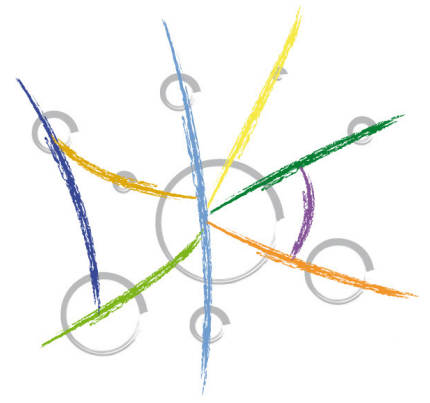


Agglomération Lyonnaise
Beaujolais
Boucle du Rhône en Dauphiné
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
La Dombes
Nord-Isère
Ouest Lyonnais
Rives du Rhône
Roannais
Sud Loire
Val de Saône-Dombes



**Les Scot de l'aire métropolitaine
Lyon - Saint-Etienne**



L'essentiel de l'inter-Scot

15 ans de dialogue et de construction territoriale

Novembre 2020



Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

1

L'INTER-SCOT, UN MODÈLE DE COOPÉRATION ORIGINAL POUR UN TERRITOIRE COMMUN

L'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne : un périmètre de coopération au cœur de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

FONCTIONNEMENT DE LA DÉMARCHE INTER-SCOT :

- ▶ 1 à 3 rencontres des Présidents par an
- ▶ 8 comités techniques par an
- ▶ Un appui des agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Étienne depuis le fondement de la démarche
- ▶ Un programme de travail partenarial
- ▶ Un principe d'égalité dans la gouvernance (1 Scot = 1 voix)
- ▶ Une démarche souple sans structure juridique

 Pour en savoir plus : www.inter-scot.fr

Temps forts et études notables

2003

- Forum de Bron : 1^{re} rencontre des territoires de l'aire métropolitaine
- Diagnostic métropolitain : 3 cahiers thématiques

2004

- Création de l'inter-Scot
- Carnets de projection des tendances démographiques et économiques

2005

- Démarche prospective
- « Urbagare » : potentiels d'urbanisation autour des gares

2006

- Signature du Chapitre commun de l'inter-Scot

2007

- 4 livrets métropolitains thématiques :
 - habitat et formes alternatives,
 - polarités et RER,
 - espaces naturels et agricoles,
 - développement économique et zone d'activités.

2008

- L'inter-Scot: bilans et prospectives
- Indicateurs de suivi du Chapitre commun

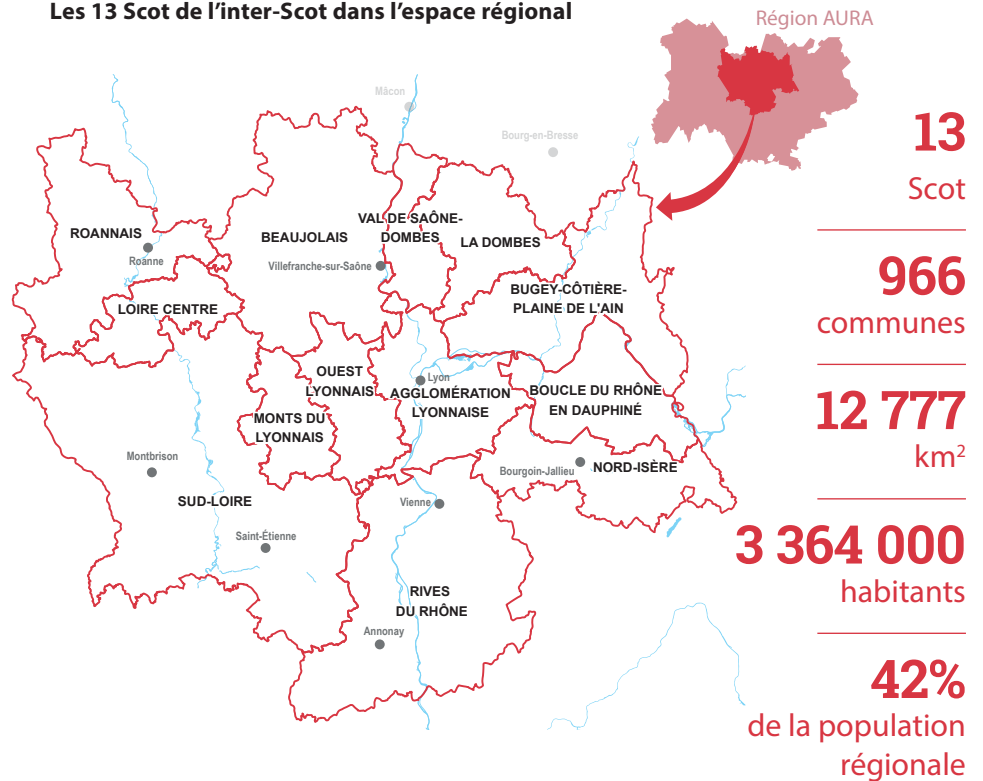
2009

- Livret thématique sur le commerce

2010

- Espaces d'interface métropolitains* (EIM) : A46 Nord

Les 13 Scot de l'inter-Scot dans l'espace régional



« A mesure de l'avancée de l'inter-Scot, nous avons vu grandir la compréhension des enjeux d'envergure métropolitaine, ainsi que la prise de conscience des interactions qui existent entre nos territoires. D'où la rédaction d'un Chapitre commun métropolitain, qui comprend un diagnostic et des objectifs partagés. »

Raymond Terracher, vice-président du Scot de l'agglomération lyonnaise 2004 - 2010

1 412 000 emplois

44% des emplois de la région

Des interdépendances fortes, des territoires complémentaires

Un territoire vécu au-delà des limites administratives

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des pôles d'emplois font exister au quotidien l'espace métropolitain Lyon - Saint-Étienne, fort de plus de 3 360 000 habitants, l'un des quinze premiers en Europe.

Dès la fin des années 1960, l'aire métropolitaine a été reconnue comme le territoire pertinent pour penser un développement cohérent, dans un contexte où les dynamiques territoriales et les flux appelaient déjà à une réflexion à large échelle.

Ces interrelations entre territoires demeurent, en s'affranchissant des limites administratives : marchés immobiliers, déplacements domicile-travail, logiques d'implantation des entreprises, système alimentaire, ...

Des complémentarités à exploiter

Située au cœur d'une grande région et sur des axes de transit importants au niveau européen, l'aire métropolitaine dispose de réels atouts et offre à ses habitants un bassin d'emplois à fort potentiel ainsi qu'une indéniable qualité de vie.

L'espace métropolitain s'est construit autour de deux métropoles et de plusieurs villes moyennes. Ces ensembles urbains accueillent ainsi près de 85% de la population.

Parallèlement, plus de 80 % des espaces de l'aire métropolitaine sont à vocation naturelle et agricole ce qui constitue un atout majeur pour l'économie agricole, le cadre de vie, l'environnement et la résilience du territoire.

La complémentarité des territoires rend incontournable un dialogue permanent entre les territoires de l'aire métropolitaine.

« En peu de temps, nous avons su partager des visions cohérentes et communes, parfois complémentaires. Je constate une vitalité de l'inter-Scot. Nous sommes une des grandes régions urbaines de France et sommes tous interdépendants. Il y a une obligation à travailler ensemble. »

Jacques Garnier, président du Scot de La Dombes 2008 - 2011

Un modèle de partenariat original au service de la cohérence des politiques d'aménagement

Un périmètre pertinent

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 des treize Scot de l'aire métropolitaine.

L'inter-Scot, un dispositif reconnu et entendu

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

À l'échelle locale, l'inter-Scot a su devenir, au fil des années, une scène importante à l'échelle locale tout en s'appuyant sur un fonctionnement souple et informel.

La démarche poursuit 4 objectifs :

- ▶ être une plateforme d'échanges politiques,
- ▶ produire de la connaissance,
- ▶ porter la parole des territoires
- ▶ et articuler les politiques publiques.

2011

- Organisation par l'inter-Scot des rencontres nationales des Scot à Lyon

2012

- Espaces d'interface métropolitains* (EIM) : Lyon Saint-Exupéry
- Espaces d'interface métropolitains* (EIM) : A89
- Signature par les Présidents de Scot et les enseignes de la Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité

2013

- Élargissement de la démarche à 3 nouveaux Scot et actualisation du Chapitre commun de l'inter-Scot

2015

- Le système alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise
- Actualisation des indicateurs de suivi du Chapitre commun

2016

- Dynamique économique au sein de l'aire métropolitaine
- Cahier de recommandations pour une harmonisation de la sémiologie et du vocabulaire employés dans les Scot

2017

- Conduire la transition énergétique de l'aire métropolitaine
- Contribution à l'élaboration du Sradet

2018

- Un autre regard sur le fonctionnement de l'aire métropolitaine : une approche par les ressources des territoires
- Politique de mobilité dans l'aire métropolitaine : enjeux, controverses, perspectives
- Transferts d'établissements économiques
- Les paysages de l'inter-Scot : les livrets du paysage

2019

- La population de l'inter-Scot à l'horizon 2040
- Avis de l'inter-Scot sur le Sradet
- Contribution au débat sur le NFL (Nœud Ferroviaire Lyonnais)
- Analyse de 10 ans de dynamiques commerciales sur l'aire métropolitaine

* : Les espaces d'interface métropolitains (EIM) sont des secteurs à enjeux forts situés à l'interface de plusieurs Scot et où les élus ont décidé de renforcer la coopération.

QUATRE PILIERS POUR GARANTIR LA COHÉRENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



L'INTER-SCOT Plateforme d'échanges politiques

Le pilotage de la démarche est assuré par les élus représentant les Scot qui se réunissent une à trois fois par an, pour dialoguer et s'accorder sur les réflexions à mener. Ces rencontres sont devenues progressivement des espaces d'échanges et de partage sur les objectifs de développement de l'aire métropolitaine. Ces réflexions sont permanentes depuis le Forum de Bron qui a officialisé la démarche en 2003.

Cette scène politique informelle reste une opportunité pour favoriser un dialogue affranchi des limites administratives au profit d'un territoire vécu. L'inter-Scot permet la coordination des actions sur des espaces d'interface entre Scot comme sur des orientations politiques ayant un impact sur l'ensemble de l'aire métropolitaine.



Rencontre des Présidents de Scot du 29 novembre 2018, Villefranche-sur-Saône

L'INTER-SCOT Espace de production de connaissances

L'inter-Scot est un outil de pilotage d'études et un lieu de partage de connaissances sur des thématiques diversifiées et innovantes.

Une cinquantaine d'études ont été réalisées depuis 2004 dans le cadre du programme partenarial des agences d'urbanisme. Elles améliorent la connaissance du grand bassin de vie et permettent de mutualiser l'observation des dynamiques dans les territoires et entre les territoires.

Pour n'en citer que deux, la démarche « Urbagare » a, par exemple, été reprise par le Pôle métropolitain et l'étude sur le système alimentaire va alimenter la réflexion des EPCI dans le cadre de leurs projets alimentaires territoriaux (PAT).

Les élus des Scot peuvent s'appuyer sur la scène inter-Scot pour approfondir leurs connaissances des dynamiques à l'échelle de l'aire métropolitaine et anticiper les nouveaux enjeux qui se posent au sein des territoires : la transition énergétique et écologique, le lien urbanisme/santé, la mobilité digitale, la résilience de l'économie locale ou encore les équilibres territoriaux en termes d'emplois et de services..



L'INTER-SCOT « Porte-voix » des territoires

La démarche inter-Scot a également permis aux élus de prendre des positions collectives sur des thèmes majeurs parmi lesquels :

- le commerce, avec la Charte pour un aménagement commercial durable de qualité, signée par les Présidents de Scot et les opérateurs commerciaux ;
- la politique de l'Etat vis-à-vis des Scot par une rencontre avec le préfet de Région ;
- la planification régionale avec une contribution et un avis de l'inter-Scot sur le Srad-det ;
- les grandes infrastructures avec le débat public sur l'aménagement du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL).

L'inter-Scot, « porte-voix » des territoires de l'aire métropolitaine de Lyon - Saint-Étienne, constitue une opportunité pour peser dans les grands débats régionaux et nationaux. La doctrine Zéro Artificialisation Nette (ZAN), l'objectif bas-carbone, la mise en œuvre du Srad-det, les mesures de relance et de transformation de l'économie et celles de la convention citoyenne pour le climat, sont autant de sujets d'avenir qui devraient avoir un impact fort sur les territoires. L'inter-Scot permettra une prise de parole commune sur ces sujets majeurs.



L'INTER-SCOT « Boîte à outils » pour articuler les politiques publiques

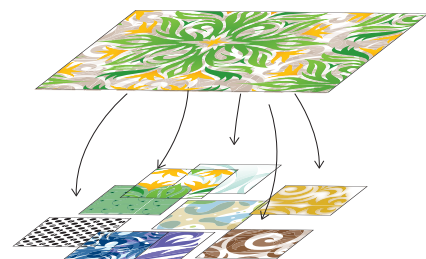
Les élus des Scot se sont entendus sur des orientations portées par l'ensemble des territoires, à travers la signature du Chapitre Commun. Ce document trouve désormais sa place dans chacun des Scot de l'aire métropolitaine.

En parallèle, une démarche d'harmonisation du vocabulaire et des représentations cartographiques des Scot a été engagée, permettant une représentation partagée et « ascendante » de l'aire métropolitaine et de son développement : des cartes globales issues de l'échelle locale, en opposition aux démarches « descendantes » (visions globales déclinées localement). Ce vocabulaire, et ces représentations cartographiques, ont été largement repris dans les derniers Scot révisés.

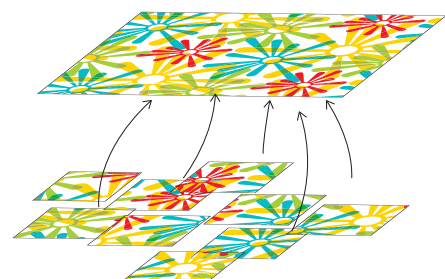
L'inter-Scot offre aux élus la possibilité de coordonner leurs actions avec celles des territoires voisins. Cette coordination pourrait se traduire par des orientations communes plus ambitieuses et une démarche inter-Scot plus opérationnelle.



Des visions « descendantes » ...

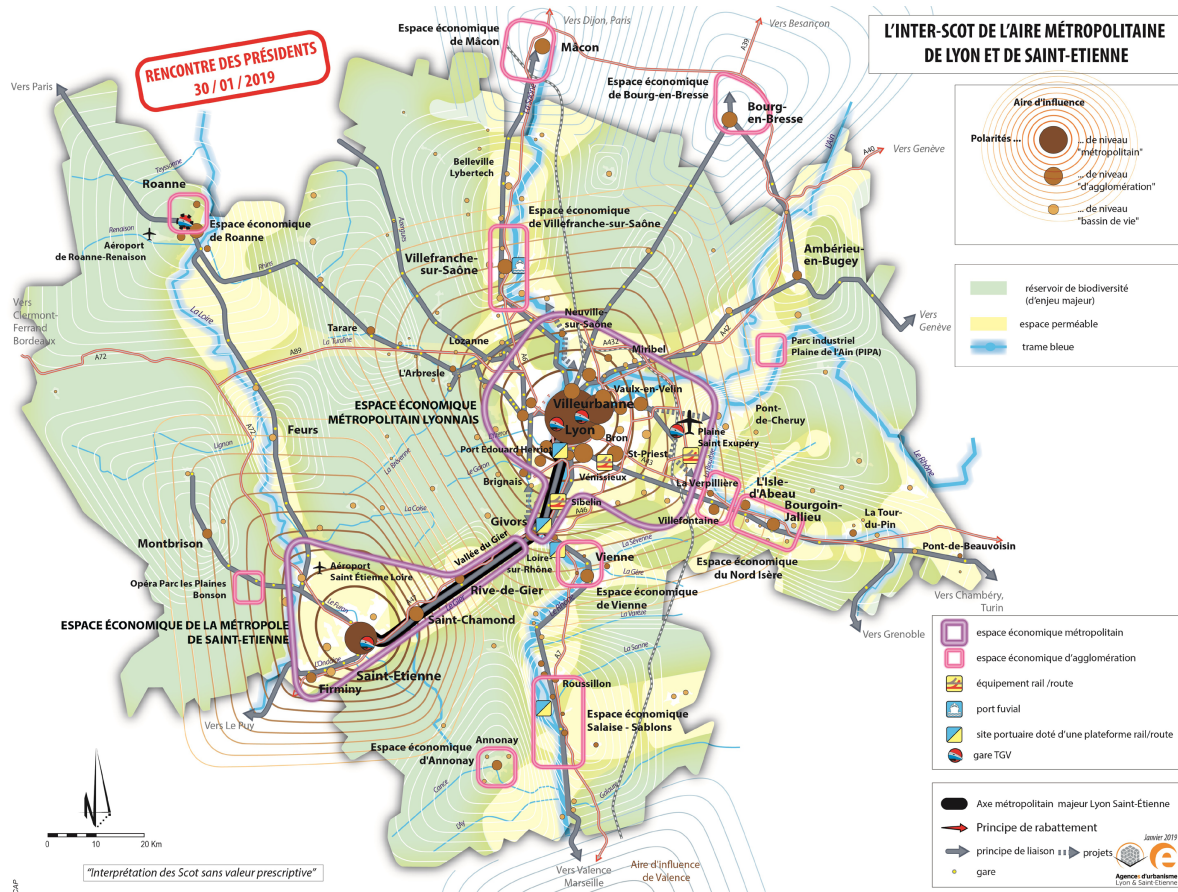


... aux visions « ascendantes ».



3

LE CHAPITRE COMMUN, DES ORIENTATIONS PARTAGÉES À METTRE EN ŒUVRE



Une organisation multipolaire

L'aire métropolitaine Lyon - St-Étienne 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 multipolaire qui s'appuie sur les principales polarités urbaines. Ces polarités, lieux privilégiés d'accueil de la population, organisent des bassins de vie et sont dotées d'équipements structurants, d'emplois et de services à la personne.

LES ACQUIS

Tous les Scot ont repris à leur compte le modèle de développement multipolaire, faisant de celui-ci la pierre angulaire de l'aménagement des territoires de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne.

QUESTIONNEMENTS POUR DEMAIN

Bien que le modèle d'organisation multipolaire ait trouvé sa traduction dans tous les Scot, l'étalement urbain et l'urbanisation en dehors des centralités ne ralentissent pas aussi rapidement qu'attendu. Le délai de traduction dans les documents de planification locaux (PLUI notamment) empêche des effets visibles à court terme.

Dans ce contexte, comment améliorer la mise en oeuvre opérationnelle des Scot pour une mutation plus rapide des modèles de développement territoriaux ?

Construire une trame verte et bleue à l'échelle de l'aire métropolitaine

L'objectif est d'accorder une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains. Ils représentent une richesse essentielle au plan économique (activités agricoles, sylvicoles, ...), social (accès à la nature) et environnemental (biodiversité, ressources, ...). Les Scot s'entendent également pour assurer un système de liaisons vertes à finalités écologique (biodiversité), paysagère et fonctionnelle (loisirs).

LES ACQUIS

Dans un esprit de dialogue permanent, chacun des treize Scot a défini une trame verte et bleue en cohérence avec celle de ses voisins et constituant un maillage fonctionnel. Ils ont pu s'appuyer sur les nombreuses expertises portées par la démarche (les dernières portant sur les paysages et les ressources de l'aire métropolitaine).

Certains Scot ont mené des approches spécifiques sur le paysage (Rives du Rhône), sur les formes urbaines (village densifié de l'Ouest lyonnais) et/ou ont acté des limites strictes ou symboliques à leur développement urbain (règle du 50/50 de l'agglomération lyonnaise par exemple). Le Scot de la Dombes en a même fait le cœur de son projet de territoire (système « agro-domestique »).

QUESTIONNEMENTS POUR DEMAIN

L'accentuation des enjeux climatiques, de ressources, sanitaires, alimentaires et paysagers nécessite de replacer l'environnement au cœur des stratégies de développement urbain, alors que plus de 10 300 hectares ont été artificialisés entre 2005 et 2015 à l'échelle de l'inter-Scot.

Comment valoriser et renforcer la prise en compte des espaces naturels et agricoles, au plan économique mais surtout social (circuits-courts agricoles, protection contre les îlots de chaleur urbain, pratique de loisirs) ?

Conforter la complémentarité économique

L'inter-Scot promeut la complémentarité et la hiérarchisation des sites économiques de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne. Les Scot ont notamment identifié une trentaine de sites de développement économique métropolitains de première importance.

Ils s'entendent également sur la nécessité de maîtriser le développement des grandes surfaces périphériques au profit du commerce de centre-ville et de proximité.

LES ACQUIS

L'inter-Scot a mis au cœur des débats entre élus la question de la complémentarité des politiques locales en termes notamment de zones d'activité et d'urbanisme commercial. Ces sujets ont fait l'objet de nombreux temps d'échange, au travers des rencontres des présidents mais également par des présentations d'études dans les territoires (les dernières en date portaient sur les transferts d'établissements économiques).

QUESTIONNEMENTS POUR DEMAIN

Le confortement des activités de production de l'aire métropolitaine, force historique du territoire, pourrait mériter une attention particulière. Dans des filières diverses (agriculture, industrie, artisanat), la recherche de complémentarités et de débouchées pour une production plus locale semble possible, avec un marché potentiel de 3 364 000 habitants.

Par ailleurs, les 665 000 m² de plancher commercial en grandes et moyennes surfaces développés en 10 ans à l'échelle de l'aire métropolitaine, confirment les orientations prises par les Scot visant la régulation plus efficace des activités commerciales, en quantité et en qualité.

Articuler les politiques d'urbanisme avec les réseaux de transport

Le réseau de transports collectifs constitue l'armature de l'organisation multipolaire et du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne. Il est notamment structuré par les étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise. Environ 80% de la population de l'aire métropolitaine habite à moins de 5km d'une gare.

Pour les espaces qui ne bénéficient pas de cette offre de transport, l'objectif est de mettre en place des politiques de mobilité bas-carbone, adaptées aux territoires et jouant de tous les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

LES ACQUIS

L'inter-Scot a permis de placer les étoiles ferroviaires de Lyon et de Saint-Étienne au centre des cartes, annonçant une rupture avec les périodes passées qui ont favorisé l'équipement et les déplacements automobiles. L'armature ferroviaire est devenue l'architecture clé de la stratégie de mobilité dans les différents Scot, tout en valorisant les autres modes alternatifs à la voiture individuelle dans les secteurs non desservis.

QUESTIONNEMENTS POUR DEMAIN

L'irruption massive des technologies numériques bouscule les déplacements et la mobilité devient un service plus qu'une infrastructure. Il s'agit de coupler transport de masse et mobilité de services (combinaison plusieurs services ...).

La recherche de solutions de mobilité bas carbone et d'une meilleure articulation entre l'urbanisme et les services de transports restent toutefois une priorité tant pour lutter contre le changement climatique que pour satisfaire la demande des habitants et des entreprises.

Quels pourraient être les grands objectifs de la démarche inter-Scot 2020-2026 ?

> **Vers un inter-Scot plus en soutien auprès des élus locaux ?** Quel appui technique aux syndicats mixtes et aux EPCI dans leurs problématiques nécessitant un partage d'expérience ou une vision large ?

> **Apporter des leviers opérationnels pour mettre en œuvre les orientations communes ?** Quelle assistance de l'inter-Scot sur des projets innovants, pouvant servir de références aux autres territoires (formes urbaines, commerce de centre-ville, nature en ville, paysage, ...) ?

> **Vers un dialogue renforcé avec les partenaires (institutionnels comme privés) ?** Comment faire remonter l'expérience et la vision des territoires sur des enjeux régionaux et nationaux (Zéro Artificialisation Nette, mise en œuvre du SradDET) ?

Référents techniques :

Jérémie Tourtier, coordinateur de la démarche
Cédric Bonnardel, référent du groupe projet,
La Dombes
Laurine Colin, Agglomération lyonnaise
Bertrand Girard, Beaujolais
Yvon Piquet, Boucle du Rhône en Dauphiné
Olivier Prémilieu, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
Vincent Roger, Loire Centre
Hélène Gautron, Monts du Lyonnais
Marie-Christine Evrard, Nord-Isère
Véronique Couzon, Ouest lyonnais
Cédric Lejeune, Rives du Rhône
Karen Dussud, Roannais
Valérie Devrieux, Sud Loire
Caroline Hengy, Val de Saône-Dombes



 Pour en savoir plus :
www.inter-scot.fr



Une réalisation
pour le compte et en collaboration
avec les structures porteuses de Scot
de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne

Directeurs de la publication : Damien Caudron, d.caudron@urbalyon.org
et Frédéric Bossard, fbossard@epures.com

Équipe projet : Olivier Roussel, o.roussel@urbalyon.org ;
Laurent Girard, l.girard@urbalyon.org ; Laury-Anne Matula, l.matula@urbalyon.org ;
Ludovic Meyer lmeyer@epures.com

Coordination de la démarche inter-Scot : Sébastien Rolland, s.rolland@urbalyon.org
et Jérémie Tourtier, jtourtier@grandlyon.com

Infographie : Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Étienne

une ingénierie métropolitaine
au service des territoires

Les Agences d'urbanisme de Lyon
et de Saint-Étienne 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 Lyon - Saint-Étienne.



Agence d'urbanisme
de l'aire métropolitaine
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