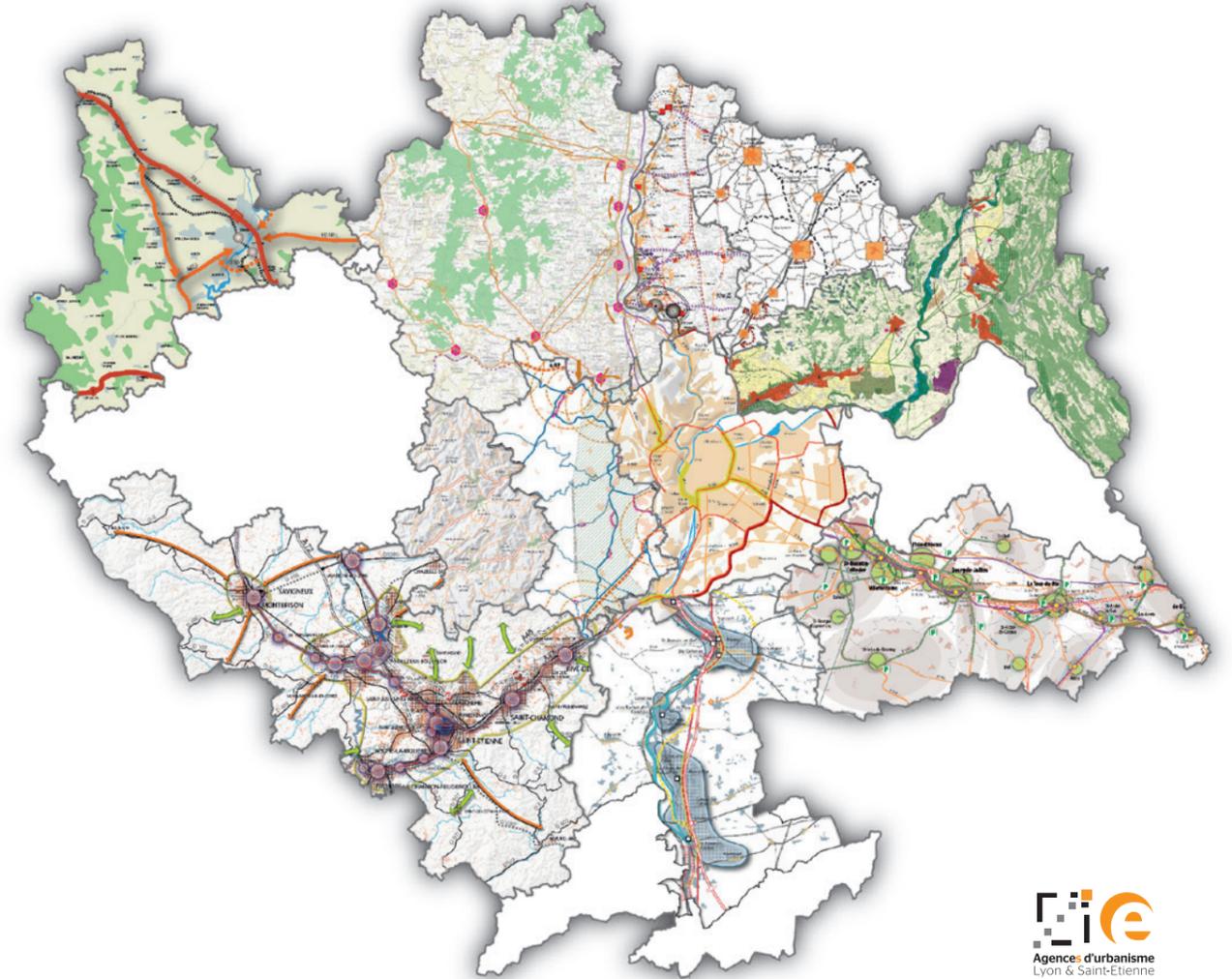
Cependant, les sémiologies utilisées ne permettent pas d'appréhender le réseau routier principal à l'échelle métropolitaine.

Des divergences entre les Scot sur les liaisons locales.

Les projets majeurs tel que les autoroutes sont encadrés par l'Etat. Ils s'imposent donc aux Scot et sont cohérents entre eux.

Sur les axes plus locaux, la hiérarchie des routes et les projets routiers structurants font l'objet de certaines divergences. On remarque par exemple que les projets de franchissement de la Saône divergent entre les Scot Beaujolais et Val de Saône - Dombes.

Etape 1 : Juxtaposition des Scot de l'inter-Scot sur la thématique réseau routier



Grille de lecture commune des légendes des Scot (exemple du Scot Beaujolais)

SCOT Beaujolais
Approuvé en 2009
Réalise en Régie

Le réseau routier :
2 niveaux représentés
(« autoroutes » ; « routes importantes »)

Des principes de liaisons

(« franchissement de la Saône » ; « liaisons vers A89 » ; « liaisons routières stratégiques »)

Des principes de contournement

(« ouest de Villefranche » ; « déviations de bourgs »)

- Autoroute existante, projet
- Route importante
- Contournement ouest Villefranche
- Franchissement de la Saône principe de localisation
- Liaison vers A89
- Liaison routière stratégique (7.2)
- Déviation de bourg (7.4) principe de localisation
- Centre d'échanges multimodal

Carte extraite du PADD, rappelée dans le Dog p.8

Etape 2 : Recollement des Scot de l'inter-Scot sur la thématique développement économique et accessibilité

De la juxtaposition au recollement-interprétation

Synthèse des éléments de méthode échangés en groupe d'étude

Afin de réaliser une première carte de recollement- interprétation sur la thématique « Développement économique », le groupe d'étude a souhaité que soient cartographiés les sites de rayonnement métropolitain. Ce terme « métropolitain » reprend le vocabulaire de la carte des sites économiques du kit de communication inter-Scot de 2010.

Les sites rayonnant à l'échelle du Scot où à l'échelle plus locale n'ont pas été représentés compte-tenu de l'hétérogénéité des classifications dans les Scot.

En ne reprenant que les sites d'envergure métropolitaine, la carte de recollement a pu mettre en exergue les vocation de chacun des sites tels qu'elles sont affichées dans les Scot.

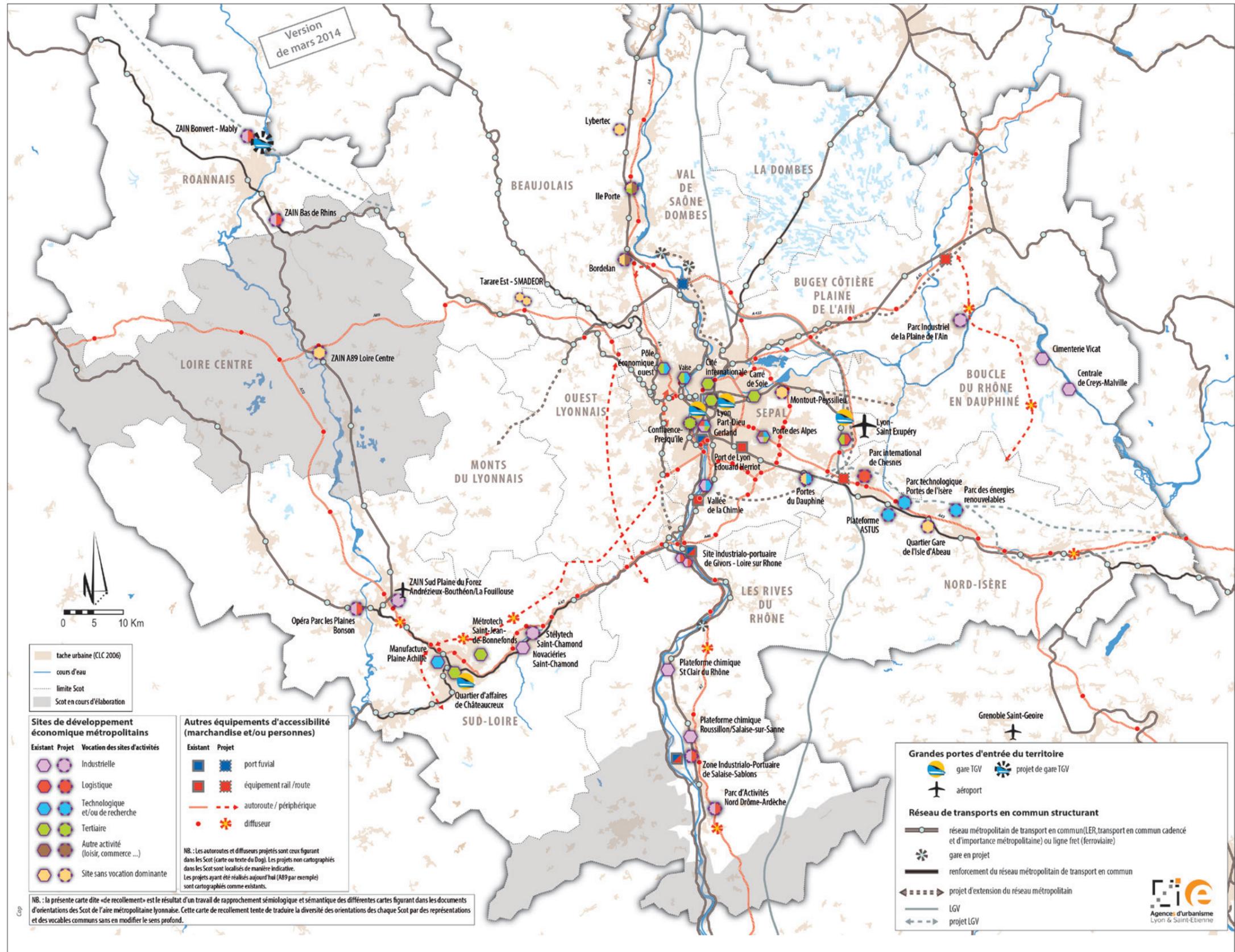
Ce travail de relecture des Dog et Doo a permis d'aboutir à quatre grandes filières économiques et une filière « autre activités » pour considérer les sites mêlant ces quatre filières à des activités commerciales ou de loisirs.

Les sites sur lesquels le Scot n'affiche pas de vocation ont été indiqués « sans vocation dominante ».

Afin de montrer les liens, ou l'absence de lien, entre les sites de développement économique et la desserte, les infrastructures d'accessibilité affichées dans les Scot ont été recensées. Il peut s'agir soit d'infrastructures existantes, soit d'infrastructures en projet.

Outre le réseau routier principal, issu de la carte de juxtaposition, ont été retenus :

- les portes d'entrées (aéroports, gares TGV) stratégiques à l'échelle internationale,
- le réseau métropolitain de transports en commun et les lignes de fret ferroviaire,
- les équipements multimodaux de type rail/route ou fleuve/route.



Analyse de la carte de recollement développement économique et accessibilité

Evolution des sites économiques dits « métropolitains » depuis la carte du kit de communication de 2010

La carte de recollement présente globalement les mêmes sites de développement économique que la cartographie inter-Scot du kit de communication de 2010.

Toutefois, on note quelques sites supplémentaires. Il peut s'agir de sites existants, comme les deux plateformes chimiques du Scot Rives du Rhône et la Manufacture Plaine Achille et Novacéries sur le Scot Sud Loire.

Mais il peut s'agir de projets, relativement récents. Le Nord Ouest de l'aire métropolitaine, où un seul site était identifié sur la précédente carte, est complété de deux ZAIN : Bas de Rhins et A89 Loire Centre. On remarque également, sur le Nord-Isère, trois nouveaux sites métropolitains. Deux d'entre eux sont des projets et le troisième, le parc technologique, prévoit une forte croissance.

Si de nouveaux sites métropolitains ont été identifiés, on remarque que certains n'apparaissent pas alors qu'ils étaient présents sur la cartographie de 2010. C'est le cas pour Ambérieu-en-Bugey, identifié comme de niveau 2 dans le Scot Bucopa, par rapport à la zone PIPA. Les zones d'activités d'Ambérieu sont classées dans la même catégories que trois autres zones du territoire Bucopa.

La zone du Pays des Couleurs est présente dans le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné, mais au même rang que 4 autres « parc d'activités d'intérêt communautaire ». Elle n'est donc pas définies comme de rang supérieur par rapport à d'autres sites.

Des liens forts entre accessibilité et sites de développement économique métropolitains, avec une prédominance de la desserte autoroutière dans les choix de localisation

La carte de recollement montre la corrélation entre le réseau autoroutier et les sites de développement économique métropolitains. La grande majorité des sites sont à moins de cinq kilomètres d'un diffuseur. Ceux qui en sont plus éloignés sont connectés au réseau autoroutier par le réseau secondaire (RN7/RN82 dans le cas du Roannais).

On remarque que les sites tertiaires sont proches du réseau autoroutier, mais que leur localisation est davantage liée aux grandes portes d'entrée du territoire.

Les zones à vocation plus technologique, industrielle et logistique sont généralement situées à proximité d'une voie ferrée. Mais on ne peut pas considérer qu'elles soient desservies à ce jour (éloignement des gares, absence d'équipements intermodaux pour les marchandises, ...).

Les équipements de type rail/route ou fluviaux sont majoritairement situés sur la vallée du Rhône. Chacun de ces équipements est lié à un site de développement économique métropolitain. Mais la réciproque n'est pas vraie.

Les Scot cherchent à conforter la mixité fonctionnelle. Cependant peu de sites en tissu urbain mixte sont considérés comme métropolitains

Comme le montrait déjà la carte de juxtaposition sur les sites de développement économique, les sites en tissu urbain mixte sont rarement identifiés comme métropolitains.

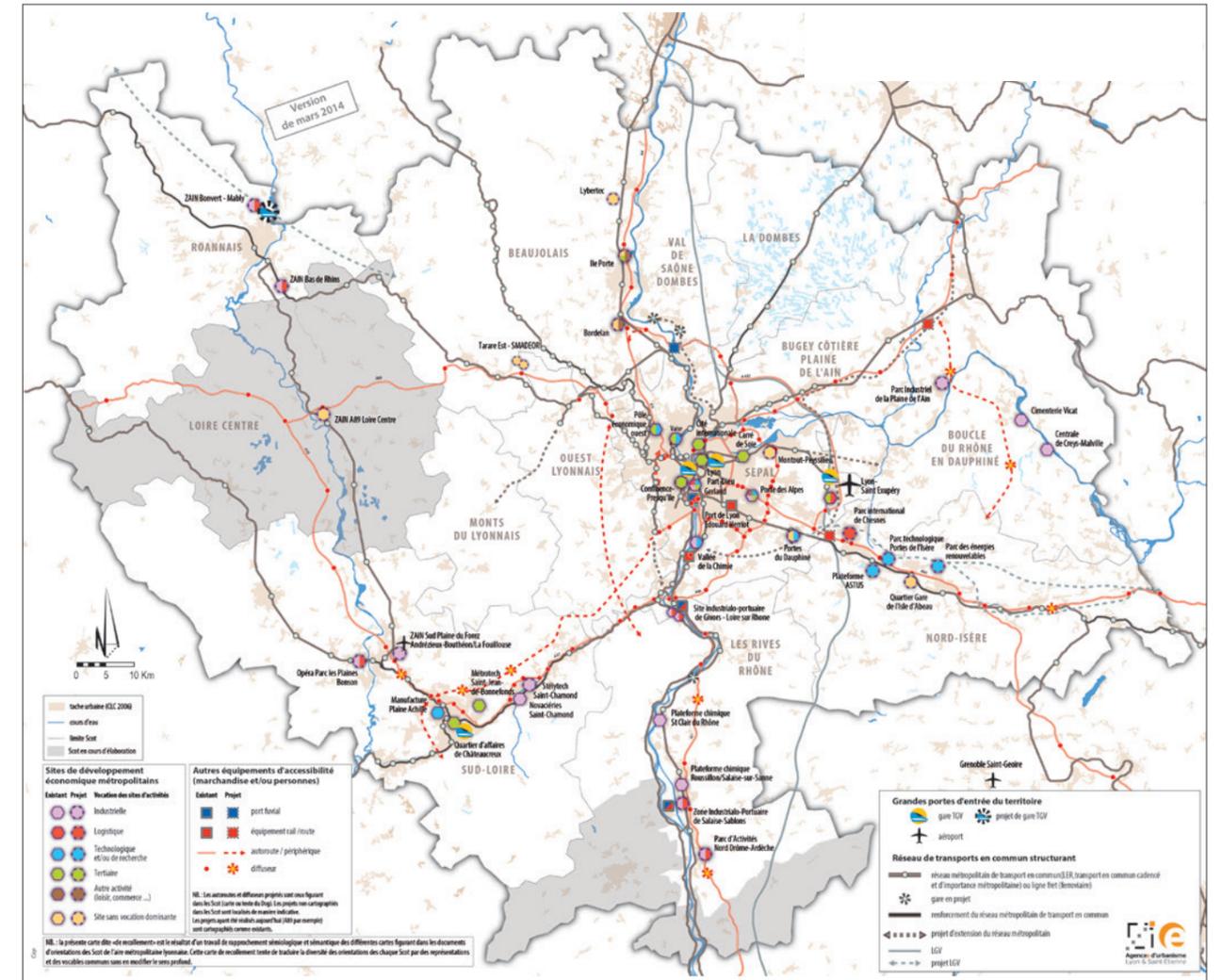
Les centralités de Lyon et Saint-Etienne disposent de sites métropolitains en tissu urbain. Mais on remarque l'absence de sites identifiés dans les polarités urbaines d'agglomération telles que Vienne, Roanne, Villefranche-sur-Saône.

Une cohérence dans les grands projets d'infrastructures

Les projets d'infrastructures autoroutières ou ferroviaires sont généralement cohérent d'un Scot à l'autre, notamment du fait de l'obligation de prendre en compte les schémas nationaux.

Les rares incohérences sur les grands projets d'infrastructures sont liés à des projets mis en attente (A48), ou incertains (ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon).

Etape 2 : Recollement des Scot de l'inter-Scot sur la thématique développement économique et accessibilité



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

Equipe projet : Laurent Girard, l.girard@urbalyon.org
et Ludovic Meyer, lmeyer@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**

18 rue du lac - BP 3129
69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70
Télécopie 04 78 63 40 83

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