

L'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Pour coordonner les démarches de planification des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise



Un territoire vécu

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des pôles d'emplois font exister au quotidien l'espace métropolitain lyonnais, fort de 3 200 000 habitants, l'un des quinze premiers en Europe.

L'aire métropolitaine lyonnaise a été, dès la fin des années 1960, reconnue comme le territoire pertinent pour penser un développement cohérent, dans un contexte de concurrence croissante entre les métropoles européennes.

Des atouts partagés

Au coeur d'une grande région, à la confluence du Rhône et de la Saône, sur un axe de transit important au carrefour de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud, dotée d'une solide base industrielle et de pôles d'excellence de niveau international, l'aire métropolitaine dispose de réels atouts. Elle couvre une pluralité de territoires aux ressources variées et offre à ses habitants un bassin d'emplois riche d'opportunités ainsi qu'une indéniable qualité de vie.

Des valeurs communes

L'histoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, ses savoir-faire et la géographie dont elle a hérité contribuent à fédérer les acteurs locaux et à créer un sentiment d'appartenance.

S'y ajoute une culture de l'entrepreneuriat et du partenariat, issue d'une tradition marchande et d'un pragmatisme qui a permis d'inventer des formes de coopérations originales.

Les valeurs d'humanisme, de solidarité, d'ouverture et de dialogue se cultivent et rayonnent à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Un modèle de coopération original

Le morcellement administratif de l'aire métropolitaine, à cheval sur six départements, permet difficilement d'agir à l'échelle où les problèmes se posent : économie, solidarité, déplacements, environnement.

Pour y remédier, les élus ont mis en place des structures de dialogue et de coopération métropolitaine. Parmi ces démarches, l'inter-Scot vise à faire converger les politiques d'urbanisme et de planification à l'échelle de treize Scot. Ce territoire représente près de mille communes regroupées en une soixantaine d'établissements publics de coopération intercommunale.

Pionnière dans les années 2000, cette démarche fait toujours référence en France aujourd'hui.







Diversité des territoires, complémentarité des ressources

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

Sur les 3 200 000 habitants que compte l'aire métropolitaine lyonnaise, 2 750 000 vivent dans les unités urbaines, ce qui lui confère un profil de grande région urbaine.

Elle se compose de « pays » aux identités fortes et aux terroirs singuliers (le Beaujolais, la Dombes, le Dauphiné, le Bugey, le Forez...) qui offrent une grande diversité de paysages, de cultures, de pratiques et de savoir-faire.

Avec plus de 80 % d'espaces naturels et agricoles, l'aire métropolitaine lyonnaise bénéficie également d'un potentiel de ressources remarquables.

L'agriculture y est considérée comme une filière économique à part entière à même d'exporter ses productions et de répondre aux besoins des habitants dans une logique de circuits courts.

Tous ces éléments rendent incontournable un dialogue entre l'urbain et le rural.

Une histoire en commun

Le territoire métropolitain hérite d'une longue histoire et d'un riche patrimoine. La période antique a laissé de nombreux vestiges : site archéologique de Larina, amphithéâtres de Vienne et de Lyon, Aqueducs du Gier et de Beaunant... De même, les épopées industrielle, sidérurgique et textile, des XIX^e et XX^e siècles ont fortement marqué ce grand territoire, comme en témoignent le puits Couriot à Saint-Etienne, les tréfileries de Pont-de-Chéruy, les vallées du Gier, de l'Ondaine, de la Gère, du Rhins et du Rhône...

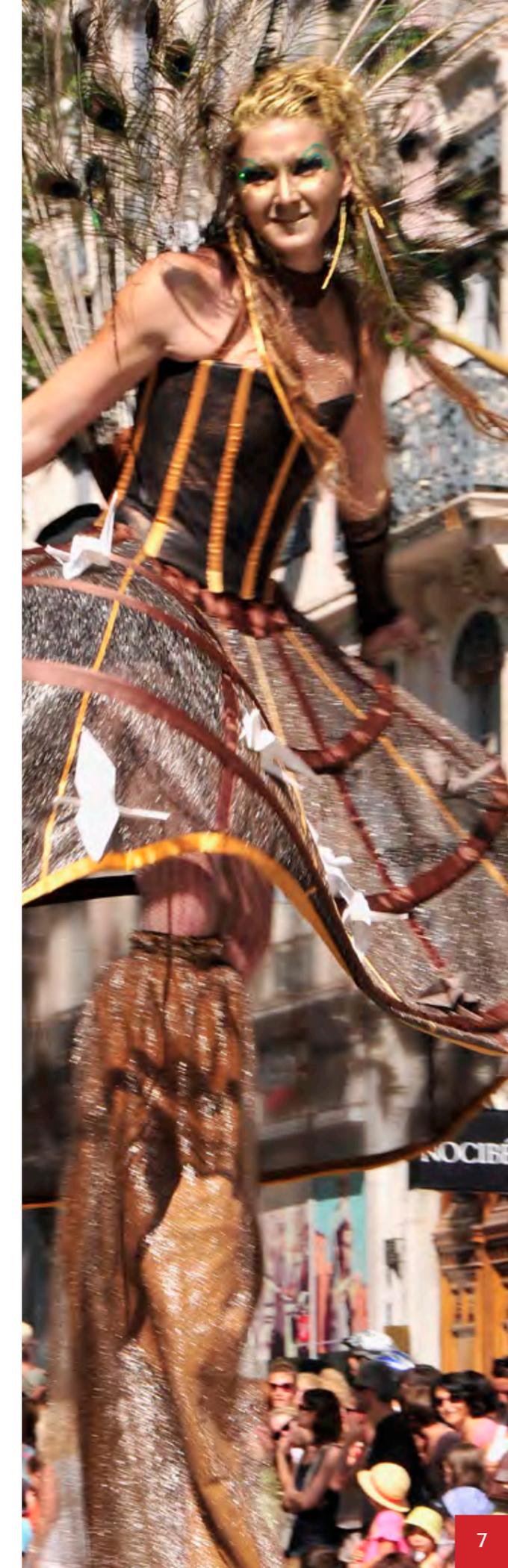
Enfin, l'exceptionnel patrimoine urbain, fort d'emblèmes tels que le patrimoine mondial de l'Unesco, les utopies du XX^e siècle (Le Corbusier, Tony Garnier, Renaudie...), participe lui aussi à la construction du sentiment d'appartenance à l'aire métropolitaine lyonnaise et à son identité.

Des fleuves traits d'union

Doté d'un riche réseau hydrographique, ce vaste territoire est traversé par deux grands fleuves européens, le Rhône et la Loire, véritables artères de l'aire métropolitaine lyonnaise. Élément fort du patrimoine naturel, symbole de l'alliance entre activités humaines et nature, ce « système fleuve » est tout autant un trait d'union entre les territoires qu'une opportunité d'ouverture vers les façades maritimes.

Des événements fédérateurs

Le sentiment d'appartenance se construit aussi au travers de pratiques et d'événements culturels, sportifs et récréatifs, qui fédèrent les populations et les territoires : Jazz à Vienne, Nuits sonores, Printemps de Pérouges, biennales de la danse, du cirque, du design et de l'art contemporain ; matchs de foot de l'OL, de l'ASSE, matchs de rugby du CSBJ ; Massif du Pilat et des Monts du Lyonnais, festivités et baignades au Grand Parc Miribel-Jonage, visites au Parc des Oiseaux de Villars les Dombes...



Des synergies pour exister en Europe

Un espace attractif

La compétition croissante entre les métropoles oblige non seulement à rechercher une masse critique, mais également à construire des synergies entre les différents territoires de l'aire métropolitaine, tant dans le domaine économique que culturel.

Or, l'aire métropolitaine lyonnaise dispose de nombreux atouts pour peser dans le concert des grandes villes européennes. Sa position de carrefour entre l'axe Rhône-Saône et l'arc alpin lui confère une place d'exception en Europe. Elle dispose d'un aéroport international (Lyon-Saint Exupéry avec 8,5 millions de passagers) qui bénéficie d'un potentiel d'extension considérable.

Elle compte des leaders européens de l'industrie et des services : Sanofi Pasteur, Renault Trucks, Biométrieux, Cegid, Seb, Solvay Rhodia, Lafarge, Plastic Omnium, Casino, Thales, Angenieux, SNF Floerger, Hermès, Porcher, Zannier, etc.



Elle accueille des organismes internationaux de renom : Interpol, Euronews, Handicap international. Elle comprend sept pôles de compétitivité labellisés, dont deux de dimension mondiale, ainsi que plusieurs pôles d'excellence rurale.

Un espace à vivre ensemble

C'est à l'échelle des aires métropolitaines que se posent les grands enjeux du futur. Elles doivent concilier création de richesses et préservation de l'environnement face à des modes de vie nouveaux et à l'accroissement des flux. Pour répondre à ce défi, il devient nécessaire de construire de nouvelles solidarités territoriales.

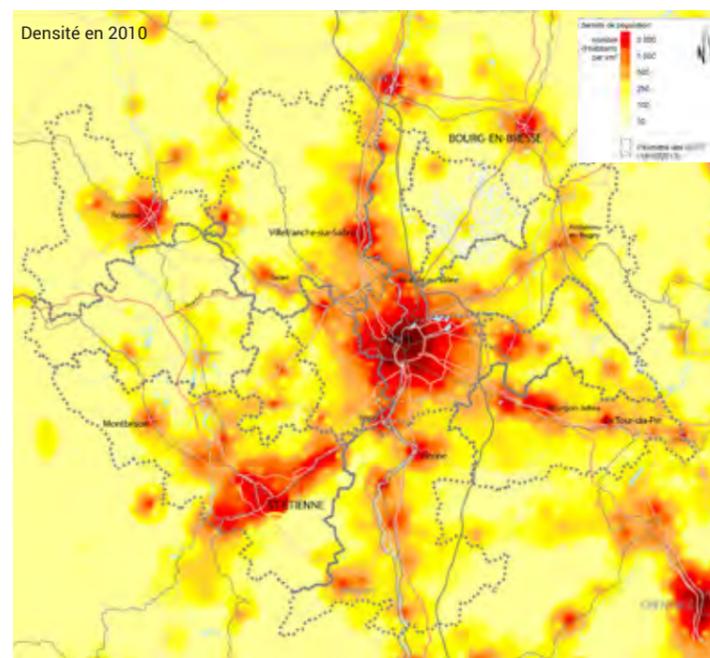
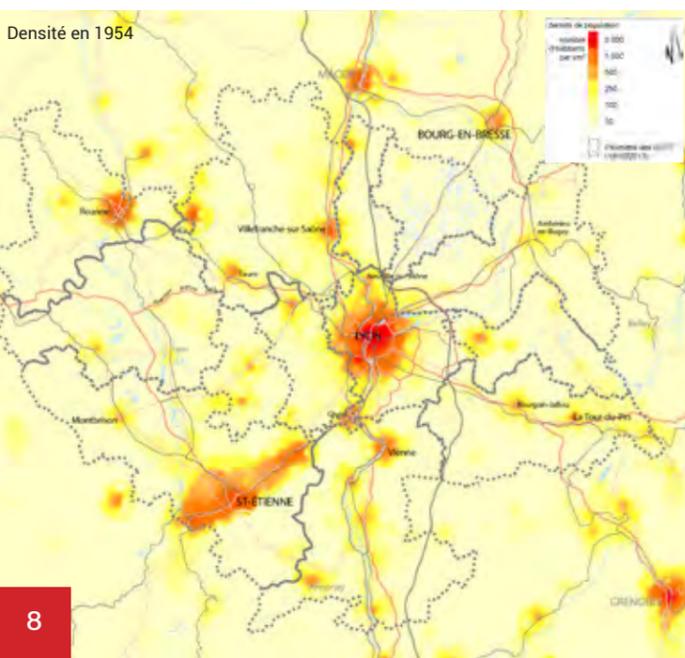


G. Collomb, président du Scot Sepal

« Lorsqu'on compare le développement des grandes villes européennes, des grandes agglomérations, des grandes métropoles à ce que représente le poids faible d'une agglomération comme celle de Lyon, on comprend vite le besoin de passer à la taille et à la vitesse supérieure. »

Source : interview de G. Collomb pour Prospective Rhône Alpes Méditerranée en novembre 2008

L'aire métropolitaine lyonnaise, un espace de vie de 3 200 000 habitants marqué par une organisation multipolaire



Une culture de l'action



Cinquante ans de démarches convergentes pour construire l'aire métropolitaine lyonnaise

1967 : création de l'Organisme régional d'études et d'aménagement (Oream) dans le cadre de la mise en place des métropoles d'équilibre

A l'échelle de l'espace tripolaire Lyon/Saint-Etienne/Grenoble, l'Etat inscrit dans le territoire des principes d'aménagement et d'équipement qui structurent encore aujourd'hui l'espace métropolitain : centre décisionnel de La Part-Dieu, aéroport de Lyon-Saint Exupéry, zones de développement de la plaine de l'Ain et de l'Isle d'Abeau, couronne verte d'agglomération, système autoroutier.

1989 : création de l'association Région urbaine de Lyon (Rul)

Les grandes collectivités de l'aire métropolitaine lyonnaise (Grand Lyon, Région Rhône-Alpes, Saint-Etienne Métropole), les quatre départements et les agglomérations se rassemblent dans cette association pour définir des stratégies concertées de développement dans la région urbaine lyonnaise, et impulser des actions de coopération.

Une dynamique en accélération depuis les années 2000

2004 : création de la démarche inter-Scot

2005 : signature du protocole d'accord pour la mise en œuvre d'un Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (Real)

Le Real associe l'ensemble des collectivités et autorités responsables de transports : Région Rhône-Alpes, Départements du Rhône, de l'Ain, de l'Isère, de la Loire, Grand Lyon, Sytral, Communautés d'agglomération. Il s'agit d'améliorer l'ensemble des lignes de transports collectifs à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise et de leurs pôles de connexion.

2007 : approbation de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

Ce document d'urbanisme de rang supérieur identifie les enjeux de l'Etat jugés d'intérêt métropolitain. La DTA entend garantir le respect des grands équilibres urbains, économiques et environnementaux. Elle ouvre ainsi une base de dialogue entre les services de l'Etat en charge de son suivi et les collectivités locales, en particulier les syndicats mixtes porteurs de Scot. Les orientations des Scot doivent en effet être compatibles avec celles de la DTA.

De nouvelles scènes de gouvernance métropolitaine

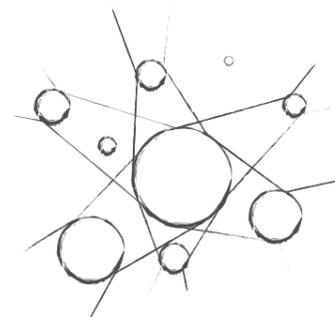
2012 : création du Pôle Métropolitain

Il réunit la Communauté urbaine de Lyon, les Communautés d'agglomération de Saint-Etienne Métropole, Porte de l'Isère et de ViennAgglo. Il met en place des actions d'intérêt métropolitain dans de multiples domaines : développement économique; promotion de l'innovation, de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la culture ; aménagement de l'espace via la coordination des Scot, développement des infrastructures et des services de transport.

2012 : création du Syndicat mixte des transports (SMT) pour l'aire métropolitaine lyonnaise

Ce syndicat structure son plan d'actions autour des compétences obligatoires conférées par la loi SRU : coordination des services de transports, système d'information multimodale, système de tarification coordonnée. Il peut également être compétent en matière de maîtrise d'ouvrage d'infrastructures, de gestion de services de transports, de mise en œuvre d'un schéma prospectif des déplacements à l'échelle métropolitaine et de toutes actions concourant à l'intermodalité et à la mobilité durable (autopartage, co-voiturage...).

Pour un aménagement cohérent de l'aire métropolitaine lyonnaise



Une volonté d'articuler les démarches de planification

Initiée en 2003 et officialisée en 2004 par la signature d'une convention engageant neuf présidents de Scot, la démarche inter-Scot s'est ensuite élargie aux territoires de l'espace ligérien. Constituée aujourd'hui de treize Scot, elle témoigne de la volonté politique des syndicats mixtes porteurs de Scot d'articuler leurs démarches de planification au sein d'une « maison commune métropolitaine ». Ce dispositif de concertation s'est progressivement renforcé au gré d'un programme de travail qui a livré, en une dizaine d'années, plus d'une soixantaine d'expertises et de dossiers communs.

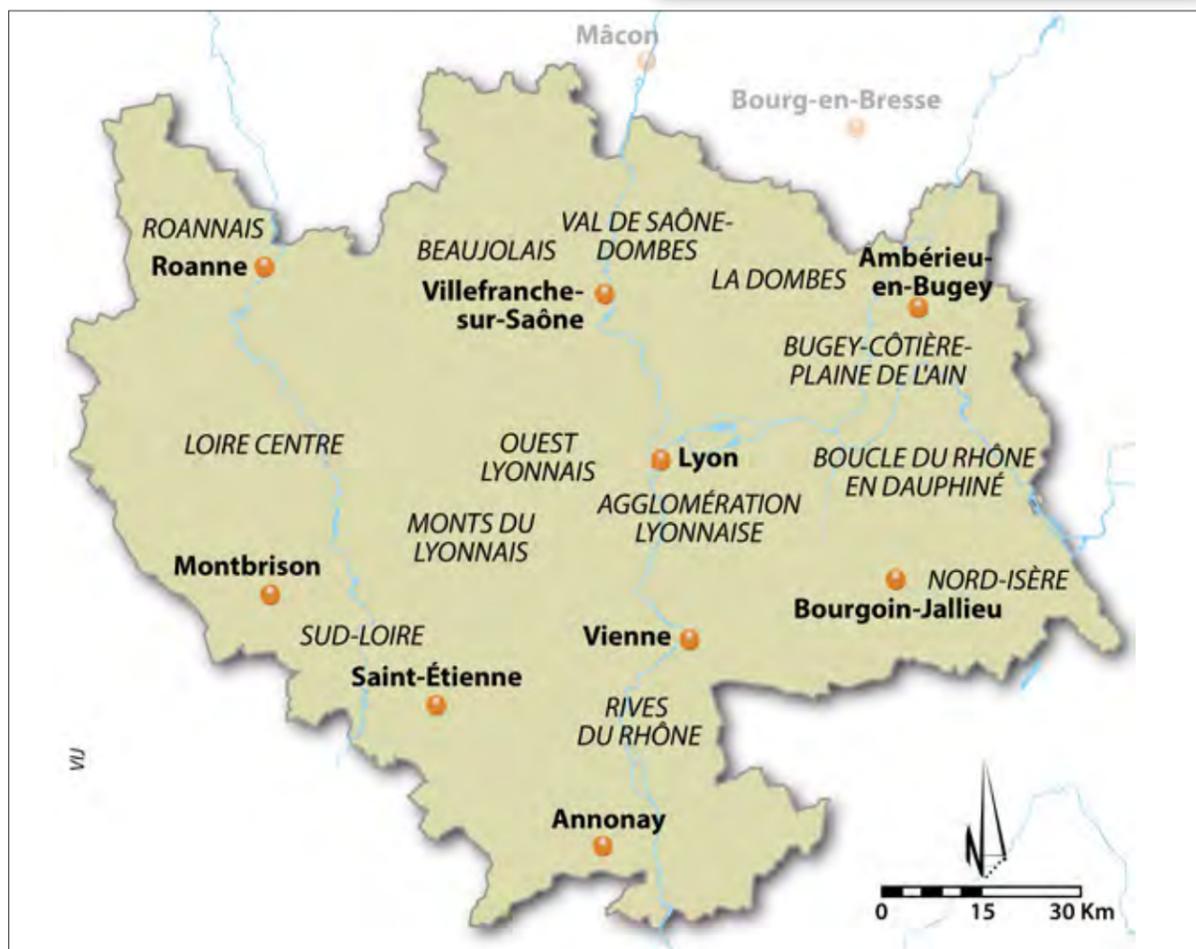
Partant des singularités de chaque Scot, il s'agit d'identifier les enjeux qui font sens auprès de tous les Scot et de construire des réponses communes aux problématiques de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne accompagnent cette démarche au quotidien.

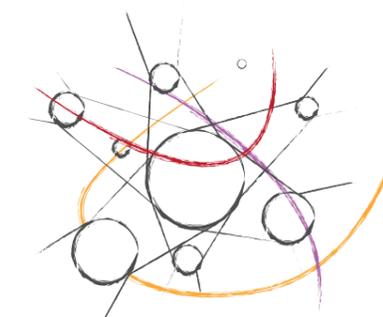
Une démarche coopérative rassemblant treize syndicats mixtes porteurs de Scot

- 3,2 millions d'habitants
- 2 grandes agglomérations de plus de 500 000 habitants : Lyon et Saint-Etienne
- 60 établissements publics de coopération intercommunale
- 11 Autorités organisatrices de transport
- 964 communes
- Superficie : 12 259 km²
- Densité : 260 hab./km²

Les territoires de l'inter-Scot



Une plateforme d'échanges en marche depuis dix ans



Des présidents qui dialoguent et qui agissent

Le pilotage de la démarche est assuré par les présidents de Scot qui se rencontrent annuellement. Conçues à l'origine comme un lieu où se décidaient le programme d'étude, son financement, sa mise en œuvre, ces rencontres sont devenues progressivement de véritables espaces d'échanges et de partage d'objectifs d'aménagement du territoire métropolitain.

La démarche inter-Scot a également permis aux élus de prendre des positions collectives sur des thèmes majeurs tels que le commerce, la gestion des matériaux et sur les grandes infrastructures.

Un travail technique en continu

Des comités techniques se réunissent toutes les six semaines. Ils associent les treize chefs de projet Scot, la Dreal Rhône-Alpes, la Région Rhône-Alpes, la Rul et le Grand Lyon. Ces comités ont pour fonctions essentielles de mettre en œuvre le programme de travail défini par les présidents de Scot et de permettre des échanges de pratiques entre professionnels.

Le coût du programme de travail, d'un montant annuel d'environ 200 000 €, est financé par l'ensemble des syndicats mixtes de Scot.

L'animation technique est assurée par les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne réunies dans le cadre d'une ingénierie commune.

7^{èmes} Rencontres Nationales des Scot



L'organisation, à Lyon en 2011, des 7^{èmes} Rencontres nationales des Scot, portée collectivement par l'inter-Scot, avec l'appui de l'Agence d'urbanisme de Lyon, a contribué à renforcer les liens de travail et de coopération entre tous les partenaires.



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



Après ce rendez-vous, notre démarche ne sera plus la même. Nous sommes sûrs qu'elle ne pourra que gagner en pertinence et en profondeur. Qu'elle saura, encore plus que les années passées, fédérer les énergies et coordonner les pratiques d'aménagement.



Les dates clés de l'inter-Scot

1^{er} Forum de l'inter-Scot : Bron, 2003
Officialisation de la démarche

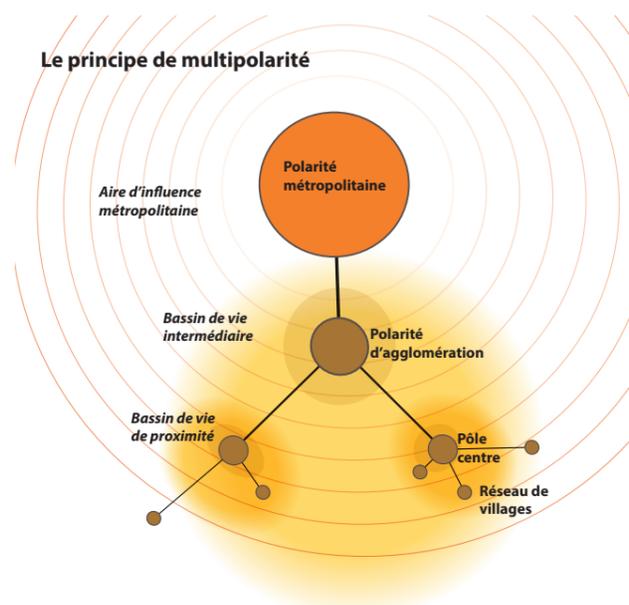
Depuis 2004, une rencontre « officielle » par an :

- **Elaboration du premier programme partenarial de l'inter-Scot et validation du financement correspondant**, Lyon, 2004
- **La métropole, une réalité qui s'impose**, Lyon, 2005
- **Présentation de la démarche prospective**, Villefranche, 2005
- **Le Chapitre commun de l'inter-Scot**, Crémieu, 2006
- **Quelles ambitions démographiques, quelles implications à l'échelle métropolitaine ?**, Saint-Etienne, 2006
- **Transport en commun et stratégie de développement urbain**, Maubec, 2007
- **Développement économique et zones d'activités**, Saint-Romain-en-Gal, 2007
- **L'inter-Scot : bilans et perspectives**, Givors, 2008
- **Le commerce : enjeux d'aménagement et orientations partagées par les 11 Scot**, Saint-Bernard, 2009
- **Elaboration du programme de travail inter-Scot 2010-2014**, Lyon, 2010
- **Organisation des 7^{èmes} Rencontres nationales des Scot, Les Scot à l'épreuve des grandes réformes**, Lyon, 2011 et bilan de ces rencontres, Chazey-sur-Ain, 2011
- **Signature de la Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité**, Givors, 2012
- **Actualisation du Chapitre commun**, Saint-Martin-en-Haut, 2013

Une aire métropolitaine multipolaire

L'aire métropolitaine lyonnaise devrait atteindre plus de 3 500 000 habitants en 2040, soit une progression de 15 000 habitants par an. Pour répondre à cette croissance, les élus se sont accordés sur un modèle de développement « anti tâche d'huile » qui s'appuie sur les principales polarités urbaines. Ces polarités, lieux privilégiés d'accueil de population, organisent des bassins de vie et sont dotées d'équipements structurants, d'emplois et de services à la personne. Les élus entendent ainsi éviter la dilution de l'habitat et des activités le long des axes routiers et préserver les grands espaces de nature.

Par ailleurs, des politiques de logement solidaires sont soutenues par les élus des Scot. A l'échelle de chaque Scot, est prévue la construction de logements abordables en quantité suffisante pour permettre l'accès du plus grand nombre à un logement.

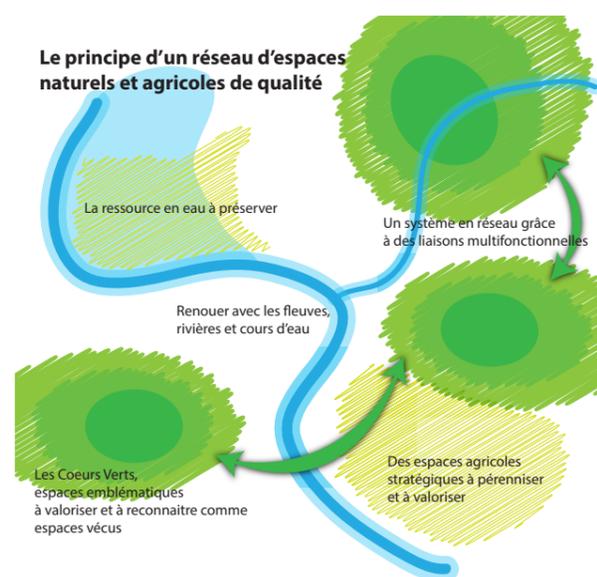


Une aire métropolitaine nature

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

La moitié de l'aire métropolitaine est consacrée à l'agriculture, repositionnée comme une filière économique à part entière, à même d'exporter ses productions et de répondre aux besoins des habitants dans une logique de circuits courts.

Les Scot s'entendent également pour assurer, en cohérence avec les schémas régionaux *ad hoc*, la mise en réseau des espaces naturels et agricoles, à travers un système de liaisons vertes à finalités écologique (biodiversité), paysagère et fonctionnelle (voies vertes à usage de loisirs).



Une aire métropolitaine attractive

Deuxième pôle économique français, l'aire métropolitaine lyonnaise possède de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle nationale et européenne. Chaque territoire dispose d'une capacité à valoriser, par ses ressources et ses savoir-faire, des domaines d'excellence.

L'Inter-Scot promeut la complémentarité entre les sites économiques de l'aire métropolitaine lyonnaise. Levier de la dynamique économique, cette complémentarité est affichée comme une priorité par les Scot qui ont identifié une trentaine de sites de développement économique métropolitains de première importance.

Autre sujet économique majeur, le commerce joue un rôle prépondérant dans l'organisation et le fonctionnement des territoires. S'agissant des activités commerciales, les Scot s'entendent sur la nécessité d'une maîtrise du développement des grandes surfaces périphériques au profit du commerce de centre-ville et de proximité ainsi que sur des principes communs d'aménagement commercial (cf. Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité p. 15).

Une aire métropolitaine accessible

Le réseau de transports collectifs constitue l'armature de l'organisation multipolaire et du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine lyonnaise. Structuré autour des étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, il doit permettre aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens.

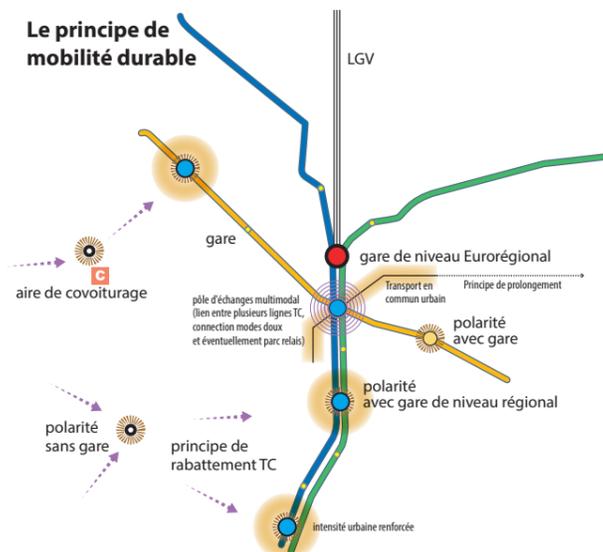
L'organisation et la montée en puissance de ce réseau de transports sont jugées prioritaires par les élus. Ils considèrent également essentiel de développer les espaces urbains autour des haltes et des gares du territoire.

Pour les espaces qui ne bénéficient pas de cette offre de transport, l'objectif est de mettre en place des politiques de mobilité durable, adaptées aux territoires et jouant de tous les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle (parcs-relais, lignes de rabattement, pratique de la marche et du vélo).

La « maison commune métropolitaine »

Les treize Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire et sur 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.



Une boîte à outils pour l'aire métropolitaine lyonnaise

Inter-Scothèque : publications de 2004 à 2009

Le Diagnostic métropolitain (2003-2007)

- Vers un aménagement concerté de la région lyonnaise, Schéma de cohérence territoriale, 2003
- Les dynamiques du marché du logement dans l'aire métropolitaine lyonnaise : stratégies des opérateurs privés, expertise de l'inter-Scot, 2007
- Un regard sur les dynamiques économiques de l'aire métropolitaine lyonnaise, expertise de l'inter-Scot, 2007

Prospective (2004-2006)

- Les dynamiques démographiques de l'aire métropolitaine lyonnaise, 2004
- Exercice prospectif pour la métropole lyonnaise, Carnet de bord, 2005
- Vers quel lendemain allons-nous ? Bulletin de veille, 2006
- Les dynamiques d'emploi de l'aire métropolitaine lyonnaise, 2005
- La mobilité au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise, 2005

Le projet métropolitain

- Chapitre commun : diagnostic partagé et objectifs communs, 2006
- Les quatre livrets métropolitains (2007) :
 - Habitat et formes alternatives
 - Polarités et RER
 - Espaces naturels et agricoles
 - Développement économique et zones d'activités

Le temps de la mise en œuvre

- Les potentiels d'urbanisation autour des gares (2005)
 - des Rives du Rhône
 - du Sepal
 - de l'étoile ferroviaire lyonnaise
 - du Nord-Isère
- Les indicateurs de suivi des Scot : occupation des sols/ environnement (2008-2009)
- Guide pratique pour un habitat de qualité, 2009

Les publications inter-Scot : du diagnostic aux orientations communes

Les premières années de l'inter-Scot (2003-2005) ont été consacrées aux diagnostics conduits en commun et à la construction d'un ensemble de principes d'aménagement partagés, rassemblés dans le Chapitre commun métropolitain (2006). Ce Chapitre commun a fait l'objet d'une déclinaison en cinq livrets métropolitains (2007-2008).

Depuis 2009, au fur et à mesure que les Scot de l'aire métropolitaine entrent en phase d'approbation et de mise en oeuvre, la démarche inter-Scot s'oriente vers des missions d'observation, de veille et de définition de langage commun.

L'urbanisme commercial, un intérêt majeur

Améliorer la connaissance et l'observation : vers un système d'observation des dynamiques commerciales métropolitaines

En partenariat avec les Chambres de commerce et d'industrie (CCI) de l'aire métropolitaine lyonnaise et la CCI de Région, un processus d'observation de l'activité commerciale a été mis en place en 2013. A l'échelle de six départements, on dispose désormais d'une base de données fiable sur les autorisations commerciales et les avis des Commissions départementales d'aménagement commercial (CDAC). Ce dispositif permet également d'observer les dynamiques et les interdépendances commerciales à l'échelle des treize Scot.

Réalisations : Analyse des dynamiques commerciales de Scot et entre chaque Scot, Portrait statistique de l'emploi dans le commerce de détail.

Dialoguer avec les opérateurs commerciaux

Douze présidents de Scot ont procédé fin 2012 à la signature d'une « charte pour un aménagement commercial durable et de qualité de l'aire métropolitaine lyonnaise ».

Véritable première à l'échelle nationale, cette charte, établie à partir d'une réflexion collective, fixe un ensemble d'orientations susceptibles d'améliorer l'insertion urbaine et environnementale du commerce dans les territoires.

Cette charte a ouvert un dialogue actif avec les opérateurs commerciaux. C'est ainsi qu'une douzaine d'acteurs a « rejoint » la Charte et adhéré à ses principes.

Réalisation : Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité de l'aire métropolitaine lyonnaise.

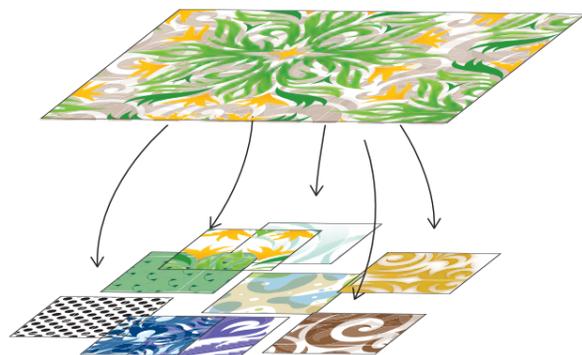
Partager l'information, se concerter sur les projets

Les projets commerciaux, notamment d'envergure métropolitaine, voire régionale (type « village de marque », *retail park*), impactent fortement les territoires. C'est pourquoi une veille sur les concepts et sur l'actualité de l'urbanisme commercial a été mise en place à l'échelle de l'aire métropolitaine. En donnant à voir ainsi l'ensemble des projets commerciaux, elle contribue à développer un dialogue constructif entre Scot sur ces projets.

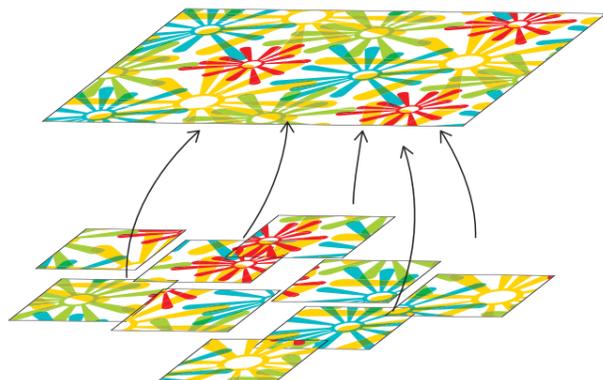
Réalisations : Bulletin de veille sur les concepts commerciaux (*drive*) et Bulletin de veille métropolitain sur l'urbanisme commercial (actualité juridique et conjoncturelle, éléments de prospective ainsi qu'un état des lieux des grands projets commerciaux de l'aire métropolitaine lyonnaise).



1. La déclinaison d'une vision métropolitaine plus ou moins appropriée



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



De la juxtaposition au recollement des Scot : vers une harmonisation

Depuis sa création, l'inter-Scot poursuit l'objectif de faire de la cartographie un véritable outil de dialogue permettant d'identifier et de localiser les points d'accord et de désaccord entre Scot. Encore fallait-il attendre que la première génération de Scot ait vu le jour et que le dispositif inter-Scot ait atteint une maturité technique et politique suffisante pour que cette ambition puisse se concrétiser.

Le chantier est maintenant lancé, étant entendu qu'il ne s'agit pas de faire un Scot unique, ni même d'homogénéiser les différents documents. L'originalité de la démarche, animée par les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne, consiste à proposer aux Scot une méthode « ascendante » et des outils qui partent de leurs projets de territoires pour arriver à une représentation de l'aire métropolitaine où les Scot « parlent la même langue ». Une véritable innovation depuis les politiques de planification et d'aménagement de l'aire métropolitaine des années 1970. Ce travail d'harmonisation s'effectue en lien avec le Pôle Métropolitain, très concerné par cette avancée. Les résultats en sont attendus pour 2015.

Réalisations :

- six posters thématiques de juxtaposition des Scot, un poster des cartes de synthèse,
- trois cartes schématiques de recollement, un « book » décrivant et mesurant les écarts et/ou convergences constatés entre les Scot.

Un socle de connaissances en chiffres et en cartes

Une quinzaine d'indicateurs clés communs à tous les Scot a été identifiée à l'échelle de l'inter-Scot. Ces outils de suivi partagés doivent permettre de mesurer la mise en oeuvre d'un certain nombre d'orientations issues du « Chapitre commun ».

Par ailleurs, la collection « Réalités métropolitaines », initiée en 2011, offre, à l'échelle de l'aire métropolitaine, un ensemble original de posters développés par les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne.

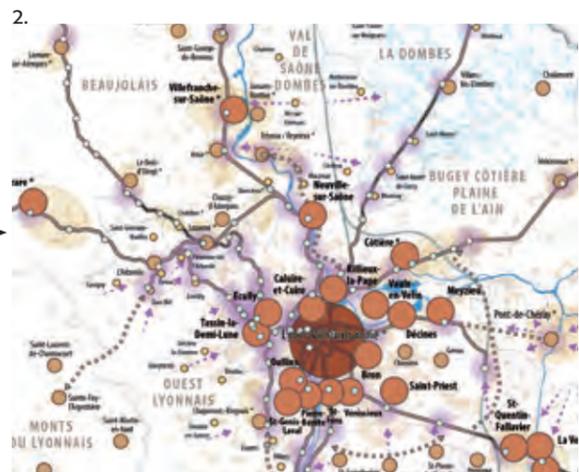
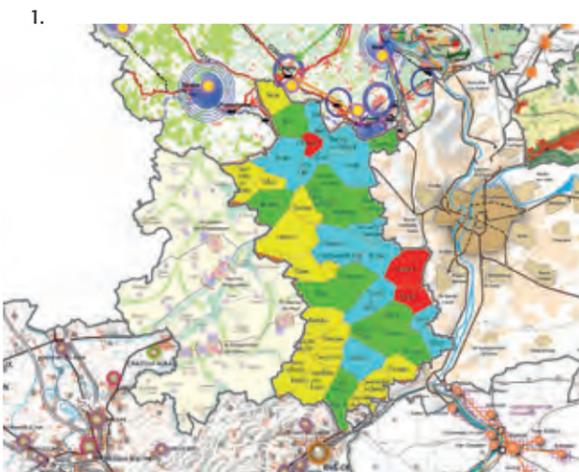
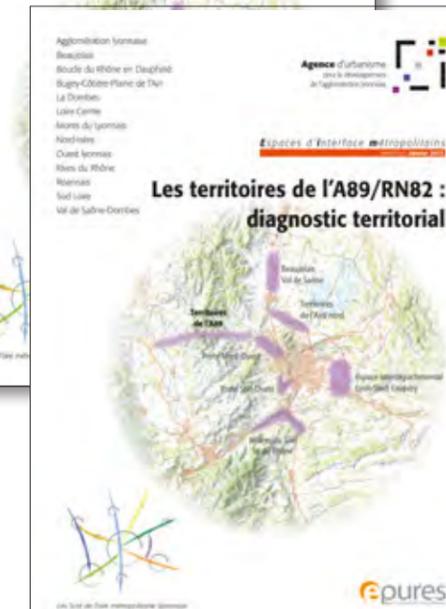
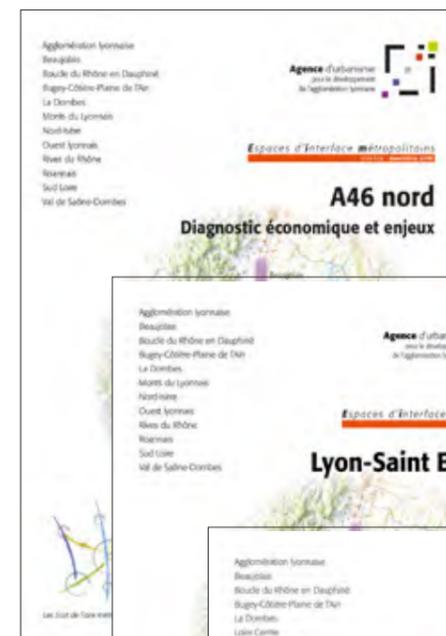
A cette série de posters, s'ajoute un lexique métropolitain définissant les périmètres institutionnels, de stratégies et de planification, d'observations et d'études.

Réalisations : posters sur l'administration territoriale, la géographie, les espaces naturels et agricoles, le réseau urbain.

La poursuite des démarches partenariales entre territoires

Plusieurs études ont été menées à la demande des élus sur les Espaces d'interface métropolitains (EIM), là où les enjeux de développement concernent plusieurs Scot. Ces territoires d'interface nécessitent des démarches d'aménagement coordonnées qui ne pourront prendre effet que si elles sont partagées avec les acteurs du territoire considéré, en particulier les intercommunalités. Il s'agit donc de concrétiser cette démarche de partage des enjeux identifiés dans les diagnostics.

Réalisations : diagnostics EIM A46 Nord, EIM Lyon-Saint Exupéry, EIM A89/RN82



L'aire métropolitaine lyonnaise dans le « Carré métropolitain »

Composé de la région urbaine de Lyon, de l'inter-Scot et des principales aires urbaines*. Cadre des principales représentations commun à l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise (Urbalyon) et à l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise (Epures) dans le cadre de leurs missions métropolitaines.

- Carré métropolitain : plus de 1 800 communes
- Population : plus de 3,5 millions d'habitants
- Superficie : plus de 22 500 km²
- Densité : plus de 150 hab./km²

* Aire urbaine : périmètre statistique composé d'un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes périurbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
Source : Insee, définition simplifiée



Le territoire de la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA)

Territoire stratégique de mise en application des orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et de développement, de protection et de mise en valeur des espaces.

- DTA de l'aire métr. lyon. : 381 communes
- Population : 2 448 352 habitants
- Superficie : 4 478 km²
- Densité : 547 hab./km²

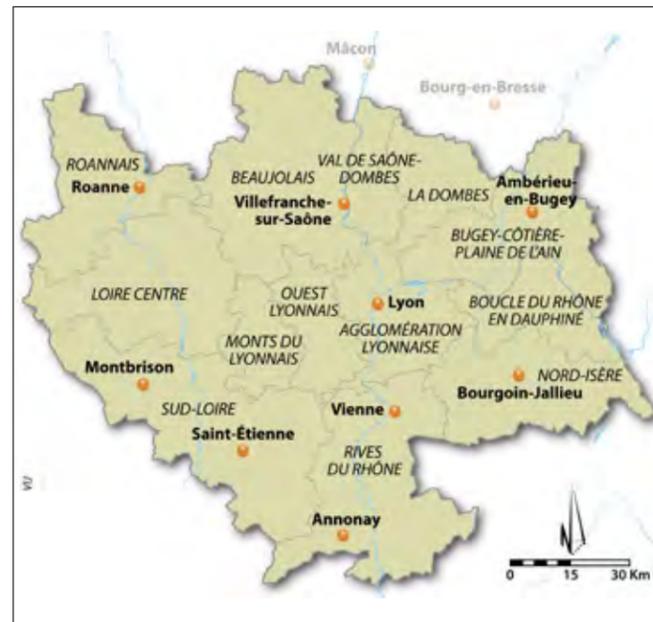


L'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Territoire de coordination et de mise en cohérence des documents de planification stratégique (13 schémas de cohérence territoriale) de l'aire métropolitaine lyonnaise, principalement en matière d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace et d'équipements.

Ce territoire correspond à celui de la démarche du même nom initiée par les élus et les partenaires de l'Agence d'urbanisme de Lyon en 2004.

- Inter-Scot : 964 communes
- Population : 3 182 911 habitants
- Superficie : 12 259 km²
- Densité : 260 hab./km²



Le territoire du Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML)

Territoire de mise en œuvre d'actions relatives à une tarification coordonnée, à un système d'information multimodale et à la coordination de services de transports de ses membres.

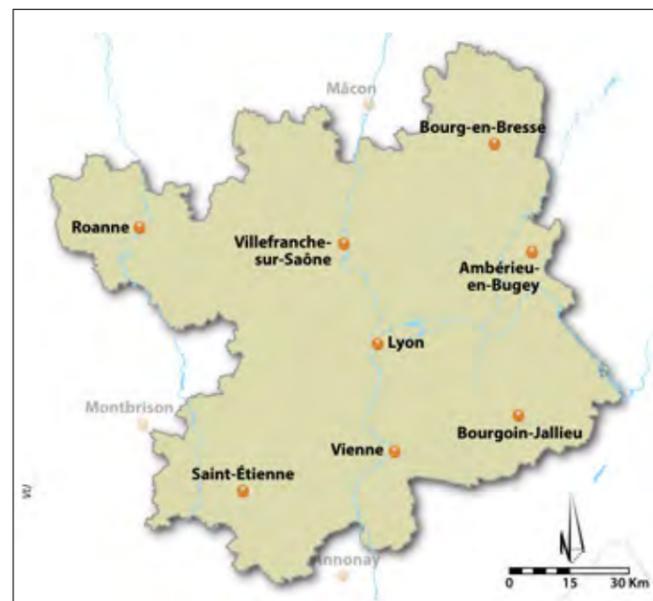
- SMT AML : 279 communes
- Population : 2 144 821 habitants



La Région urbaine de Lyon (Rul)

Territoire de concertation des stratégies et des projets métropolitains dans les champs de l'observation économique, de la logistique, du transport de marchandises, du tourisme, de la culture ou des transports collectifs.

- Rul : 805 communes
- Population : 3 084 756 habitants
- Superficie : 10 381 km²
- Densité : 297 hab./km²

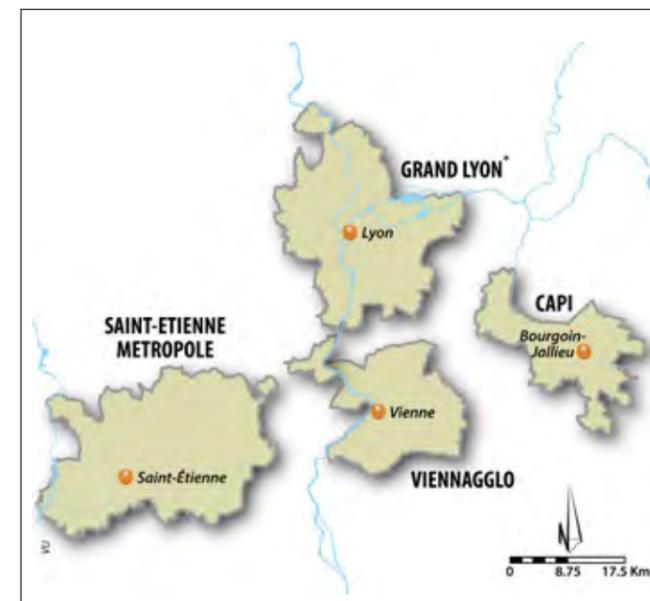


Le Pôle Métropolitain

Territoire de mise en œuvre d'actions communes entre quatre intercommunalités en vue de promouvoir un modèle de développement et d'aménagement durables, et d'améliorer sa compétitivité et son attractivité.

- Pôle Métropolitain : 160 communes
- Population : 1 927 773 habitants
- Superficie : 1 891 km²
- Densité : 1 020 hab./km²

* Métropole de Lyon au 1^{er} janvier 2015



Roannais

Beaujolais

Val
de Saône-
Dombes

La Dombes

Bugey-Côtière-
Plaine de l'Ain

Loire
Centre

Ouest
lyonnais

Agglomération
lyonnaise

Boucle
du Rhône
en Dauphiné

Monts
du Lyonnais

Nord-Isère

Sud Loire

Rives
du Rhône

Référents Scot :

Michèle Ciavatti, Scot de l'Agglomération lyonnaise, mciavatti@grandlyon.org

Estelle Bombenon, Scot Loire Centre, eb.scotloirecentre@yahoo.com

Hélène Gautron, Scot des Monts du Lyonnais, scot.montsdulyonnais@gmail.com

Caroline Hengy, Scot du Val de Saône-Dombes, syndicadmixtevaldesaone@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 : Sébastien Rolland s.rolland@urbalyon.org,
Sandra Marques, s.marques@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**

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