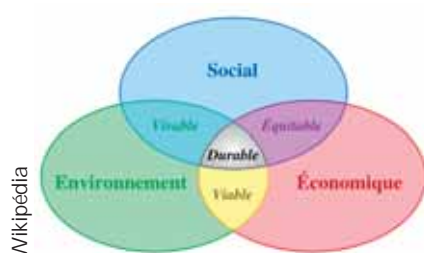


Choisir un mode de développement métropolitain durable

La charte « RUL 2010 », ne fait pas littéralement référence au terme de « développement durable », concept défini en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement dans le Rapport Brundtland.

Cependant, elle met fortement l'accent sur le choix d'un développement alternatif permettant de concilier la croissance et l'environnement, les modes de transport et la qualité de vie, l'urbain et le rural, etc.



Elle exprime ainsi très tôt qu'un projet métropolitain ne peut pas s'appuyer seulement sur des objectifs de performance et de rayonnement, il doit pouvoir durer, et compter pour cela sur la mise en place de stratégies connexes d'aménagement du territoire, de cohésion sociale, de protection environnementale garantissant « la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins ».

Lors du séminaire de 1998, consacré au développement durable, cette problématique a pu être approfondie au travers de l'examen de bonnes pratiques et l'élaboration d'un schéma de référence.

Ce fut aussi l'occasion de montrer que la recherche de pistes d'action sur ce sujet impliquait la participation de tous les territoires et que la réflexion ne pouvait se restreindre aux seuls espaces urbains.

Les lois Voynet, Chevènement et la loi SRU, ont conduit au début des années 2000 à l'émergence de multiples intercommunalités, d'une douzaine de syndicats mixtes de Scot sur la région urbaine lyonnaise et à l'intégration, faite loi, du développement durable dans les exercices de planification.

En 2002, ce contexte foisonnant, et la volonté de promouvoir une approche métropolitaine (compte tenu des enjeux de développement et de la réalité de fonctionnement de la région urbaine lyonnaise) a conduit l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise à initier une démarche dite « inter-Scot » ; scène de coopération et d'échanges sur les différents projets de territoires voisins, associant l'Etat et la RUL.

L'inter-Scot s'est progressivement « officialisé » dans un comité de pilotage semestriel des Présidents de Scot. Il permet aujourd'hui de disposer sur la région urbaine lyonnaise (parallèlement au comité de pilotage de la DTA mis en place par l'Etat) d'un lieu de débat et de définition entre territoires des grandes orientations d'aménagement et de développement de l'espace métropolitain à l'horizon 2030.

En relation avec la coopération métropolitaine, plusieurs questions relatives au développement durable ont trouvé place dans les travaux engagés par l'inter-Scot durant la période 2003-2006 (cf. pages suivantes).

« Les mégalo-poles ont désormais rencontré leurs limites, et on connaît précisément les risques divers qui s'y rattachent, qu'il s'agisse d'un engorgement des communications, de la détérioration de la qualité de vie, d'une rapide désagrégation sociale, ou même de la montée de l'insécurité. L'enjeu est de rompre avec cette logique fatidique, et d'élaborer une solution de développement alternative.
Charte « RUL 2010 »

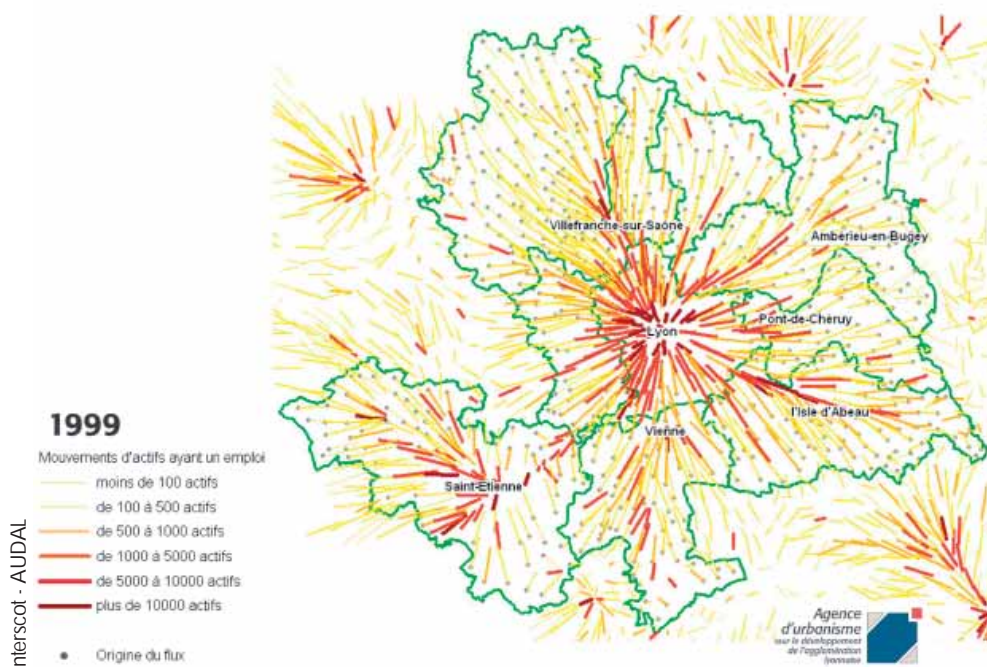
« L'organisation institutionnelle du territoire métropolitain est particulièrement complexe et morcelé... cette complexité se retrouve en particulier dans la planification urbaine... »
DTA

« Favoriser la connaissance réciproque entre tous ces territoires et faire en sorte que chacun ne se vive plus comme une entité isolée mais comme la composante d'un ensemble cohérent »
« Forum 2004- les territoires qui font la métropole »

Diagnostic et prospective de l'espace métropolitain

La démarche inter-Scot est un dispositif de mutualisation et coopération entre les syndicats mixtes porteurs de Scot métropolitains. Ce dispositif a pour ambition d'inscrire les projets de développement et les orientations des 10 Scot dans une dynamique métropolitaine.

La phase de diagnostic, qui s'est étendue de 2003 à 2006, a permis de mettre en évidence la nature et l'ampleur des liens entre territoires sur des sujets aussi cruciaux que l'urbanisation, la mobilité, l'économie, l'agriculture et l'environnement.



L'ensemble des résultats de ce diagnostic ont été consignés dans le premier livret de l'inter-Scot « Vers un aménagement coordonné de la Région Lyonnaise » (novembre 2003) qui pointait, notamment, quatre enjeux partagés :

- Accentuer fortement la complémentarité entre les modes de transport : les relations centre-périphérie et périphéries à périphéries impliquent un usage raisonné de l'automobile et la mise en place de solutions multimodales.
- Favoriser les parcours résidentiels : le souci de diversification de l'offre de logements doit trouver dans le parc existant et la construction neuve une expression spécifique selon le contexte local, tout en veillant à répondre à certains besoins insatisfaits.
- Intégrer l'agriculture au développement de l'aire métropolitaine : l'agriculture, avec les activités qui lui sont liées, est d'autant plus importante qu'elle favorise une occupation diversifiée des espaces et qu'elle peut constituer, par la force de son armature, une véritable « infrastructure » de la ville durable.
- Hiérarchiser les espaces d'activité et articuler grandes zones et développement local: c'est en terme de complémentarité entre le positionnement des différents espaces économiques que le développement des territoires doit être pensé.

Des études de projection sont venues compléter ce diagnostic sur les thèmes de la dynamique démographique, de la mobilité et de l'emploi. S'appuyant sur le prolongement des tendances passées et la connaissance du « futur engagé », ces trois livrets ont abouti à la constitution de scénarii métropolitains au fil de l'eau, considérés comme les scénarii de référence.

Enfin, un exercice de prospective relativement libre, associant les chefs de projet des 10 Scot ainsi que la DRE, la RUL et la DPSA, confié à des consultants en prospective, est venu conclure cette phase de diagnostic.

Il a permis d'identifier cinq figures possibles, à la fois conjointes et concurrentes, d'évolution métropolitaine (cf. page d'illustration sur les figures 2030).

À l'avenir, ces schémas, dessins, questionnements, images de l'aire métropolitaine ont vocation à constituer un référentiel commun à partir duquel les Scot pourront suivre les grands sujets de l'aire métropolitaine :

- gouvernance,
- structuration spatiale,
- modèle de développement,
- identité(s) de l'aire métropolitaine.

La « mise sous surveillance » de ces 4 sujets pourrait s'appuyer sur la capacité d'un certain nombre de capteurs, sur le terrain, à émettre des signaux indiquant des inflexions dans l'évolution des territoires et sur l'interprétation de ces messages par le comité inter-Scot au regard de la grille des figures 2030.

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

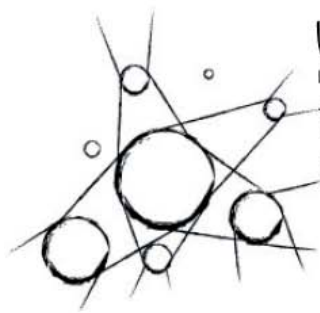
Un premier bulletin restituant cet exercice de veille est paru en avril 2006 « Vers quelle métropole allons-nous ? ».

L'ensemble de ces travaux rétrospectifs et de prospective se retrouvent dans les diagnostics des 9 Scot, formant ainsi un socle commun.

Les figures 2030 de l'espace métropolitain



Interscot - AUDAL

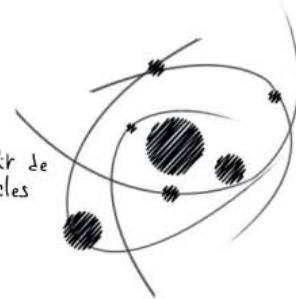


la métropole intégrée

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

la métropole atomisée

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

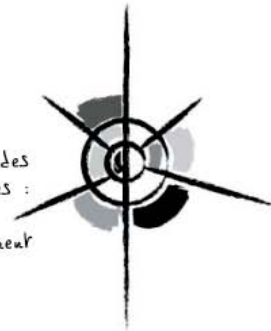


la métropole franchisée

Le développement métropolitain est lié aux logiques marchandes et donc aux diégrammes de l'emplacement.

la métropole fonctionnelle

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



la métropole engagée

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

Un chapitre commun des Scot

Fin 2005-début 2006, les Scot métropolitains sont progressivement entrés dans la phase de construction de leur projet d'aménagement voire même dans la rédaction de leurs orientations :

- Deux Syndicats Mixtes, la Dombes et le Val de Saône Dombes, ont arrêté leur Scot ;
- L'Ouest Lyonnais et la Boucle du Rhône en Dauphiné ont avancé dans la rédaction de leur Document d'Orientations Générales ;
- Les Scot Sepal, Nord Isère, Sud Loire, Rives du Rhône et Beaujolais sont, quant à eux, en phase finale de diagnostic ou élaboration de pré PADD.(Projet d'aménagement et Développement Durable)

L'inter-Scot a accompagné cette progression des exercices de planification. Dès janvier 2006, il a été décidé d'introduire une dimension métropolitaine forte dans les PADD et DOG (Dossier d'Orientations Générales) des 9 Scot, avec la réalisation de deux documents : le chapitre commun et le livret métropolitain.

Le chapitre commun

Au travers du chapitre commun, qui a vocation à figurer en préambule des PADD des Scot, les Scot reconnaissent leur responsabilité collective sur l'aménagement de l'espace métropolitain et identifient cinq grands objectifs partagés :

- Une métropole accueillante avec pour ambition de définir et réunir, à l'échelle métropolitaine, les conditions d'attractivité les plus favorables à cet accueil,
- Un développement cohérent de l'étoile ferroviaire et de l'habitat,
- Une métropole nature qui protège et valorise son environnement ,
- Une attractivité économique conçue sur la complémentarité ,
- Une métropole ouverte sur les espaces régionaux, ses voies de communication naturelles et le reste du monde (rôle majeur du pôle aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry).

L'architecture du projet politique que se donneront les élus des Scot devra être cohérente avec les objectifs de ce chapitre commun.

Le livret métropolitain

Ces cinq objectifs métropolitains sont maintenant déclinés en études qui viendront préciser et/ou faciliter leur mise en œuvre sur les territoires de l'inter-Scot. Ces études seront réunies dans un livret métropolitain.

Quatre volets importants du livret métropolitain sont inscrits au programme 2007, trois d'entre eux ayant déjà démarré en 2006 :

- Un volet foncier et habitat qui a pour objectif d'identifier les leviers dont disposent les Syndicats Mixtes de Scot pour définir des politiques de logement ambitieuses (outils réglementaires, partenariats publics/privés),
- Un volet transport et urbanisme, au travers de l'extension de la démarche «urbagare» aux axes ferroviaires de l'inter-Scot. Une première phase vient d'être lancée avec la réalisation d'une étude du potentiel de développement urbain autour des gares de la dorsale ferroviaire des Rives du Rhône,

« En termes de planification, il est nécessaire d'avoir une vision d'ensemble à l'échelle de la région urbaine lyonnaise en favorisant la concertation entre futurs SCOT »
Charte « RUL 2010 »

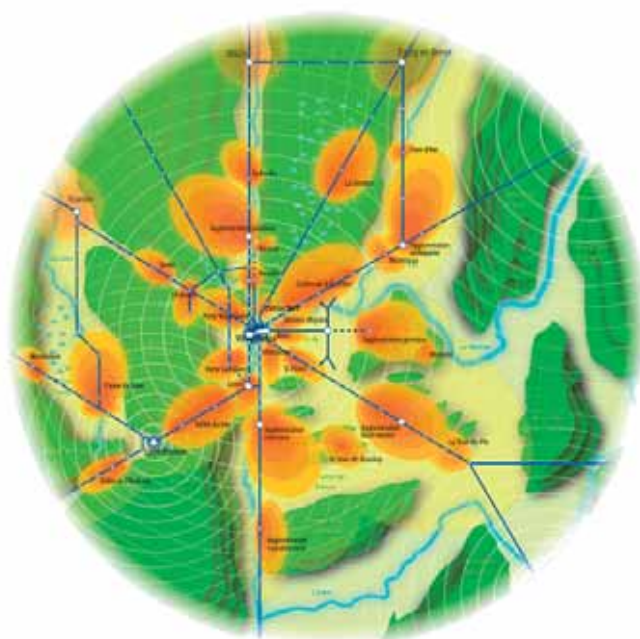
« Faire s'épanouir les divers espaces de la région urbaine de Lyon. Autour du cœur de la région urbaine représenté par le Grand Lyon, comme les pétales irréguliers d'une fleur : la Dombes et sa côte, le Val de Saône joint au sud du Beaujolais, le Roannais et l'Ouest du Beaujolais, les Monts du Lyonnais, le Sud de la Loire, la Vallée du Rhône, et l'ensemble Plaine de l'Ain-Satolas-L'Isle-d'Abeau.. »
Charte « RUL 2010 »

« Les orientations du schéma de référence du développement durable :
- La qualité de l'environnement en tant que facteur essentiel d'attractivité des territoires et de performance des entreprises
- La maîtrise de l'étalement urbain et l'organisation cohérente des déplacements

- Des espaces et des ressources naturels reconnus dans leurs fonctions vitales, préservés de la pression urbaine, gérés et mis en valeur de manière concertée
- Le renforcement et la diffusion des compétences et des savoir-faire en environnement et développement durable »

« Forum 1998
- développement durable »

- Un volet agricole qui s'articulera autour d'un exercice de prospective agricole (quelle agriculture en 2030?) ainsi qu'une évaluation des outils de préservation et de valorisation disponibles,
- Un volet trame verte qui déclinera les principes de construction de la trame métropolitaine à l'échelle des territoires,
- Un volet de suivi des Scot, avec l'élaboration d'indicateurs environnementaux à l'échelle métropolitaine.



Interscot - AUDAL

