



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

IL FUTURO DELLE CITTÁ

Karen, Mc Cormick
Bologne, le 11 juillet 2014

Le rapport d'échelle des organisations territoriales

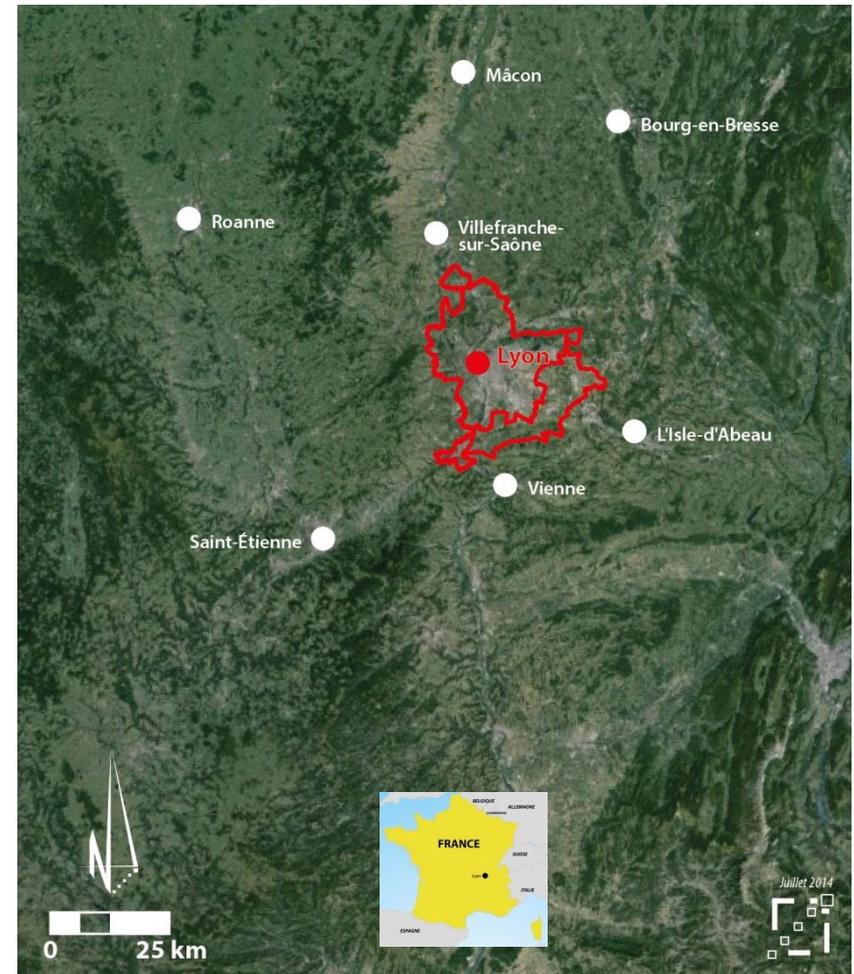
La province de Bologne

1 million d'habitants
3 700 km²
270 hab./km²
60 communes



L'agglomération lyonnaise

1,37 million d'habitants
760 km²
1 800 hab./km²
74 communes



Les rapports d'échelle des organisations territoriales

La province de Barcelone

5,5 millions d'habitants

7 700 km²

715 hab./km²

311 communes



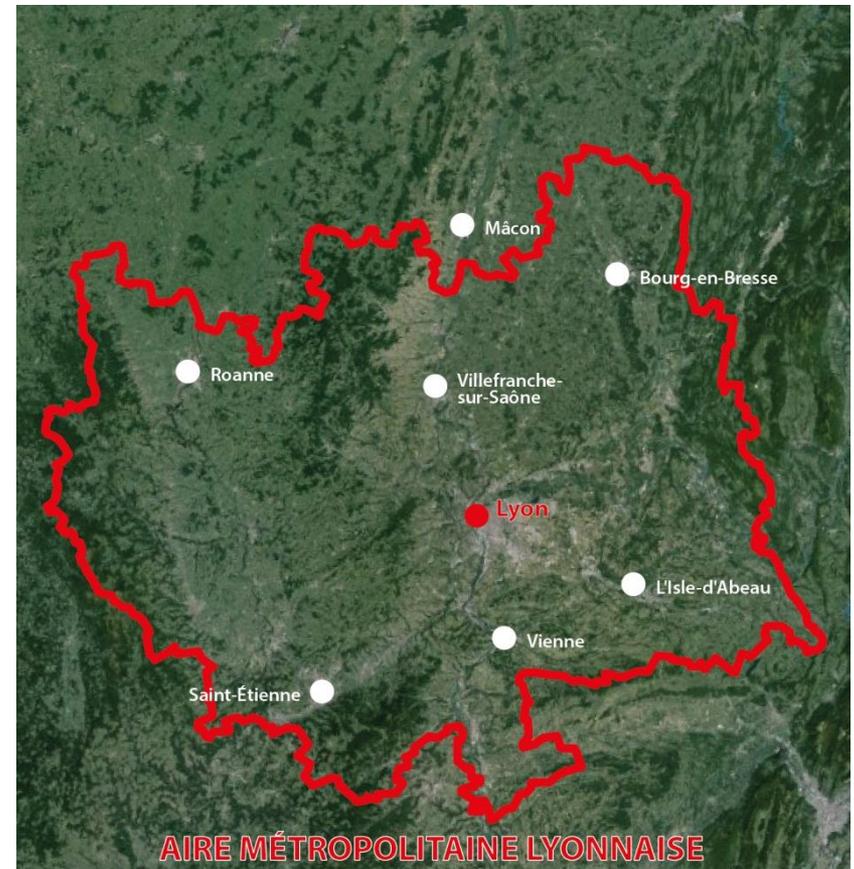
L'aire métropolitaine lyonnaise

3,2 habitants

12 200 km²

260 hab./km²

964 communes



Le rapport d'échelle des organisations territoriales

Région Bohême Centrale

1,2 million d'habitants

11 000 km²

105 hab./km²

1 148 communes (12 districts)



Prague ou la Région métropolitaine de Prague

1,27 million d'habitants

500 km²

2 570 hab./km²

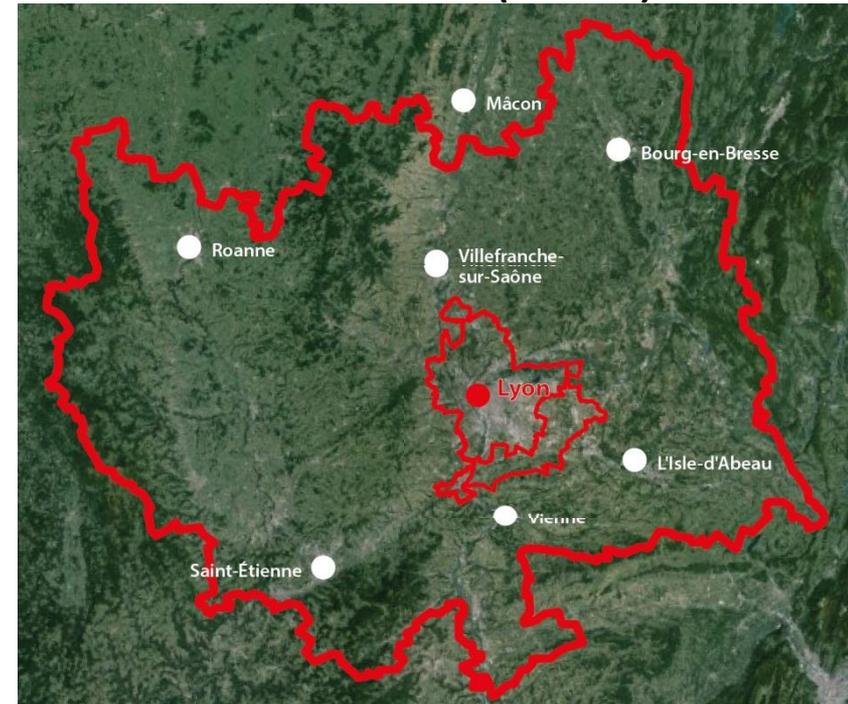
L'aire métropolitaine lyonnaise

3,2 habitants

10 000 km²

260 hab./km²

964 communes (60 EPCI)



Agglomération lyonnaise

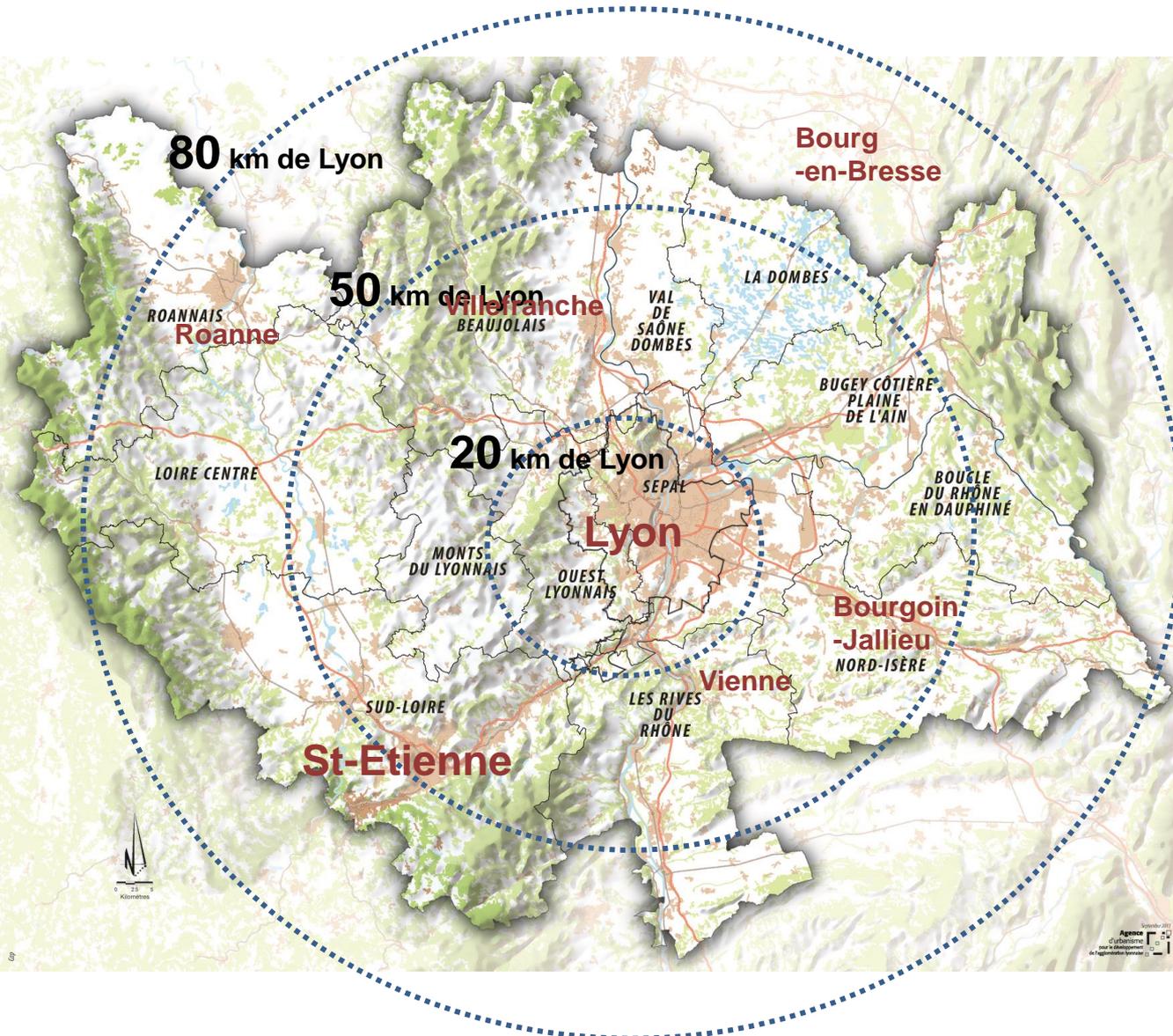
1,37 million d'habitants

760 km²

1 800 hab./km²

74 communes

L'aire métropolitaine lyonnaise : premier grand espace urbain de province



3,2 millions d'habitants

1,3 millions d'emplois

120 000 étudiants

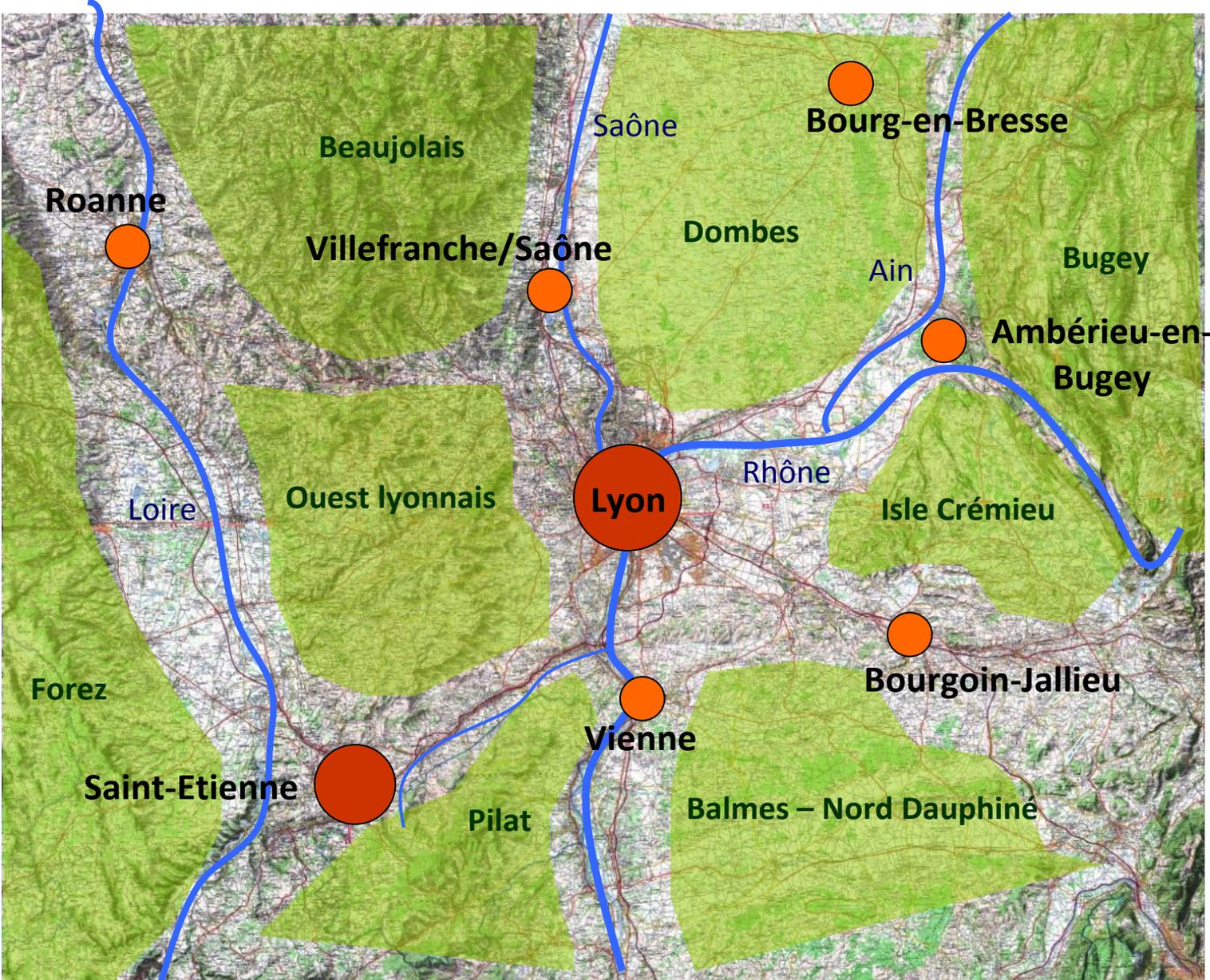
**Deux grandes agglomérations
(390 000 hab. et 1,3M)**

**Cinq agglomérations
> 50 000 habitants**

10 000 km²

20 % d'espaces urbanisés

Un espace géographique et des identités territoriales affirmées

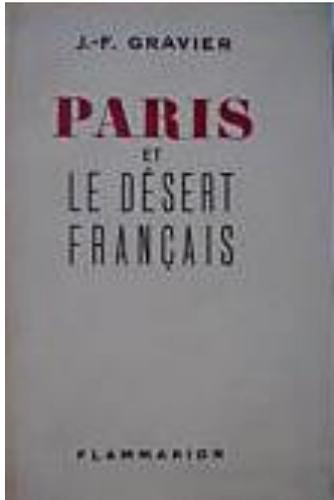


Avant la décentralisation : l'Etat à la manœuvre

1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's



Politique des « métropoles d'équilibre »

- L'équipement routier détermine les politiques d'aménagement

L'Etat aménageur :

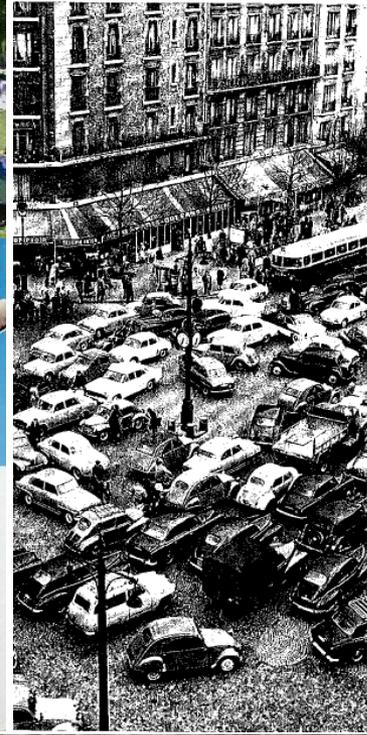
- Remembrements
- Habitat de masse (ZUP, villes nouvelles)
- Grandes infrastructures
- Equipements internationaux (aéroport, métro, CBD)

Avant la décentralisation : « les trente glorieuses »

1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's



Avant la décentralisation : le zoning fonctionnel, comme déclinaison locale

1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's

Application de la « Charte d'Athènes »

Ville nouvelle de l'Isle d'Abeau

SHEMA
DIRECTEUR
AMENAGEMENT
ET D'**U**RBANISME

2

SHEMA
D'ENSEMBLE
LONG TERME

EPIDA. Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle
AVRIL 1976

EQUIPEMENTS STRUCTURANTS

Voie ferrée - gare

Aéroport

Voie structurante (grand primaire) échangeur

Autre voie structurante (tracé de principe)

Transport collectif (tracé de principe)

Grand parc de stationnement

Services publics ou d'intérêt général :

à emprise importante : station d'épuration, incinération d'ordures

à faible emprise : établissement hospitalier, universitaire, administration

Equipements sportifs et de loisirs à emprise importante

Equipements sportifs et de loisirs à faible emprise

Ligne de transport et canal E.D.F., oléoduc

AFFECTATION PREFERENCIELLE DES ZONES

Population par zone : existante (0-600), future (600-12000)

Urbanisation agglomérée (> de 500h) et extension possible

Fonction dominante : centrale et de services, industrielle, zone d'extension possible après rempiéage des autres zones

COUPURES DE L'URBANISATION

Zone de boisement protégé, parc urbain

Zone agricole protégée, protection de captage

Zone rurale, villages existants constructions dispersées

Plan d'eau existant, à créer

Zone de risque

Contraintes d'aérodrome (zone a+b et c)

RENSEIGNEMENTS AJOUTES AU FOND DE PLAN

Léende du S.D.A.U., de commune, zone inondable



Habiter un jardin, affiche pour la ville nouvelle, 1980.

Avant la décentralisation : le zoning fonctionnel, comme déclinaison locale

1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's

1969

Création de la Communauté urbaine de Lyon
(rationalisation des syndicats de gestion des services urbains)

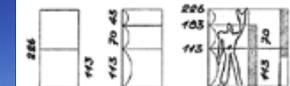
Application de la « Charte d'Athènes »,

les quatre fonctions séparées :

Habiter, se récréer, travailler, circuler



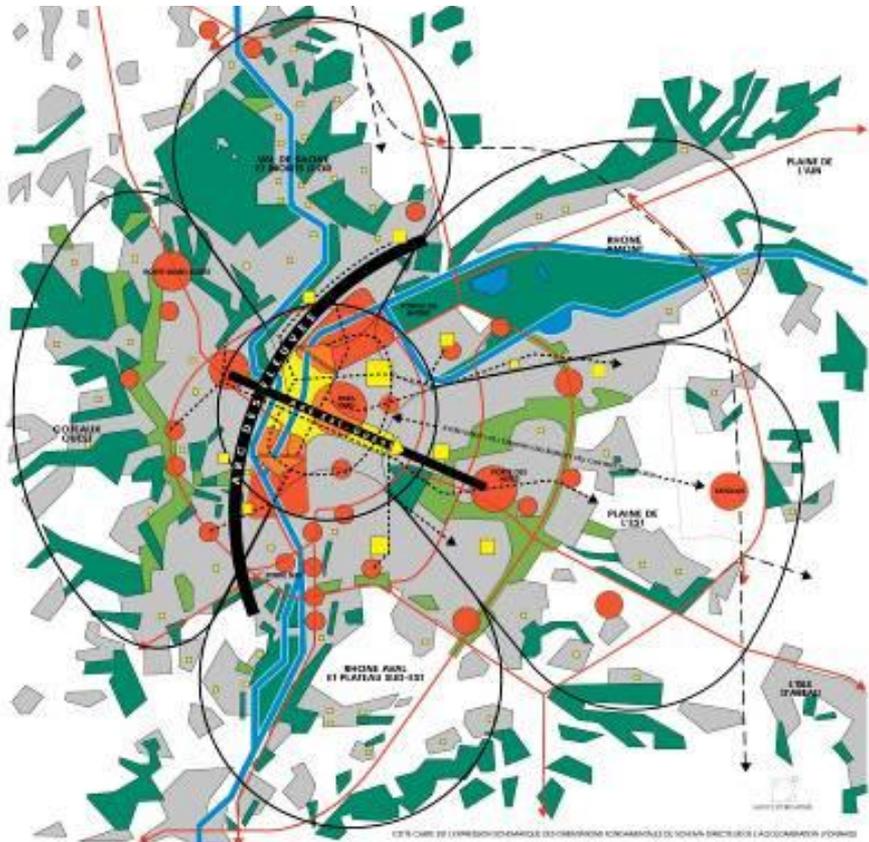
LE CORBUSIER



Le SDAU de l'agglomération lyonnaise, 1984-1992 : 1^{er} schéma des collectivités locales

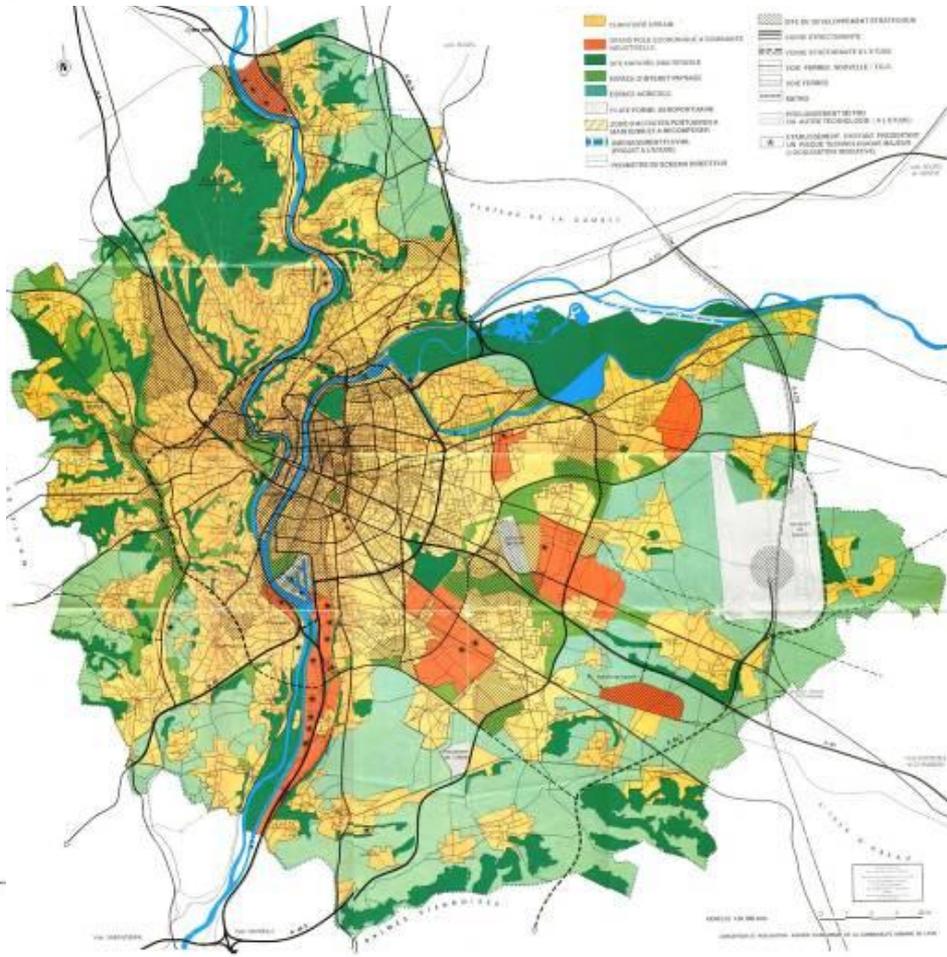


Le SDAU : orientations fondamentales d'aménagement



- L'aire urbaine
- La centralité
- Le réseau de voirie
- Les axes majeurs
- Le paysage
- le contournement T.G.V.
- Les nouveaux points d'appui du développement économique et urbain
- Les territoires
- Le réseau de transport en commun en site propre

Le SDAU : traduction de la vocation des territoires selon l'usage dominant qui en sera fait

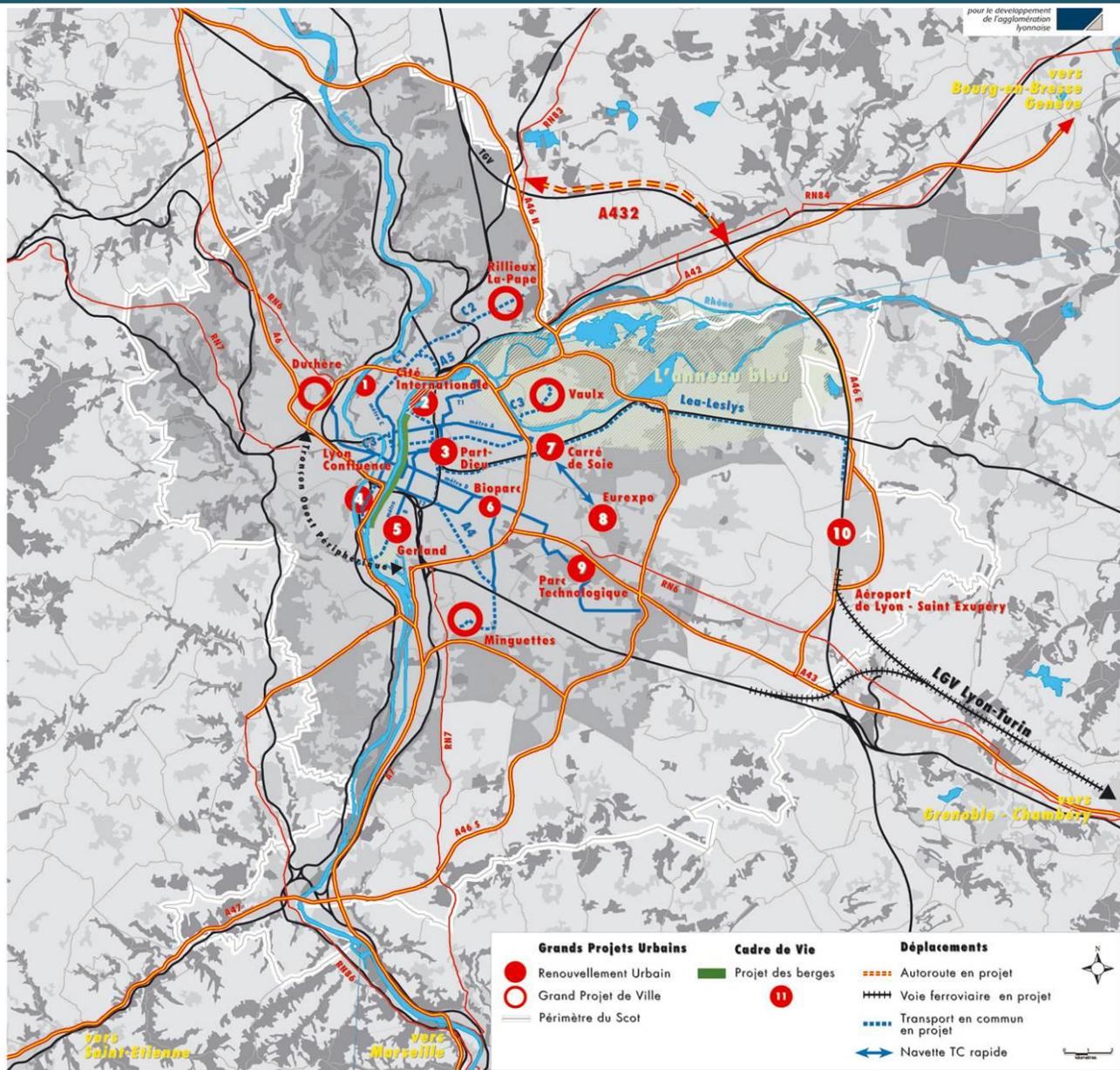


Les grands projets d'agglomération

1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's



Grands Projets Urbains	Cadre de Vie	Déplacements
● Renouveau Urbain	■ Projet des berges	— Autoroute en projet
○ Grand Projet de Ville	11	— Voie ferroviaire en projet
— Périphère du Scot		— Transport en commun en projet
		← Navette TC rapide



Les grands projets urbains multi sites du centre ville

1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's



Gerland



Le Confluent



La Presqu'île



La Part-Dieu



La Cité internationale

La généralisation du principe de cohérence territoriale



- 1/Loi pour le renforcement et la simplification de la coopération intercommunale,
- 2/loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du Territoire
- 3/et loi Solidarité et Renouvellement Urbains

Lois [Etat]

DTA [Etat local]

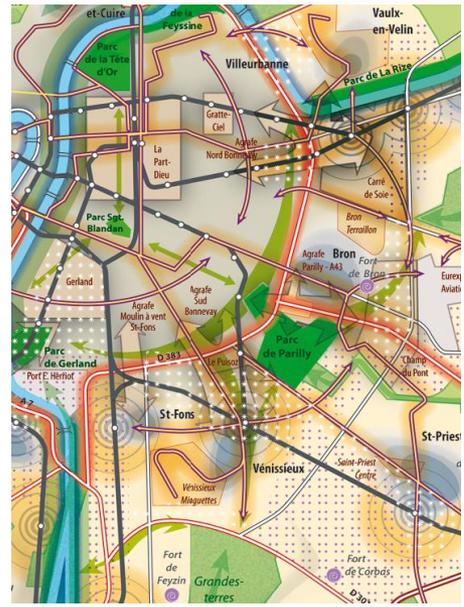
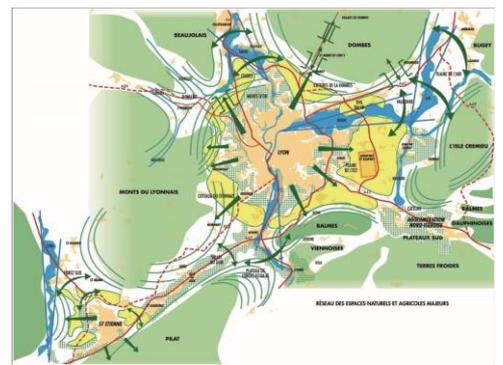
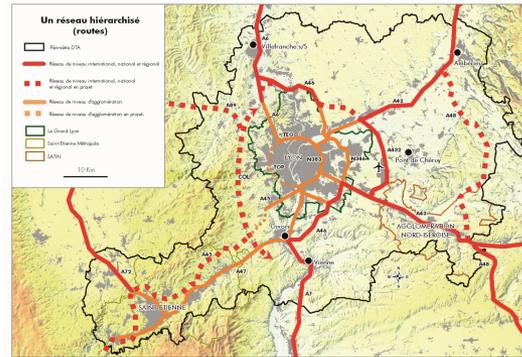
Pour garantir les éléments d'intérêt national et international

Scot [plusieurs collectivités]

Pour garantir la cohérence territoriale

PLU [intercommunal ou communal]

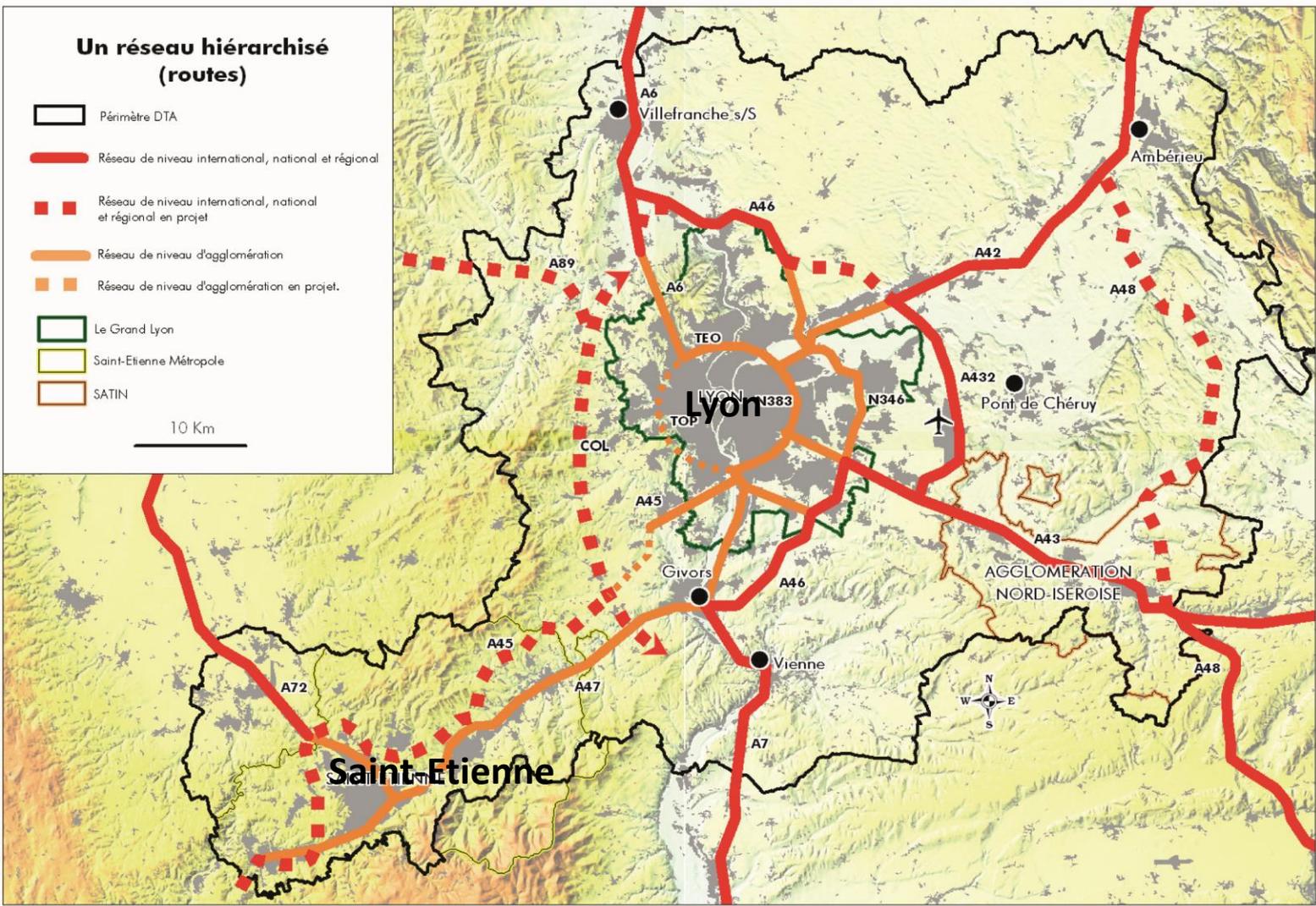
Pour régir le droit des sols



La généralisation du principe de cohérence territoriale

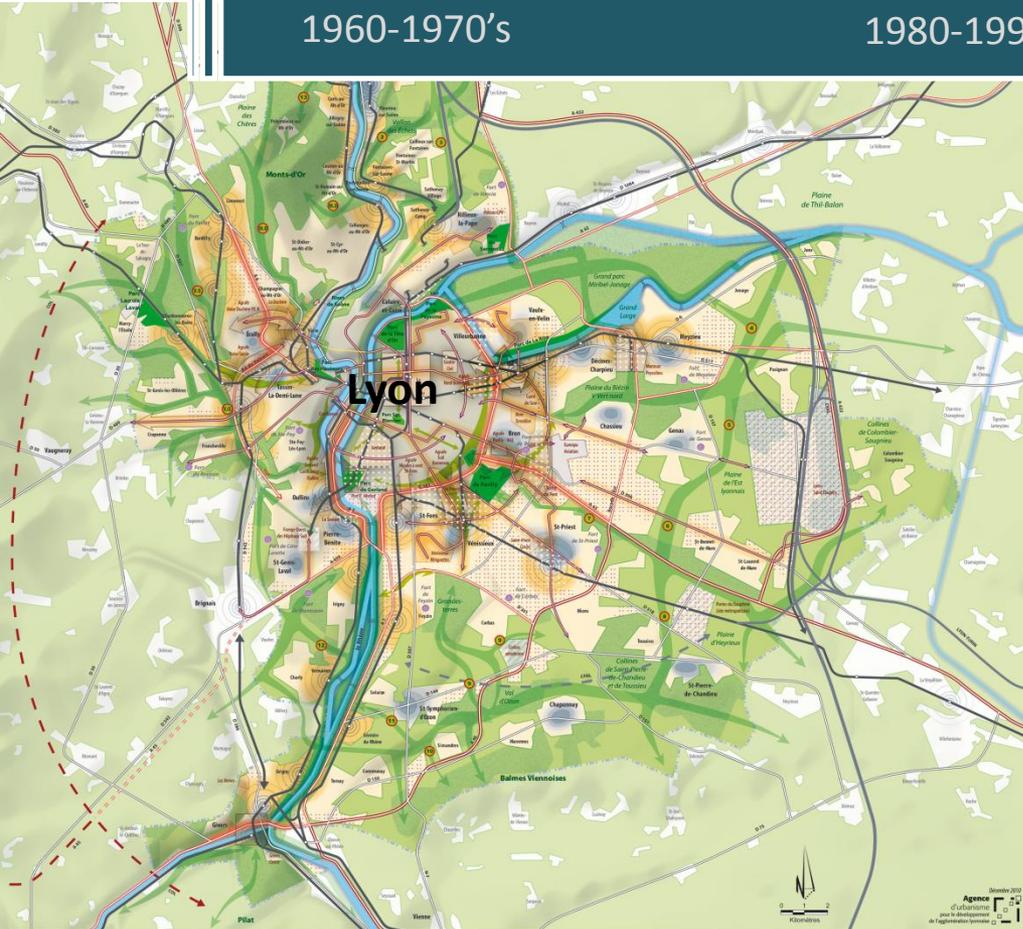


La Directive territoriale d'aménagement



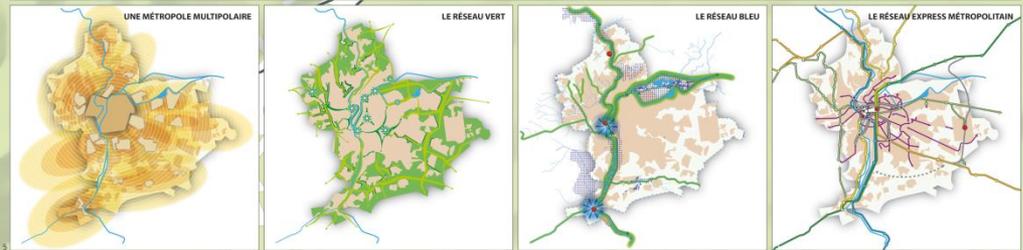
La généralisation du principe de cohérence territoriale

1960-1970's 1980-1990's 2000-2010's



Le Schéma de cohérence territoriale du Grand Lyon élargi (Scot SEPAL)

<p>Les conditions du développement</p> <ul style="list-style-type: none"> territoire urbain renforcement des polarités urbaines, lieu d'accueil privilégié des équipements et services intensification de l'urbanisation autour des gares du réseau express de l'aire métropolitaine corridor urbain : armature urbaine structurée autour du réseau TC d'agglomération CFAL : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (Section Sud-CE décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009) 	<p>La préservation et la valorisation du réseau vert et bleu</p> <ul style="list-style-type: none"> espace naturel ou agricole patrimonial (noyau de biodiversité) parc d'agglomération principe de liaison verte en territoire naturel et agricole principe de mise en réseau des parcs ou liaisons vertes en territoire urbain site à conditions particulières d'urbanisation 	<p>Coupure verte délimitée à préserver (voir conditions particulières d'urbanisation)</p> <ul style="list-style-type: none"> Montanay Calloux-sur-Fontaines - Fontaines - St-Marcel Calloux-sur-Fontaines - Sathonay-Village Moyrieu - Jonage - Pusignan Genas Saint-Priest - Saint-Bonnet-de-Mure Saint-Priest St-Pierre-de-Chandieu Corbas - Val d'Ozon Simandres Sézézin-du-Rhône - Solaize Vermaison St-Germain-au-Mt-d'Or - Caris-au-Mt-d'Or Valloire de l'Ouest (cf. texte p.97 + annexe p.145) Monts-d'Or (cf. texte p.98 + annexe p.145) 	<p>Éléments de l'architecture</p> <ul style="list-style-type: none"> armature verte réseau bleu réseau express de l'aire métropolitaine équipement <p>Réseau routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> voie d'agglomération voie métropolitaine voie nationale ou régionale
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

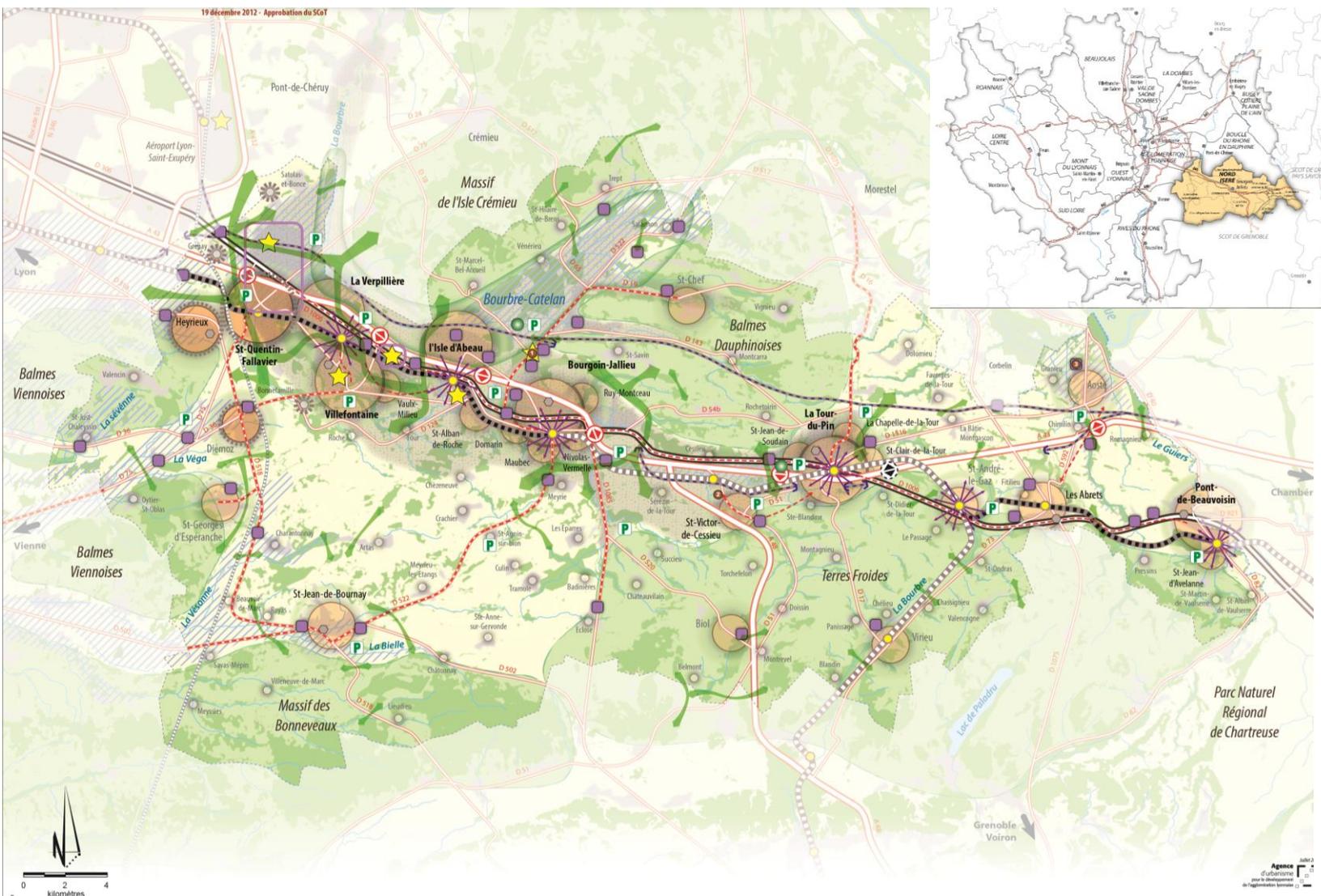


La généralisation du principe de cohérence territoriale

1960-1970's 1980-1990's 2000-2010's



Le Schéma de cohérence territoriale du Nord Isère, un espace urbain et rural

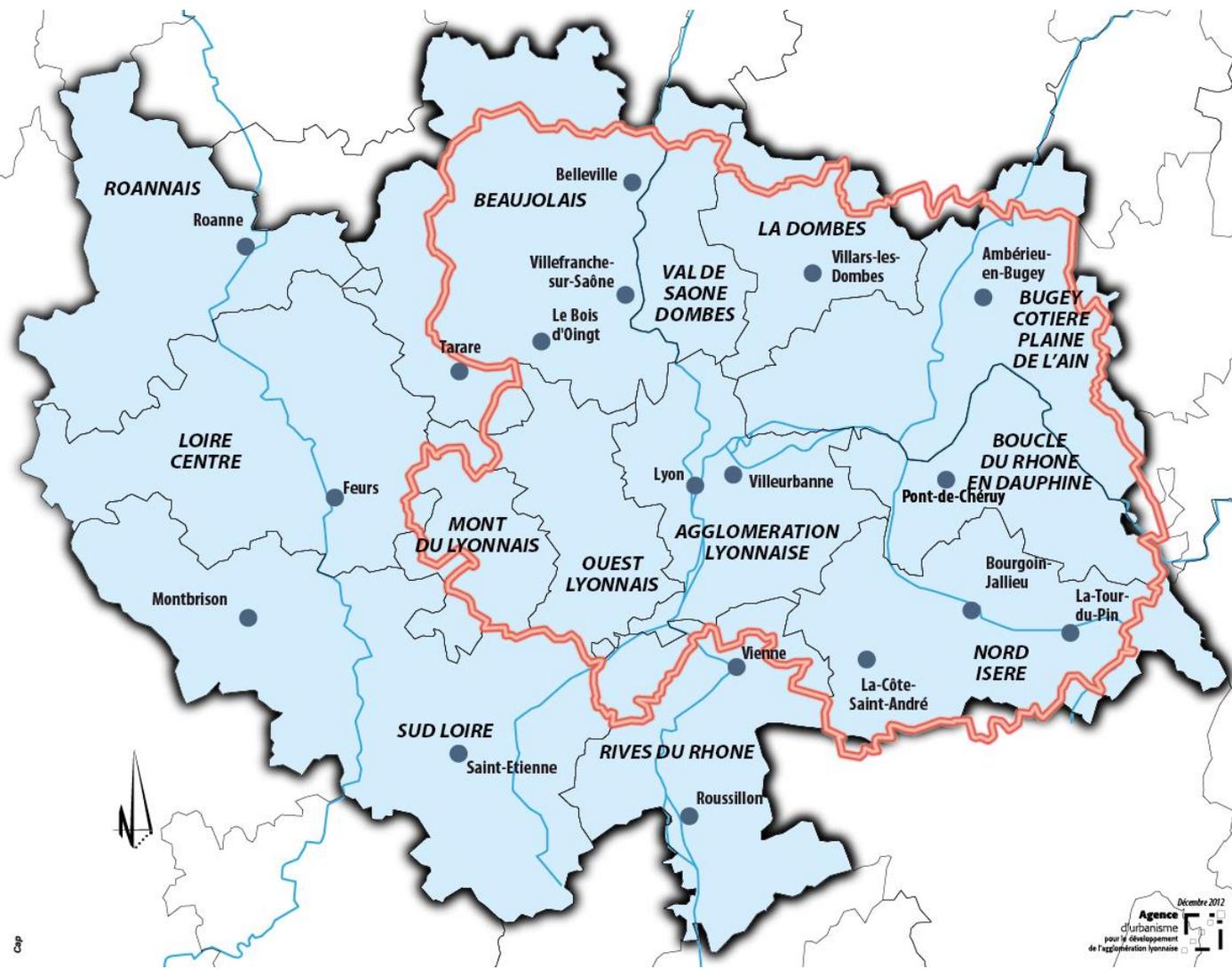


La généralisation de la planification grande échelle, par les collectivités territoriales regroupées

1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's



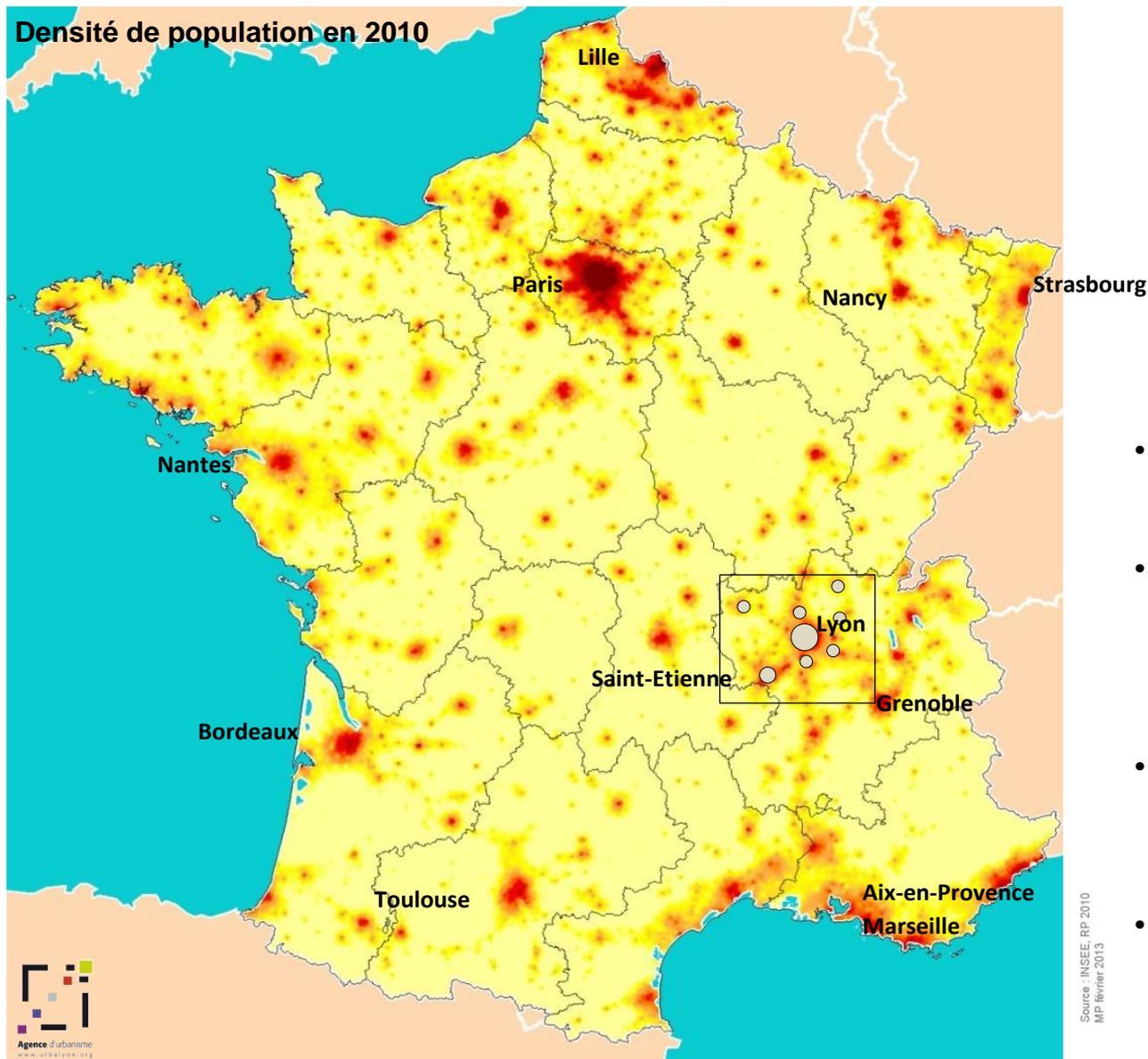
Des périmètres de Scot en décalage avec les territoires vécus

Une interdépendance entre les territoires à démontrer

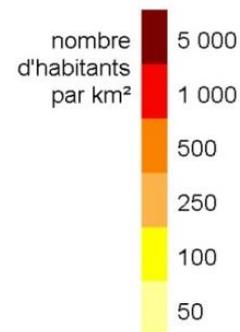
Aire urbaine de Lyon 1999

Aire urbaine de Lyon 2010

40 ans après les « métropoles d'équilibre »

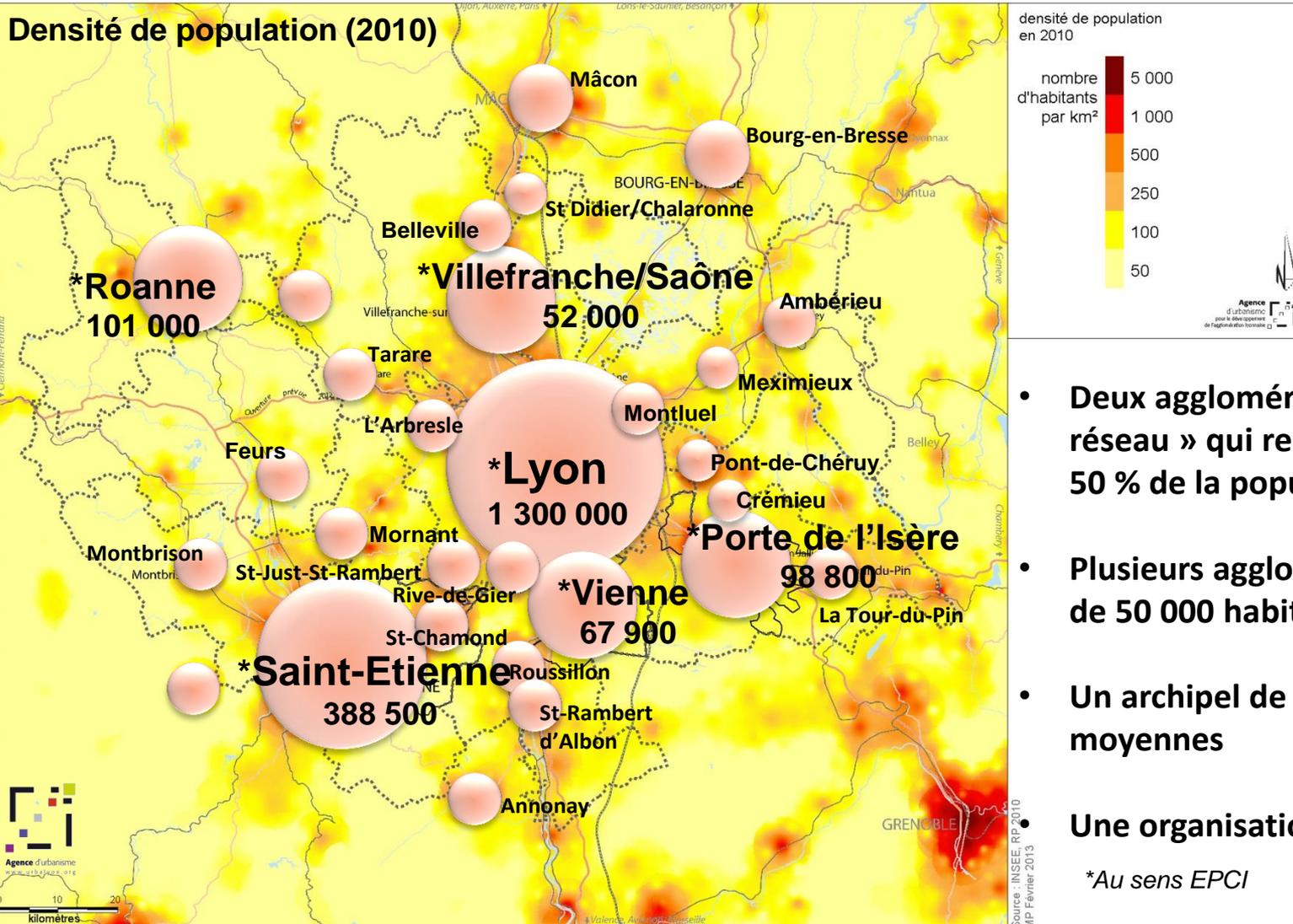


densité de population
en 2010



- **La macrocéphalie parisienne** (près de 20% de la population)
- **Des aires métropolitaines dynamiques, surtout celles du sud et de la façade atlantique**
- **Un double effet de densification et d'extension territoriale**
- **L'aire métropolitaine lyonnaise, premier grand espace urbain de province**

L'aire métropolitaine lyonnaise : premier grand espace urbain de province

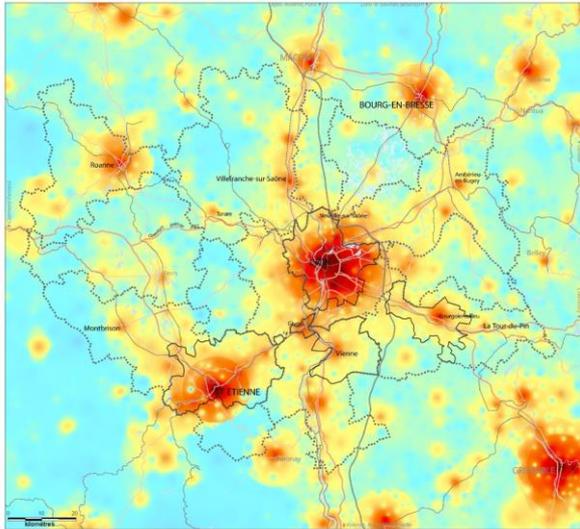


- Deux agglomérations « tête de réseau » qui représentent plus de 50 % de la population
- Plusieurs agglomérations de plus de 50 000 habitants
- Un archipel de villes petites et moyennes
- Une organisation multipolaire

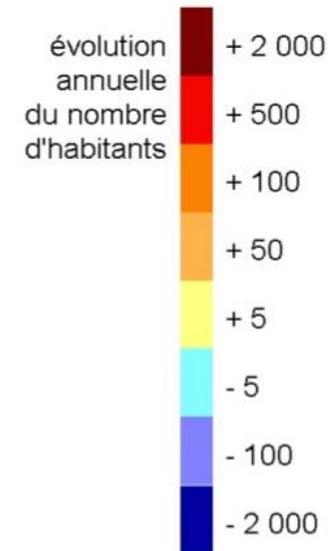
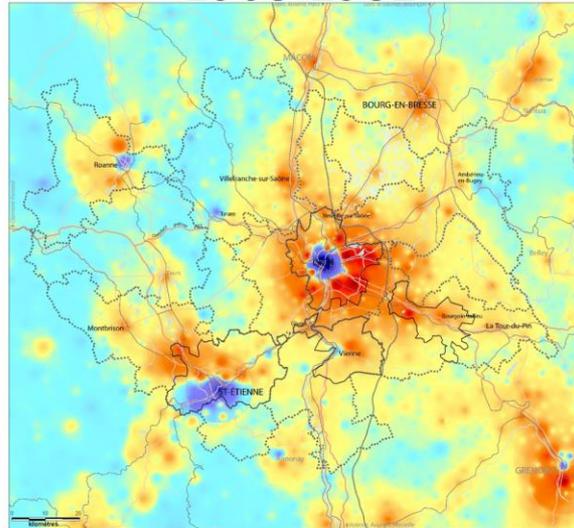
**Au sens EPCI*

Evolution de la population : une dichotomie est-ouest de l'aire métropolitaine

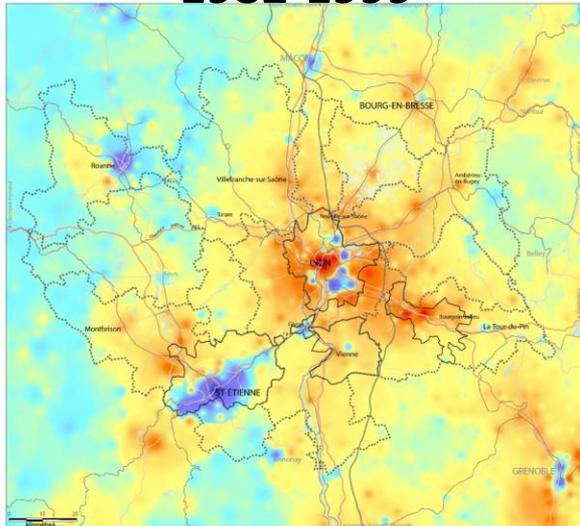
1954-1968



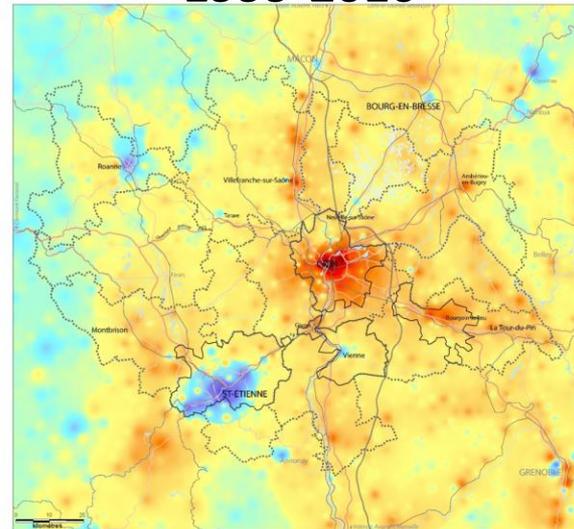
1968-1982



1982-1999



1999-2010



1954-1968 : Polarisation de la croissance sur le réseau de villes historiques

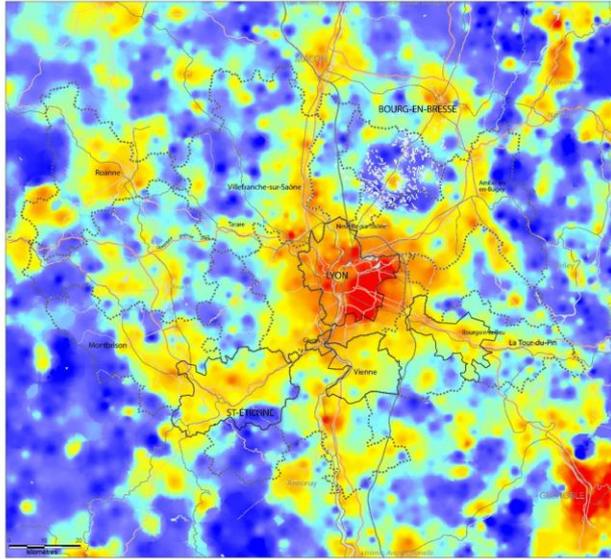
1968-1982 : Crise des centres / crise industrielle / premières couronnes périurbaines

1982-1999 : Fuite des quartiers populaires / périurbanisation confirmée

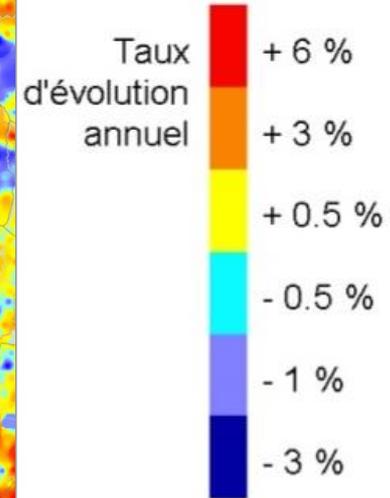
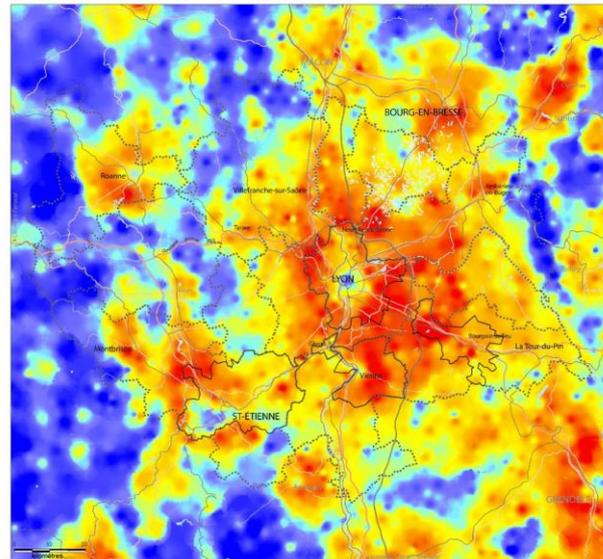
1999-2010 : Le secteur ligérien / campagnes résidentielles

Une périurbanisation active dans les territoires les plus excentrés : un million de périurbains

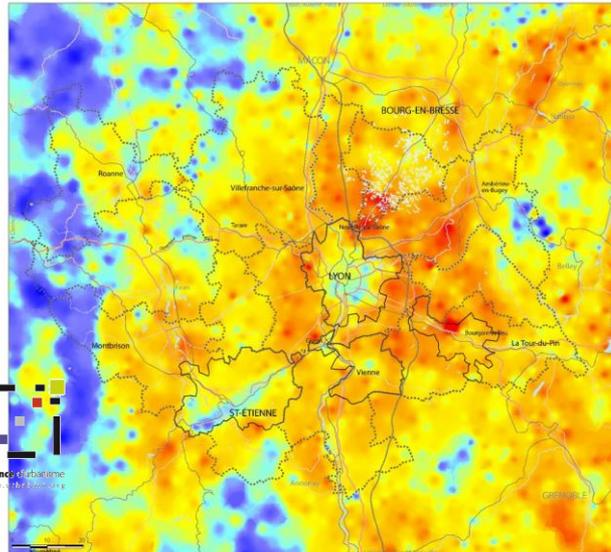
1954-1968



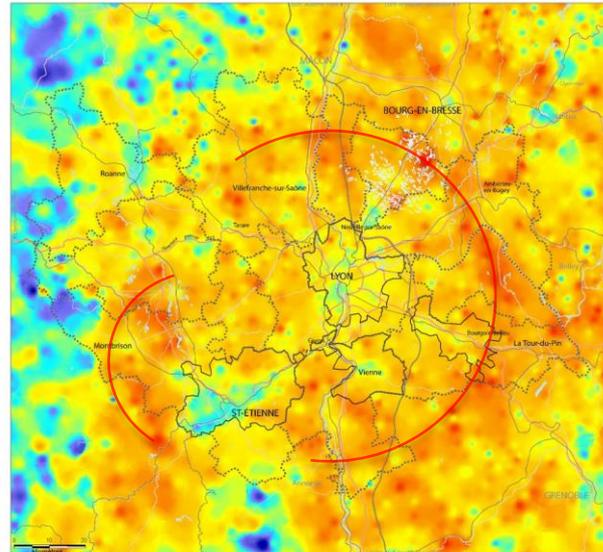
1968-1982



1982-1999

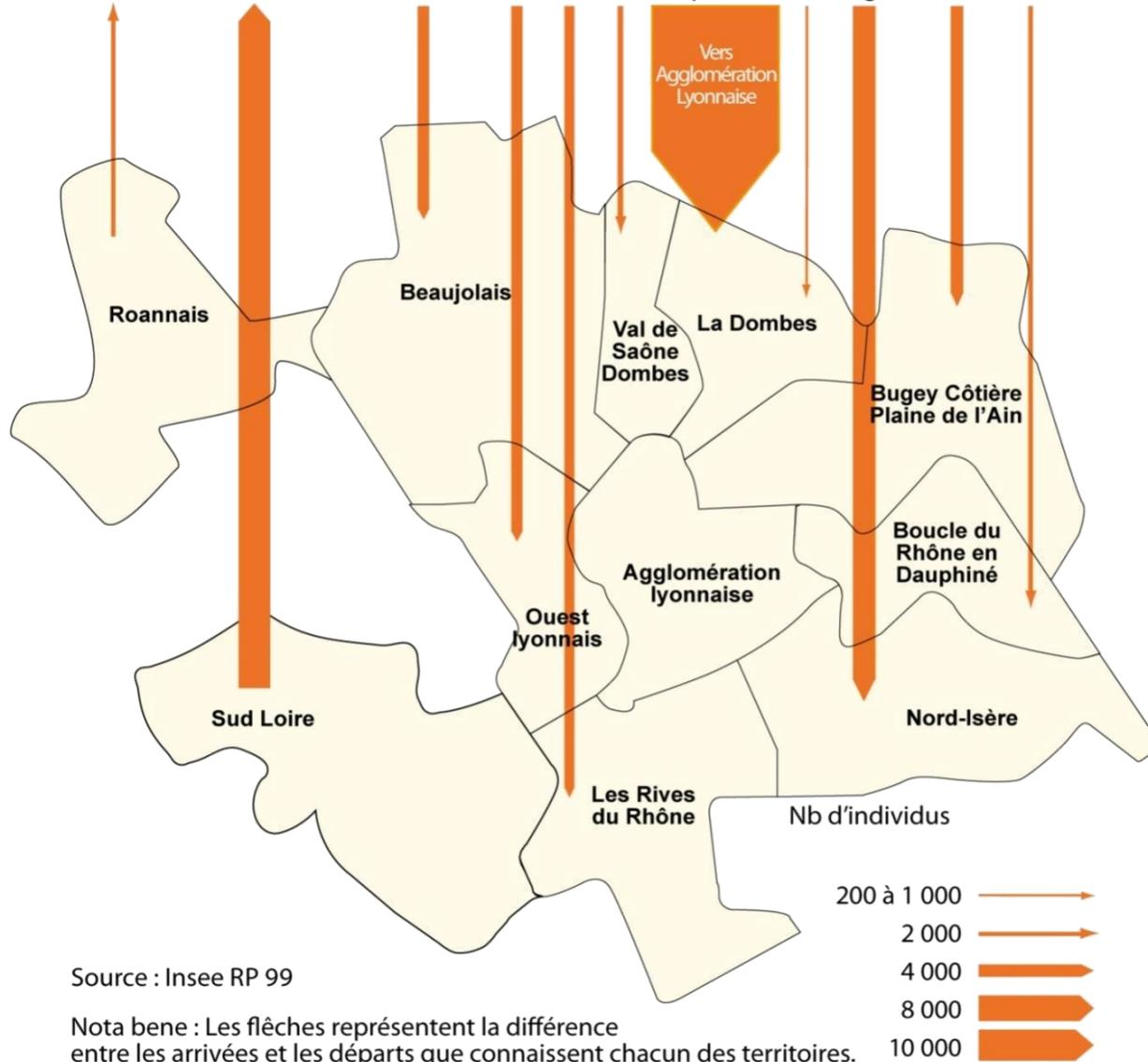


1999-2010



Migrations résidentielles : Une métropole attractive

Solde des entrées-sorties entre 1990 et 1999
(entre l'inter-Scot et l'extérieur, hors départ vers l'étranger)

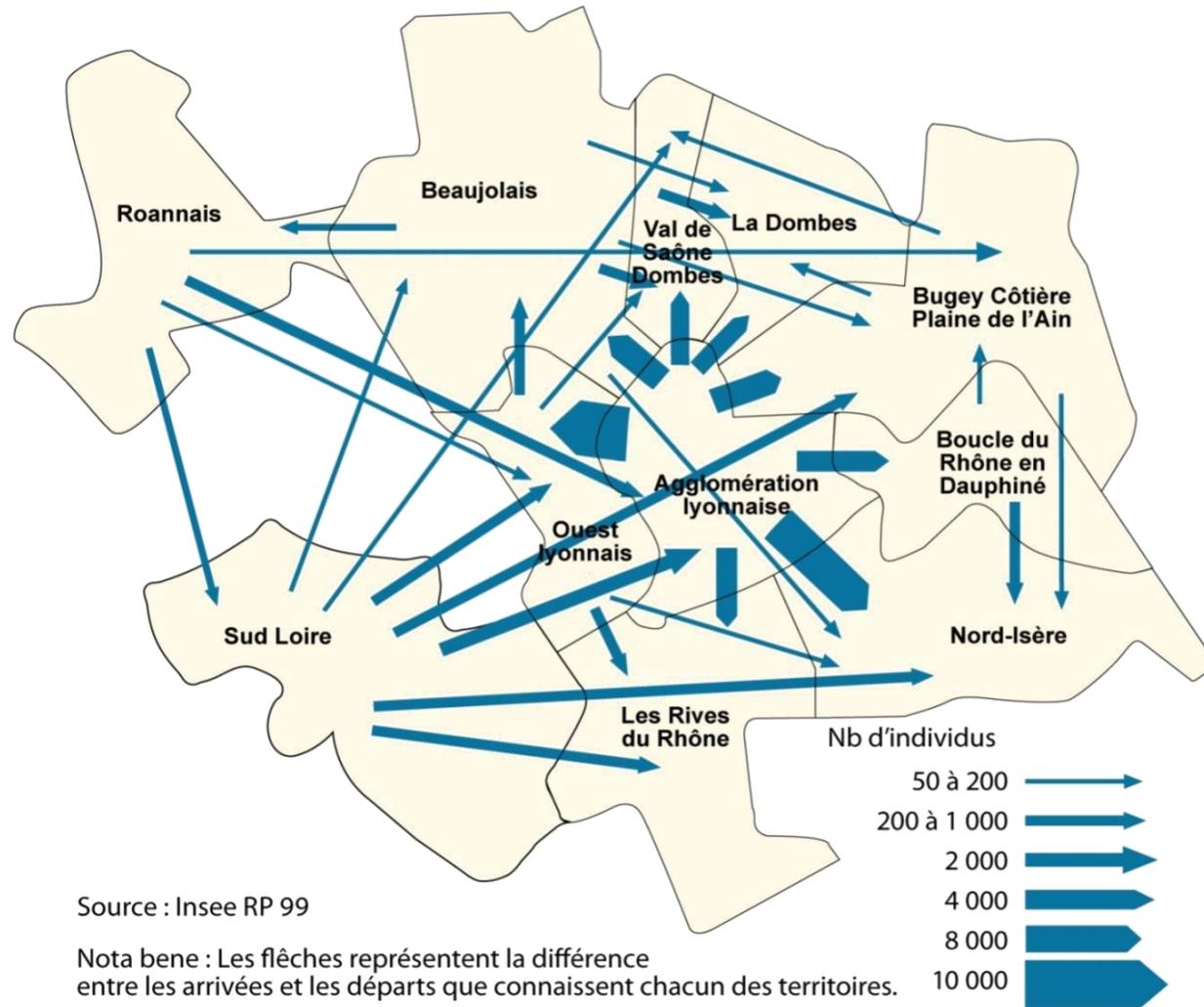


Source : Insee RP 99

Nota bene : Les flèches représentent la différence entre les arrivées et les départs que connaissent chacun des territoires.

Migrations résidentielles : Une redistribution centrifuge

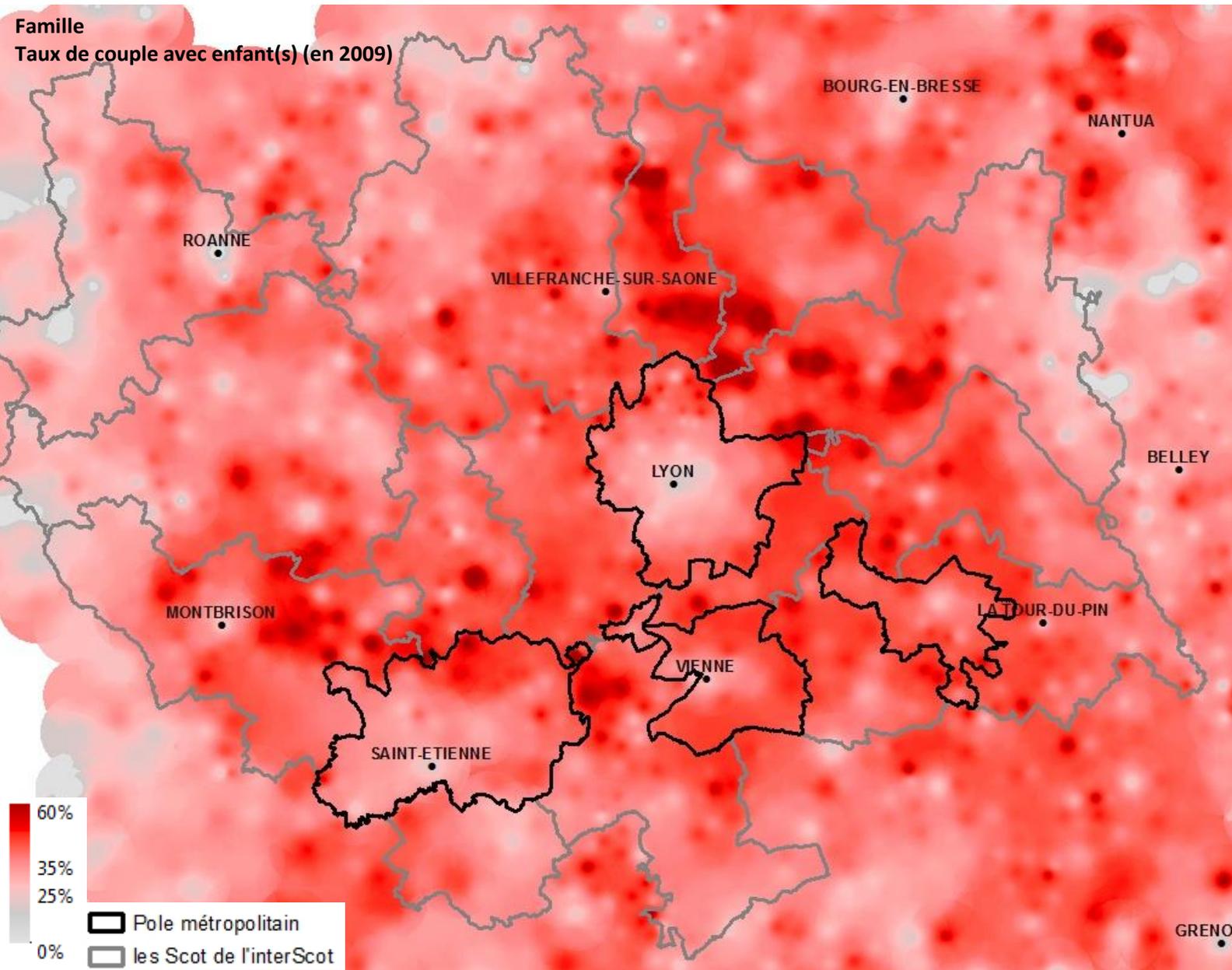
Solde des entrées-sorties entre 1990 et 1999
(au sein de l'inter-Scot)



Source : Insee RP 99

Nota bene : Les flèches représentent la différence entre les arrivées et les départs que connaissent chacun des territoires.

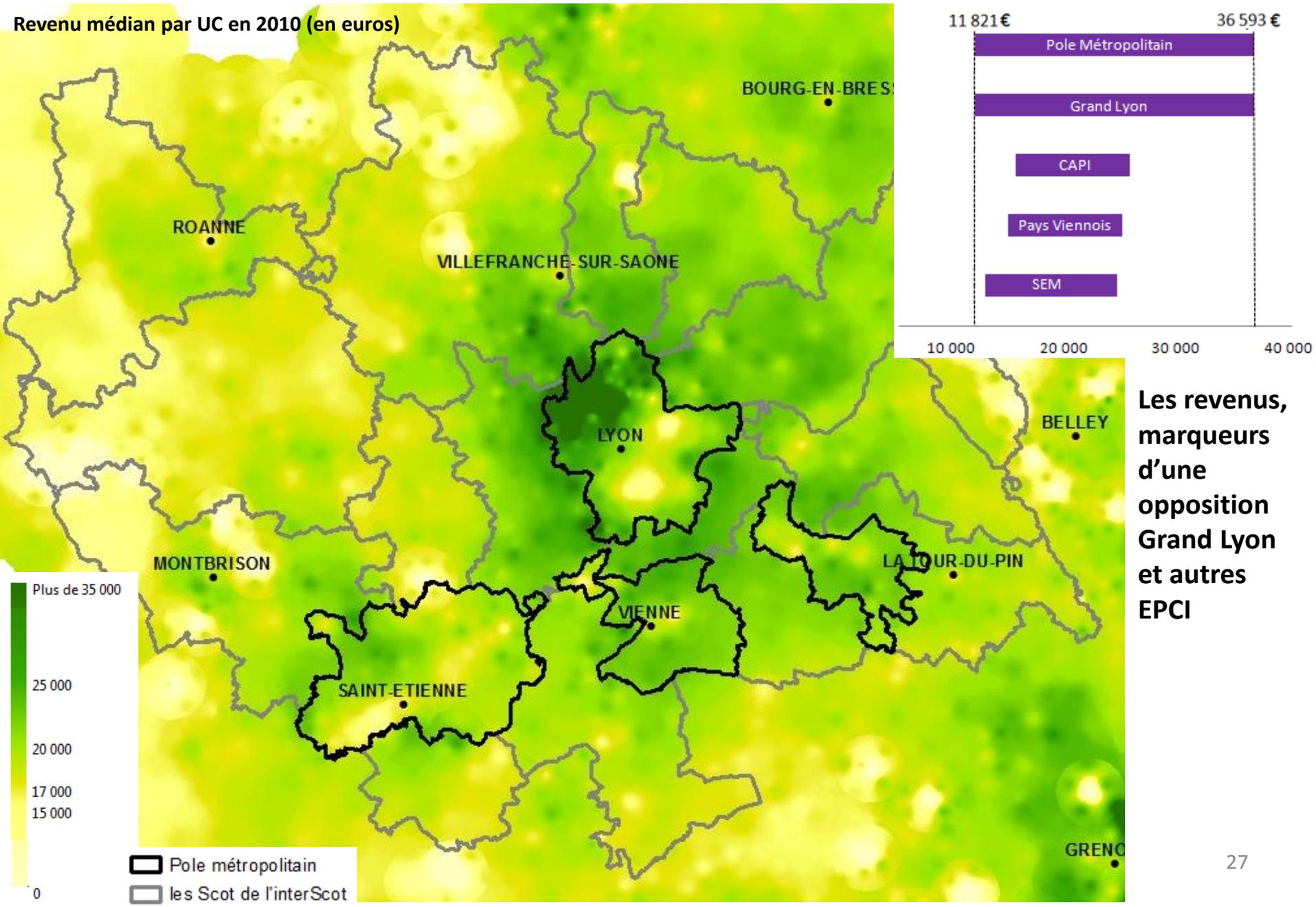
Les familles dans le périurbain



Le pôle métropolitain concentre 60% de la population, mais seulement la moitié des familles de l'interscot

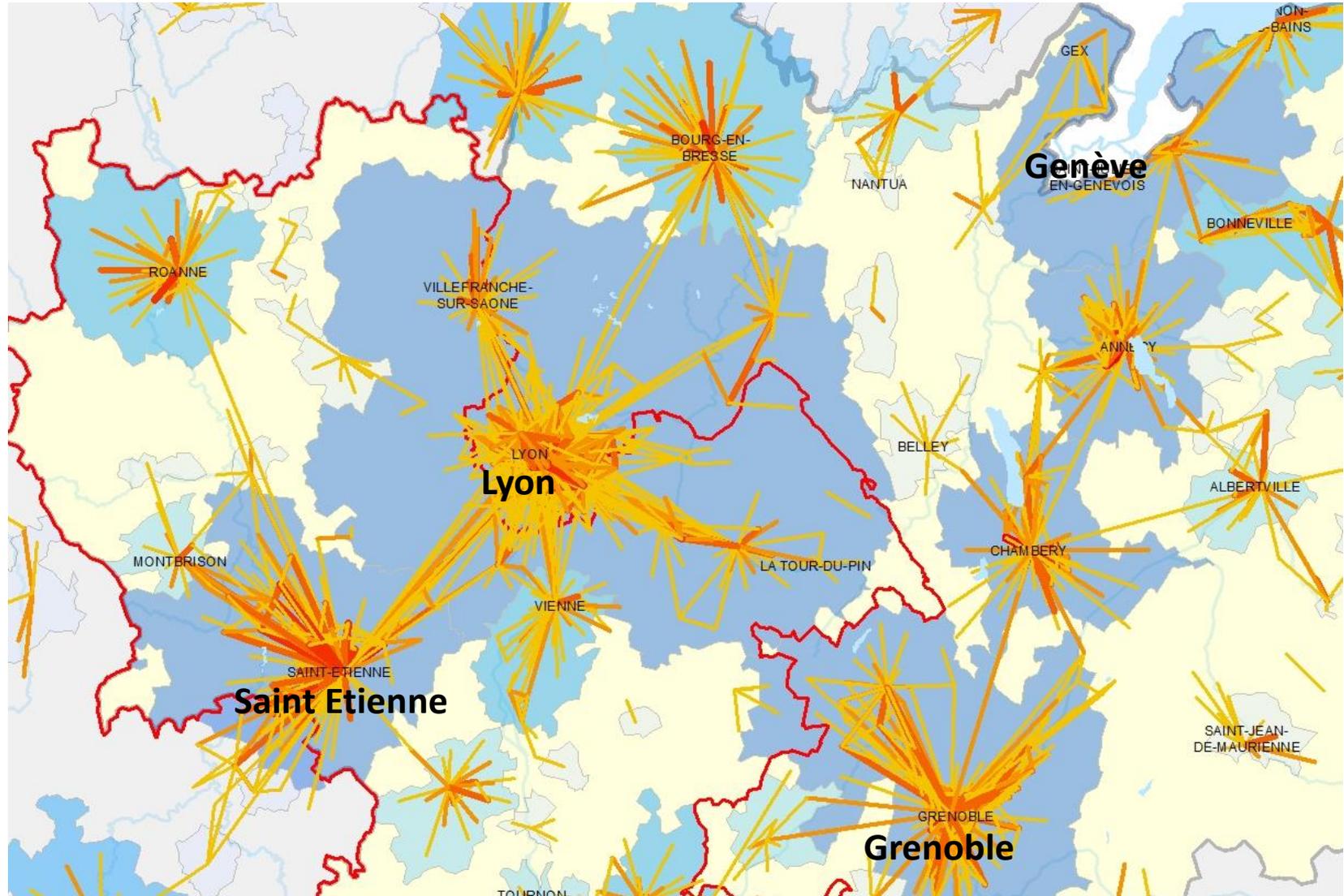
Revenus des ménages : des écarts notables

Revenu médian par UC en 2010 (en euros)

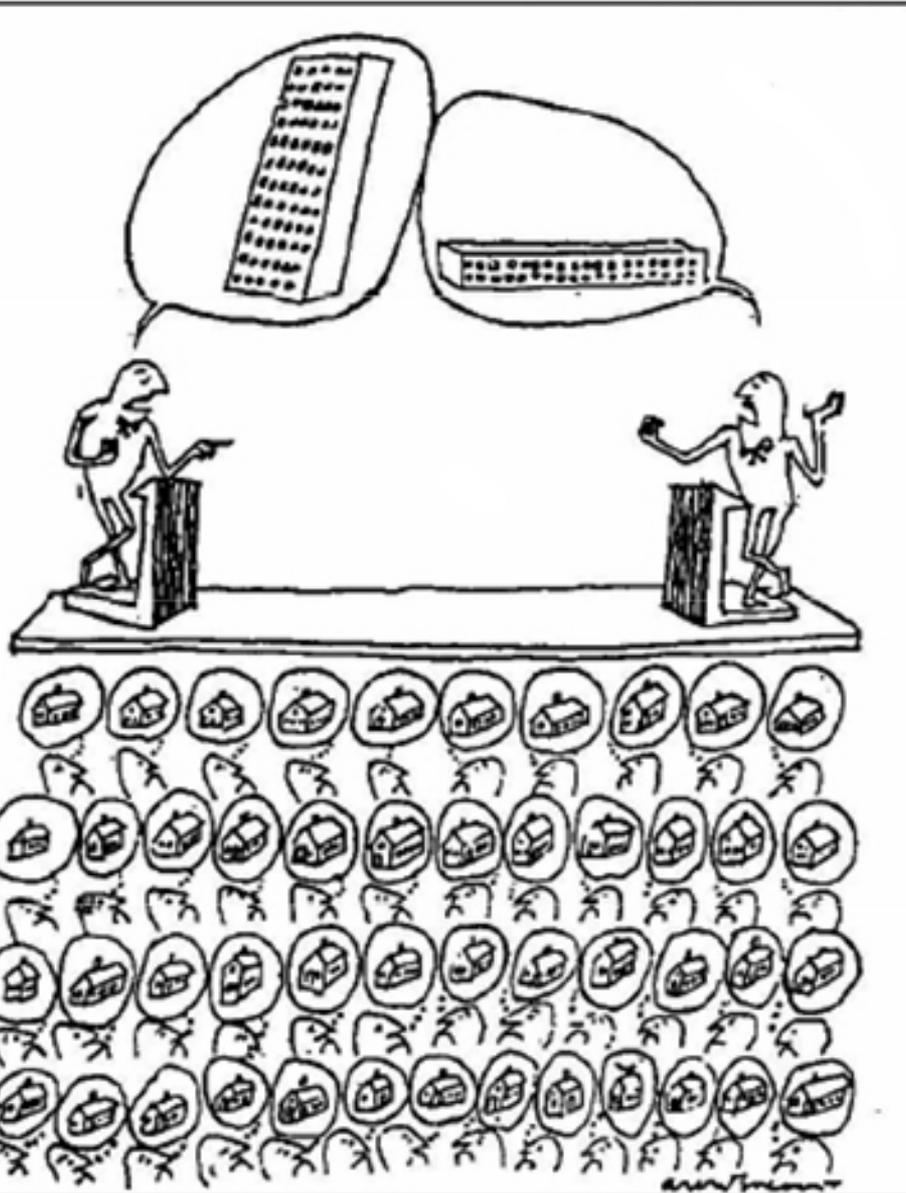


Les revenus, marqueurs d'une opposition Grand Lyon et autres EPCI

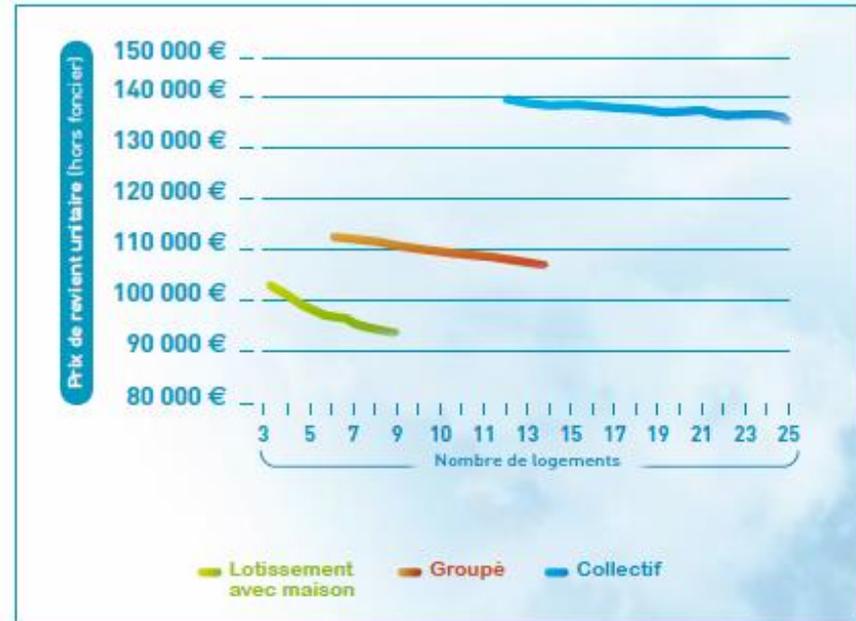
Déplacements domicile-travail et aires urbaines révélateurs d'interdépendances



Ville étendue / Ville attendue



Prix de revient des logements selon leur mode constructif



Source : Jean-Charles Castel, Le marché favorise-t-il la densification ? Colloque ADEF, 2005

Le réseau urbain de l'aire métropolitaine lyonnaise

L'aire métropolitaine lyonnaise : l'échelle pertinente pour observer les phénomènes de métropolisation

Une multipolarité plus complexe qu'il n'y paraît ...

... tout autant le résultat d'une géographie et d'une histoire que les conséquences d'actions planifiées

Une aire métropolitaine attractive, qui enregistre des progressions de population significatives

Une agglomération lyonnaise, locomotive démographique pour l'ensemble de l'aire métropolitaine et principal moteur de périurbanisation

Densification et extension, périurbanisation puis métropolisation dans la multipolarité : des effets qui se combinent



La démarche de cohérence inter-territoriale : l'inter Scot en 2006

1960-1970's

1980-1990's

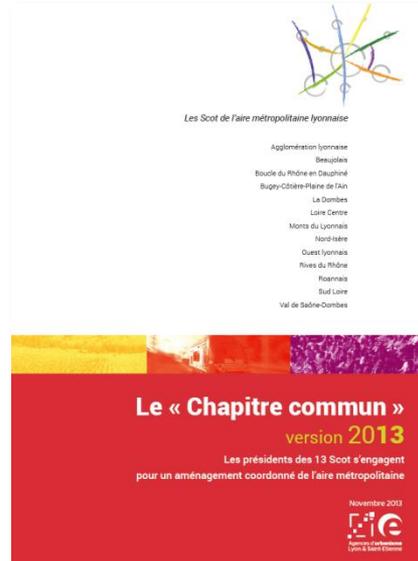
2000-2010's

Le chapitre commun aux 13 Scot pour des engagements partagés

> Un socle de connaissances partagées, des réalités périurbaines/rurales à mieux prendre en compte, des avis communs sur des sujets d'enjeux métropolitains (logistique urbaine, urbanisme commercial,...)

> 13 Scot adhérents à la démarche aujourd'hui

> Un budget dédié de l'ordre de 220.000€ confié à l'Agence d'urbanisme de Lyon (clé de répartition selon le poids démographique)





Les acquis de la démarche inter-Scot

Une démarche pilotée par les élus



Un groupe de professionnels au service de la démarche

Des comités techniques inter-Scot réguliers :

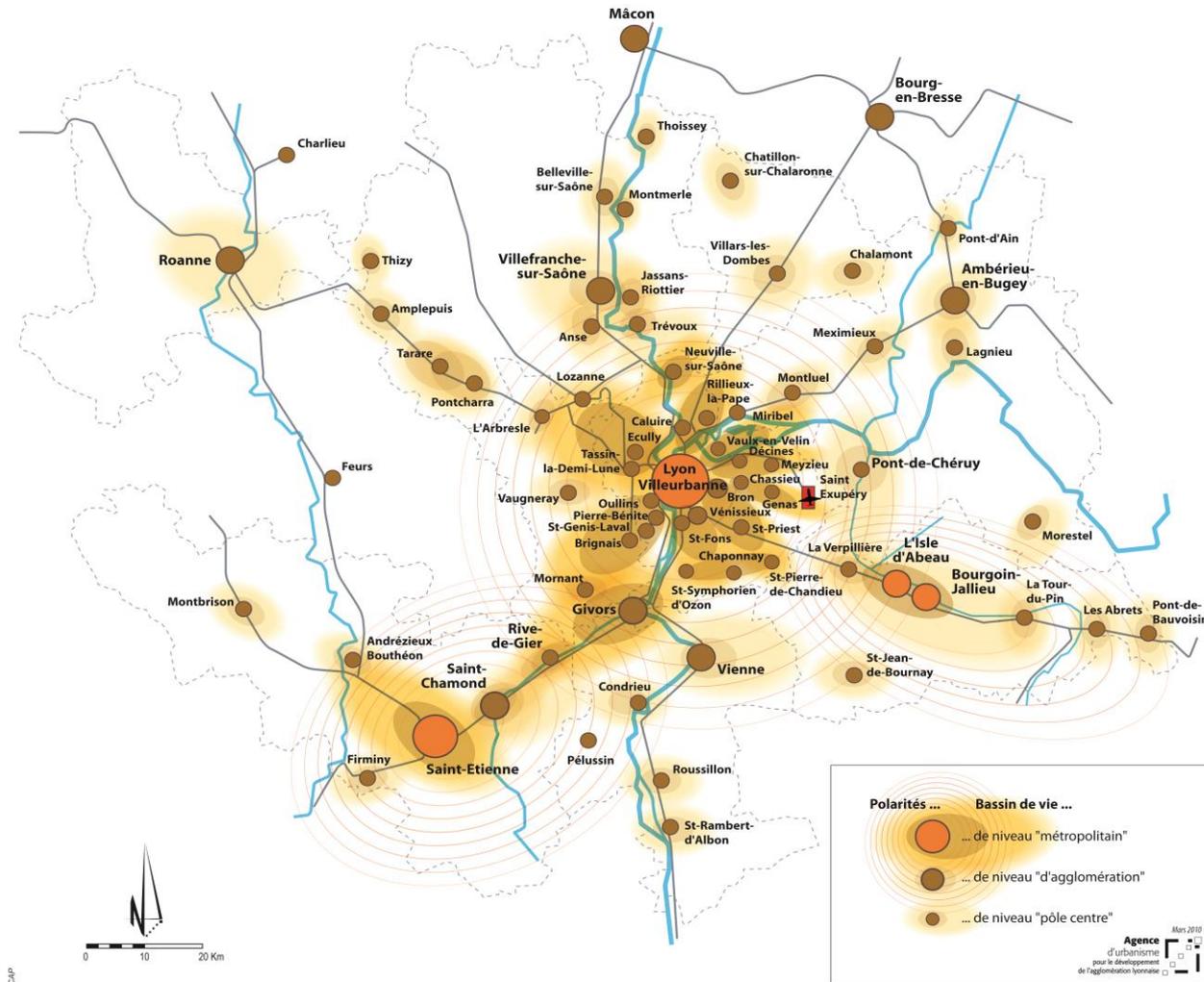
- Un espace de travail
- Un lieu de partage d'une culture professionnelle commune



Des forums entre élus et professionnels pour faire partager et faire comprendre



Chapitre commun « Une métropole accueillante »

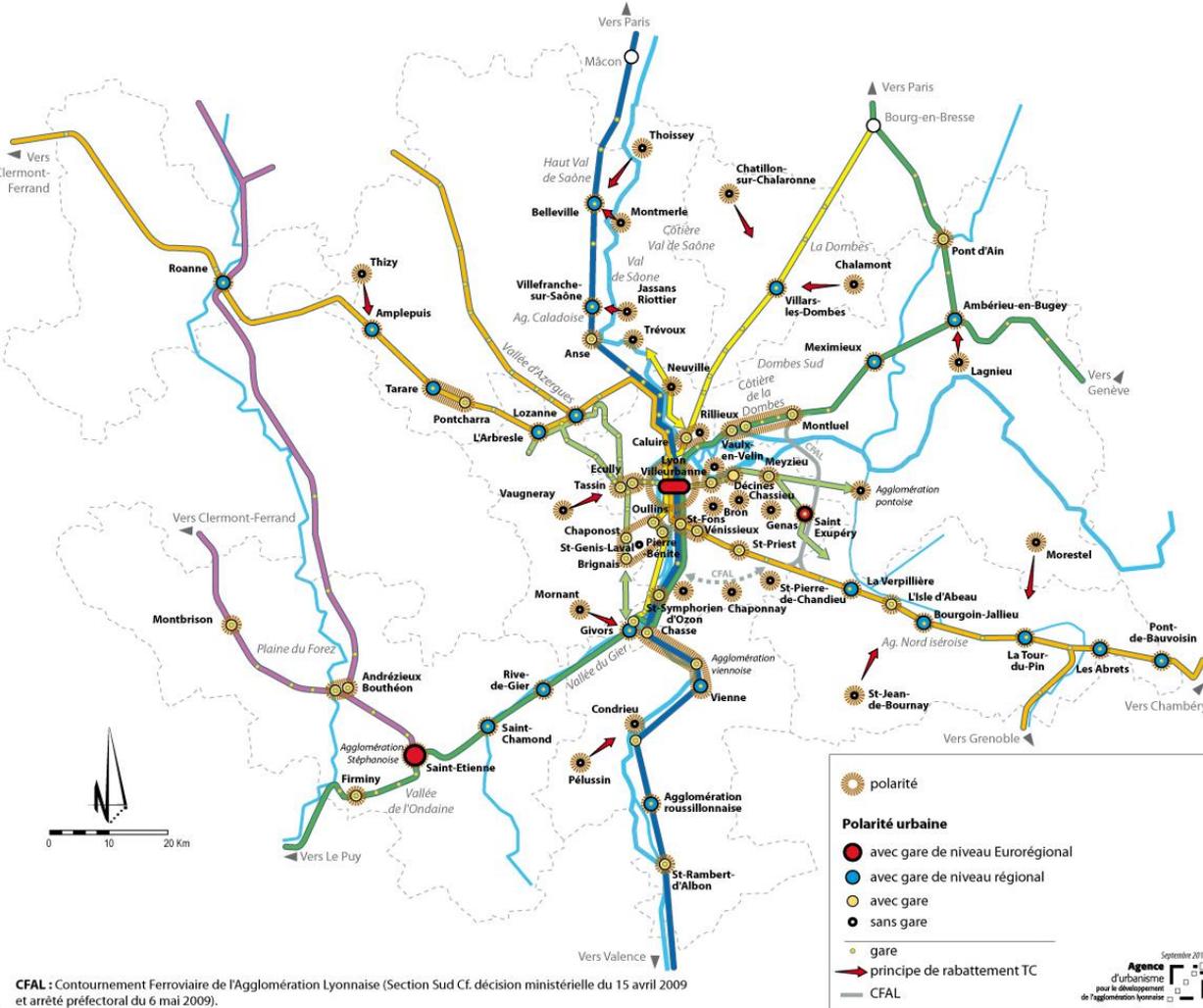


- Rechercher une organisation urbaine multipolaire

- Localisation prioritaire des équipements dans 60 à 70 polarités urbaines

- rapprocher les habitants des emplois et des services du quotidiens (ville des proximités)

Chapitre commun « Une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat »



CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

- Urbaniser prioritairement dans les quartiers bien desservis par le réseau express métropolitain
- 10 axes / 90 gares
- + 200.000 habitants possibles dans les secteurs proches des gares

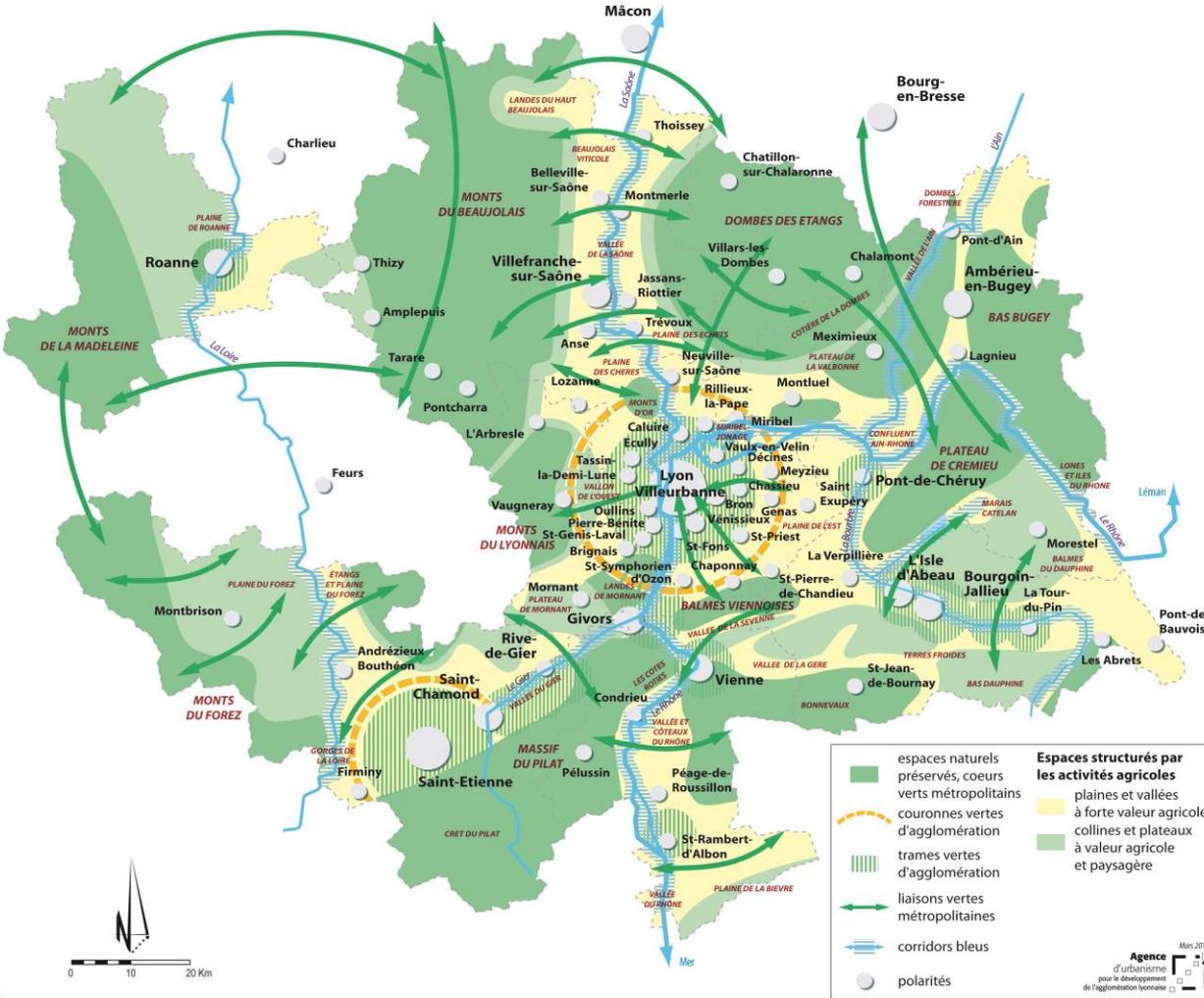
Chapitre commun « Une métropole nature qui protège et valorise son environnement »



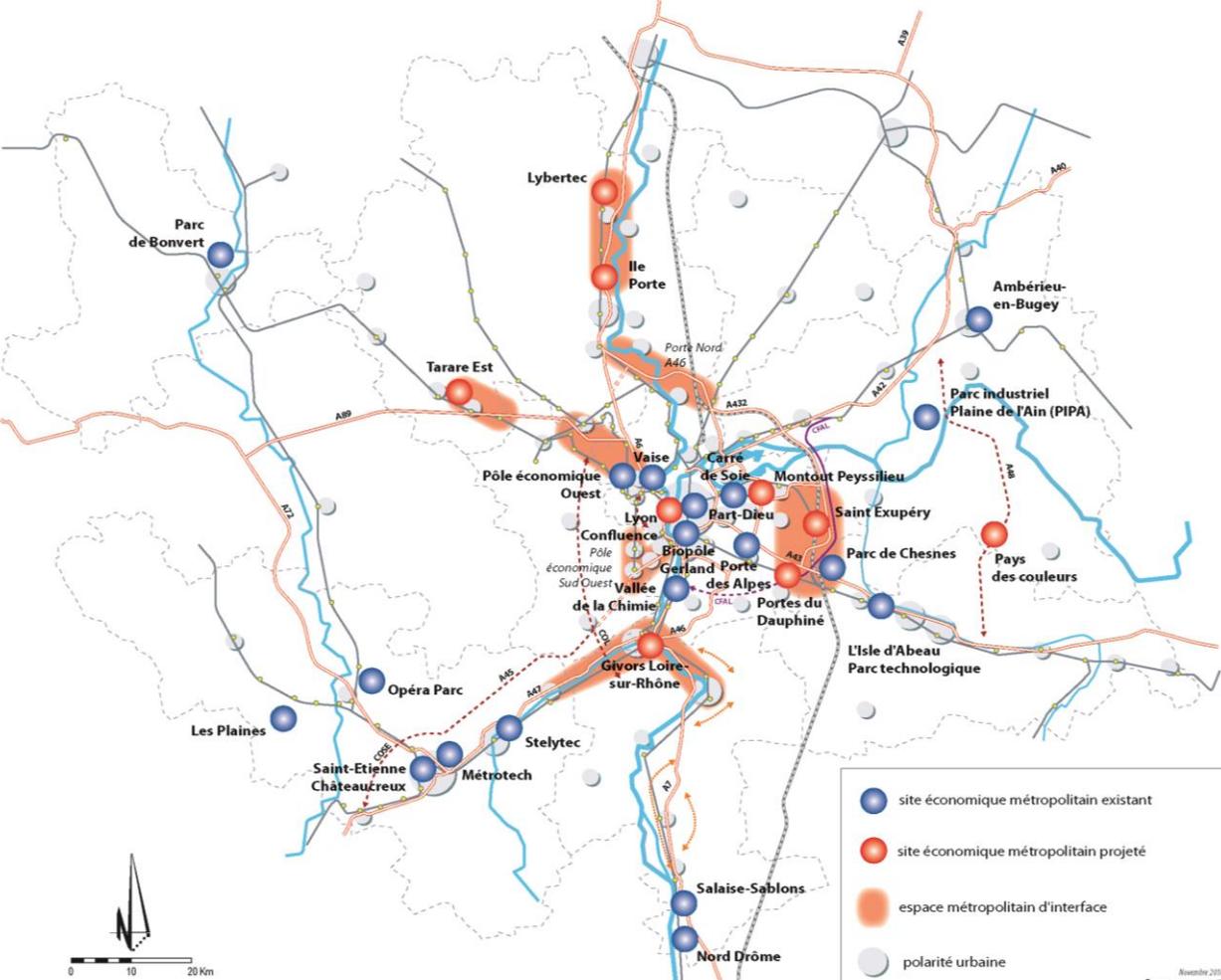
- Gérer et valoriser un grand réseau d'espaces naturels et agricoles, à l'image d'une infrastructure qui canalise et qui oriente le développement urbain

- 10 « cœurs verts » métropolitains

- 12 grandes liaisons vertes représentant près de 1000 km cumulés



Chapitre commun « Une attractivité économique conçue sur la complémentarité »



- 27 espaces économiques identifiés comme d'envergure métropolitaine
- 2500 hectares de potentiel foncier
- Complémentarité entre les pôles économiques de la métropole, notamment sur les « interfaces »

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).
Projet de voie ferrée nouvelle susceptible de supporter un service voyageurs inter-cités.

La démarche de cohérence inter-territoriale : l'inter Scot

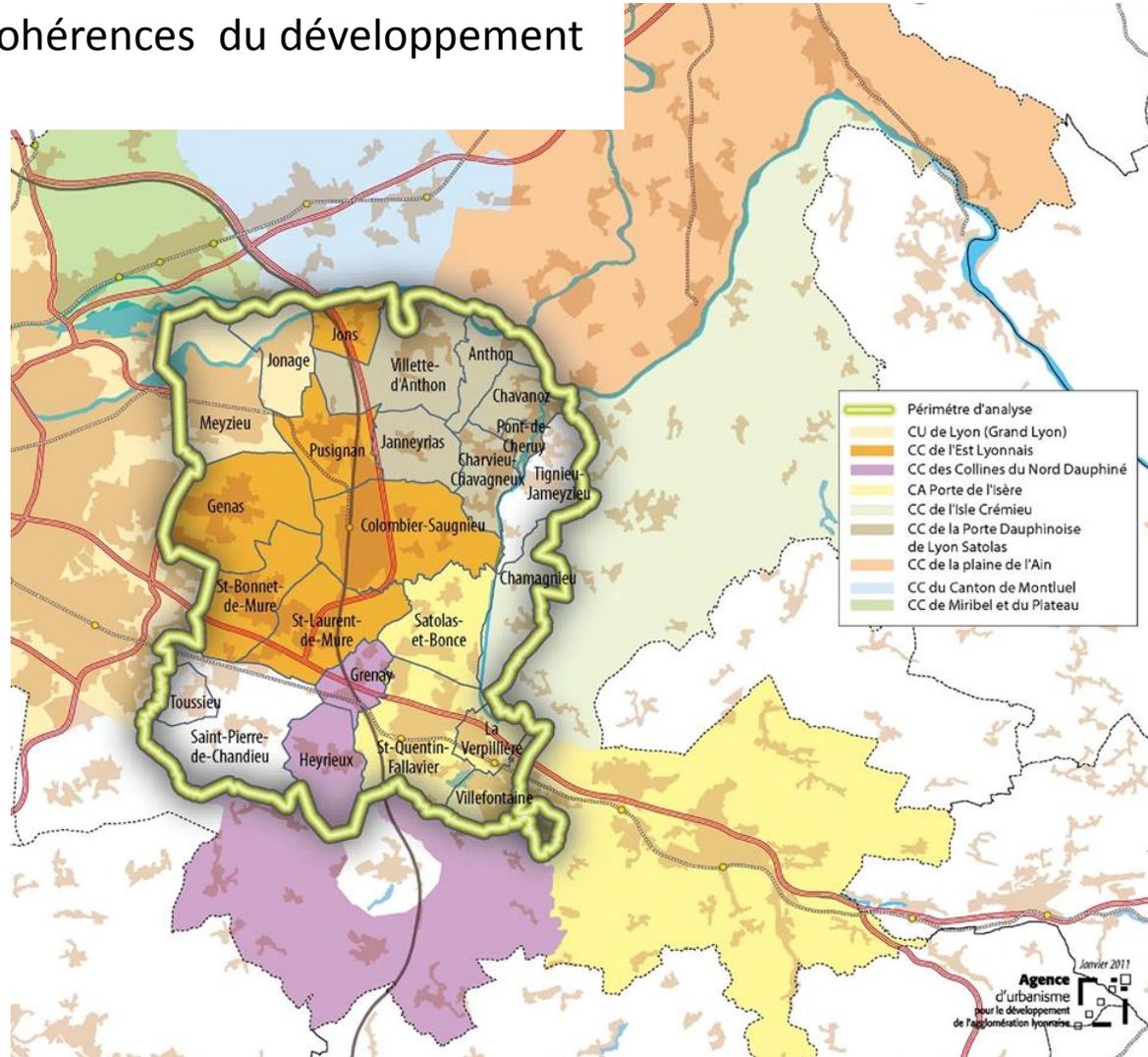
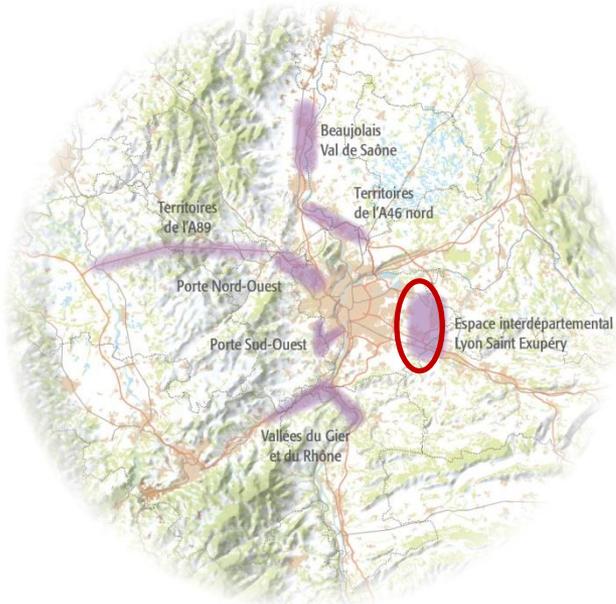
1960-1970's

1980-1990's

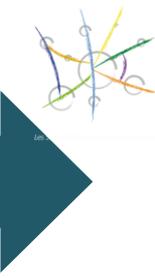
2000-2010's

Les Espaces d'interface métropolitaine

Diagnostiquer des cohérences/incohérences du développement autour de l'aéroport international



La démarche de cohérence inter-territoriale : l'inter Scot en 2006



1960-1970's

1980-1990's

2000-2010's

Enjeux de représentations et connaissance du territoire

Commerce

Une Charte - Travail collaboratif avec les opérateurs commerciaux

Une observation des dynamiques commerciales à l'échelle métropolitaine

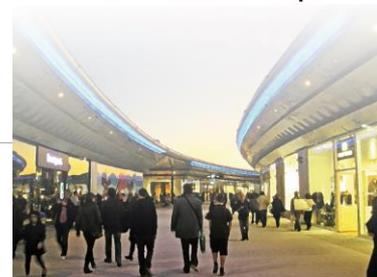
Une veille sur les concepts

Une veille sur les implantations

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

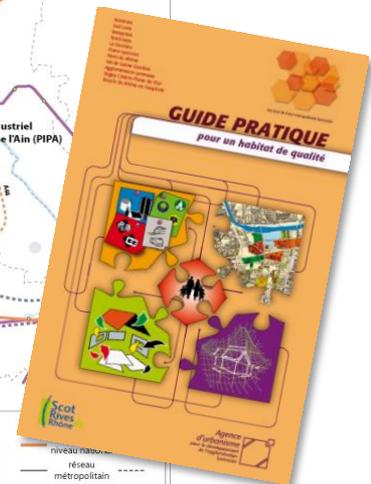
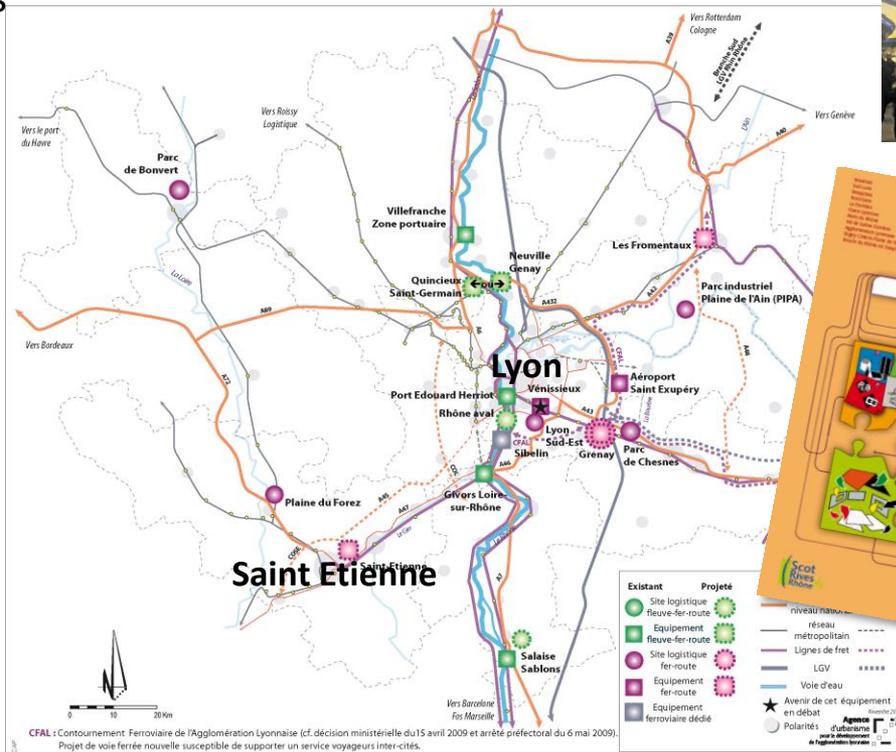


Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité



Suivi du schéma portuaire métropolitain (VNF)

Habitat et densités ou formes urbaines



Du recollement à l'harmonisation



ETAPE 1 : JUXTAPOSITION DES SCOT DE L'INTER-SCOT SUR LA THÉMATIQUE ARMATURE URBAINE

Document de travail

SCOT Beauvais
Approuvé en 2012
Réalise par : ASSUE

Armature urbaine :

- 1 « Pôle d'agglomération »
- 3 Communes liées à « Pôle d'agglomération »
- 3 « Pôles de sang 3 »
- 44 Communes de la « Couronne périurbaine »

Carte extraite du Dog p.6

SCOT de l'Ouest Lyonnais
Approuvé en 2011
Réalise en Rége par la COI (D)

Armature urbaine :

- 3 « Pôles structurants historiques »
- 14 « Communes émergentes »
- 14 « Communes situées dans l'aire d'influence des pôles de Ter et de St-Joseph »
- 16 « Villages »

Carte extraite du Dog p.21

SCOT Laize Centre
En cours d'élaboration
Réalise par : Agence d'urbanisme de St-Etienne

Armature urbaine :

- 92 communes, l'armature urbaine est en cours de définition

Carte extraite du Dog p.

SCOT Monts du Lyonnais
En cours d'élaboration
Réalise par : Agence d'urbanisme de Lyon/St-Etienne

Armature urbaine :

- 4 « Bourg »
- 29 « Villages »

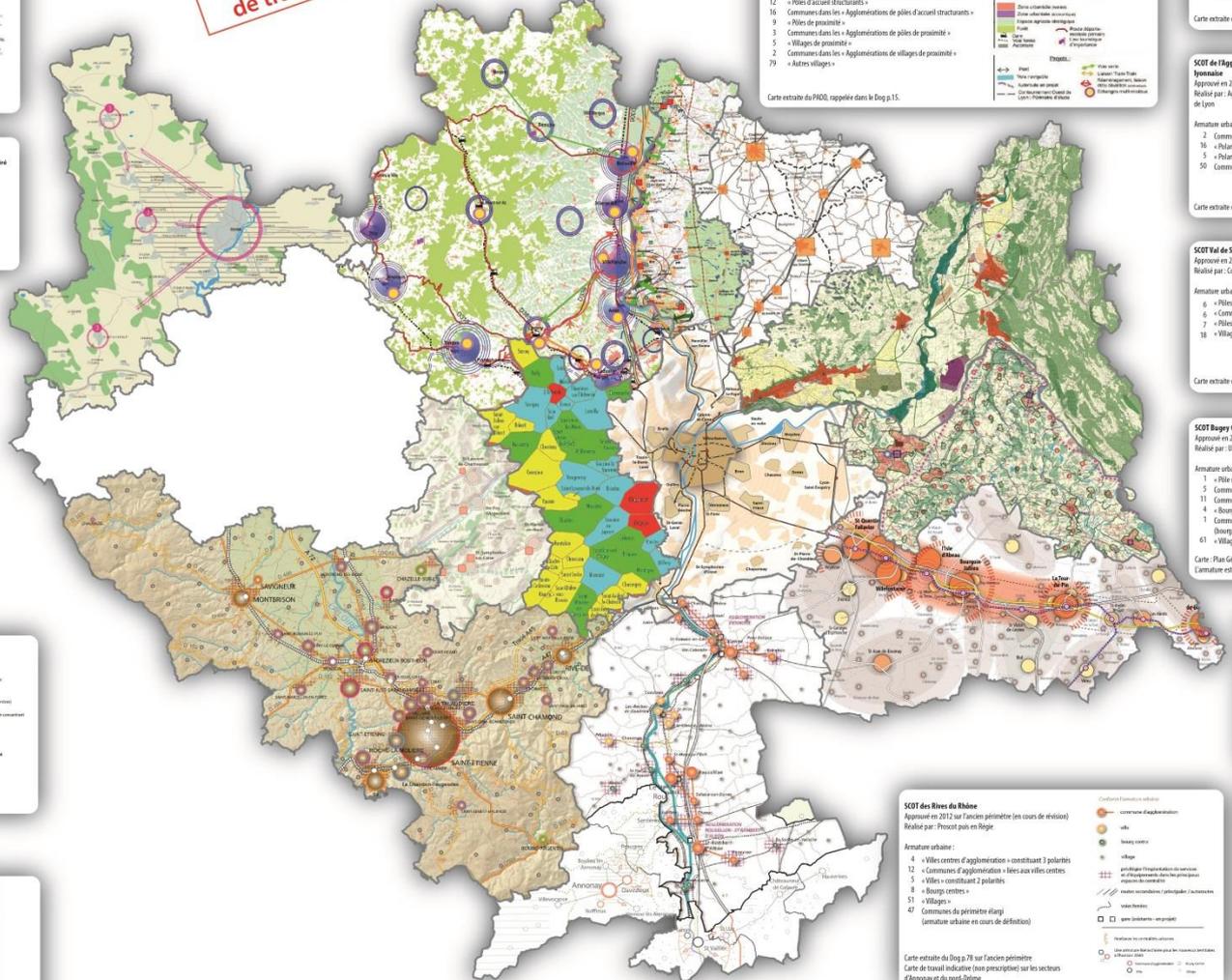
Carte de Synthèse du PADD : DOCUMENT DE TRAVAIL

SCOT Sud Laize
Adopté en 2013
Réalise par : Agence d'urbanisme de St-Etienne

Armature urbaine :

- 1 « Centralité d'axe métropolitaine »
- 5 Communes pour 4 « Centralités Sud Laize »
- 8 « Centralités intermédiaires »
- 22 « Centralités locales »
- 80 « Villages »

Carte de travail (non extraite du document arrêté).
Ces cartes reprennent les données identifiées dans le Dog p. 61-62.



SCOT Beauvais
Approuvé en 2009
Réalise en Rége

Armature urbaine :

- 2 « Grands pôles structurants »
- 7 Communes dans les « Agglomérations de grands pôles structurants »
- 12 « Pôles d'accueil structurants »
- 16 Communes dans les « Agglomérations de pôles d'accueil structurants »
- 9 « Pôles de proximité »
- 3 Communes dans les « Agglomérations de pôles de proximité »
- 5 « Villages de proximité »
- 2 Communes dans les « Agglomérations de villages de proximité »
- 79 « Autres villages »

Carte extraite du PADD, réajustée dans le Dog p.15.

SCOT de la Dombes
Approuvé en 2006 (modifié en 2010)
Réalise par : CET Lyon / S'fconsois

Armature urbaine :

- 3 « Bourg-centres »
- 6 « Pôles secondaires »
- 20 « Villages périphériques »

Carte extraite du Dog p.14

SCOT de l'Agglomération lyonnaise
Approuvé en 2010
Réalise par : Agence d'urbanisme de Lyon

Un système multipolaire :

Basin de vie Central (centre métropolitain)

Armature urbaine :

- 2 Communes du « Centre métropolitain »
- 16 « Pôles urbains d'agglomération »
- 3 « Pôles urbains relais »
- 50 Communes du « Reste du territoire »

Carte extraite du Dog p.46

SCOT Val de Saône - Dombes
Approuvé en 2006 (modifié en 2010 et 2013)
Réalise par : Cadras / S'fconsois

Armature urbaine :

- 2 « Pôles urbains »
- 6 « Communes d'extension » des pôles urbains
- 7 « Pôles relais »
- 18 « Villages »

Carte extraite du Dog p.26

SCOT Bourg Citoyen Plaine de l'Isère
Approuvé en 2002, modifié en 2012
Réalise par : Urbicard

Armature urbaine :

- 1 « Pôle urbain »
- 5 Communes dans l'« Agglomération d'Arbentiers »
- 11 Communes de l'« Agglomération Côtière »
- 4 « Bourg-centres »
- 1 Commune dans l'« Agglomération de Montmirieu » (Bourg-centre)
- 61 « Villages »

Carte: Plan Général du Schéma Directeur ;
L'armature est présentée dans le tome 2 p.65

SCOT Bas de Rhône en Dauphiné
Approuvé en 2007
Réalise par : Urbicard

Armature urbaine :

- 10 Communes des « Pôles urbains » cohabitant 5 polarités
- 36 « Villages »

Carte extraite du Dog p.18

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

Armature urbaine :

- 4 « Villages centres d'agglomération » constituant 3 polarités
- 12 « Communes d'agglomération » liées aux villes centres
- 5 « Villes » constituant 2 polarités
- 8 « Bourg-centres »
- 51 « Villages »
- 47 Communes du périmètre élargi (armature urbaine en cours de définition)

Carte extraite du Dog p.78 sur l'ancien périmètre
Carte de travail indicative (non prescrite) sur les secteurs d'Annonay et du nord-Bhône

SCOT Nord Isère
Approuvé en 2012
Réalise par : Proscot puis en Rége

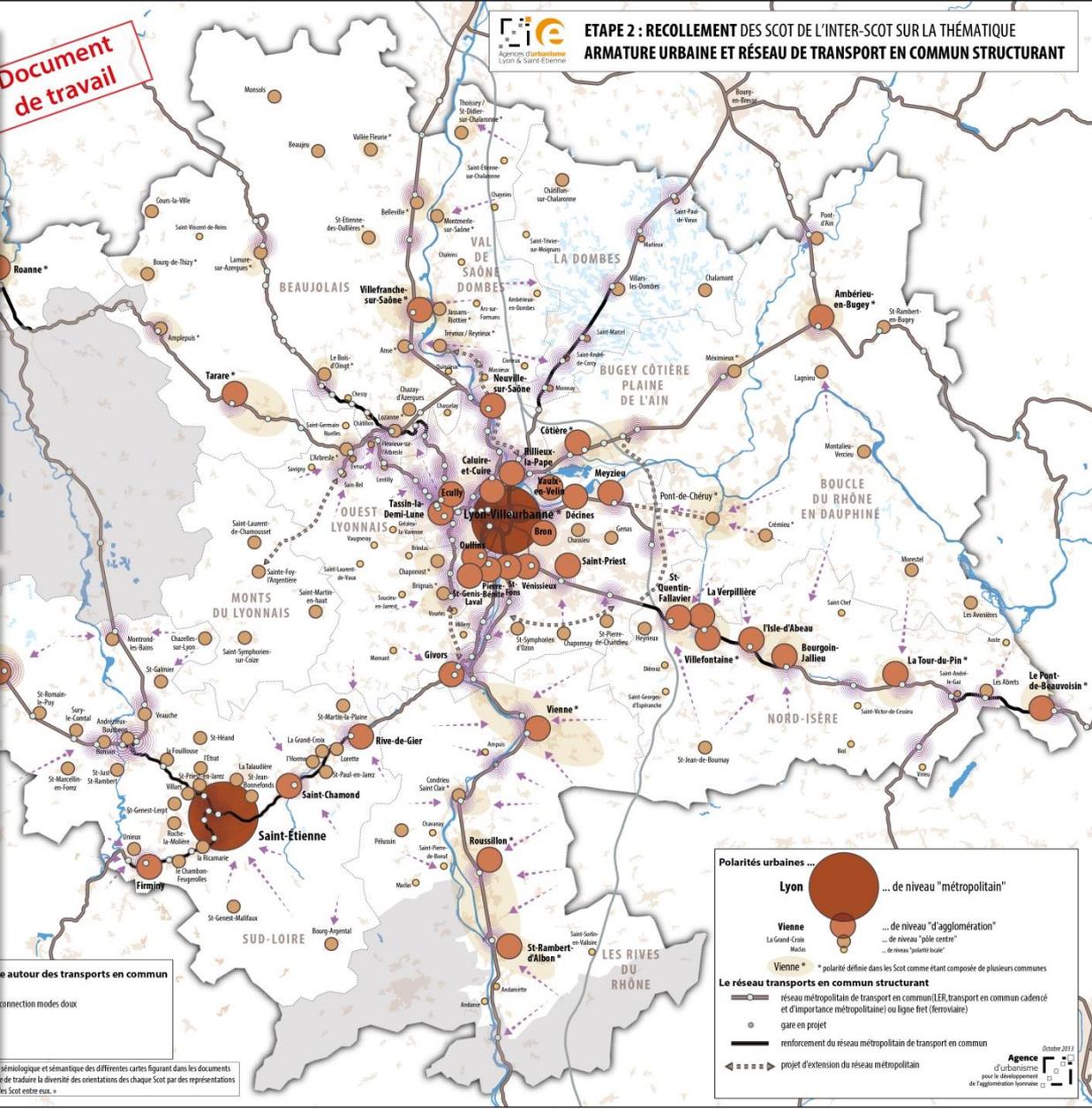
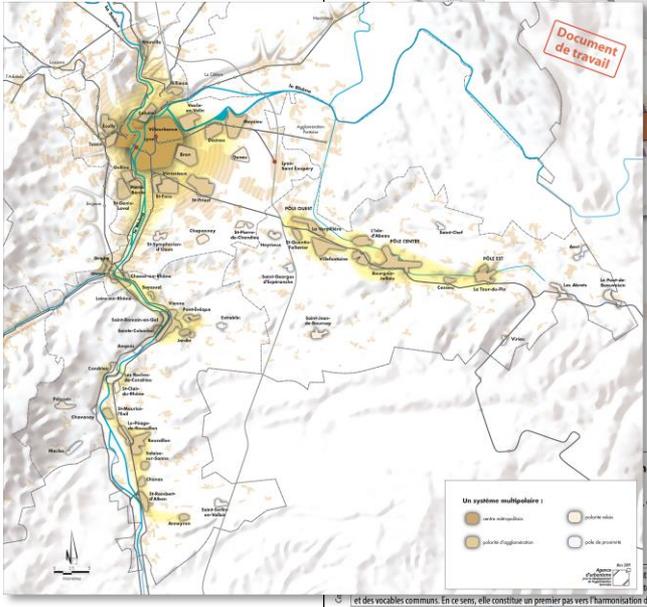
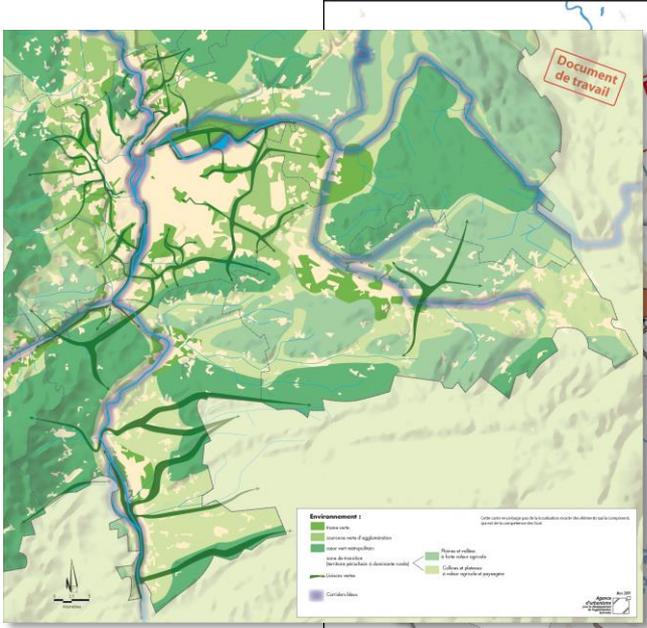
Armature urbaine :

- 7 « Villes-centres »
- 10 « Communes périurbaines d'une ville-centre »
- 8 « Villes-relais »
- 3 « Bourg-relais »
- 66 « Villages »

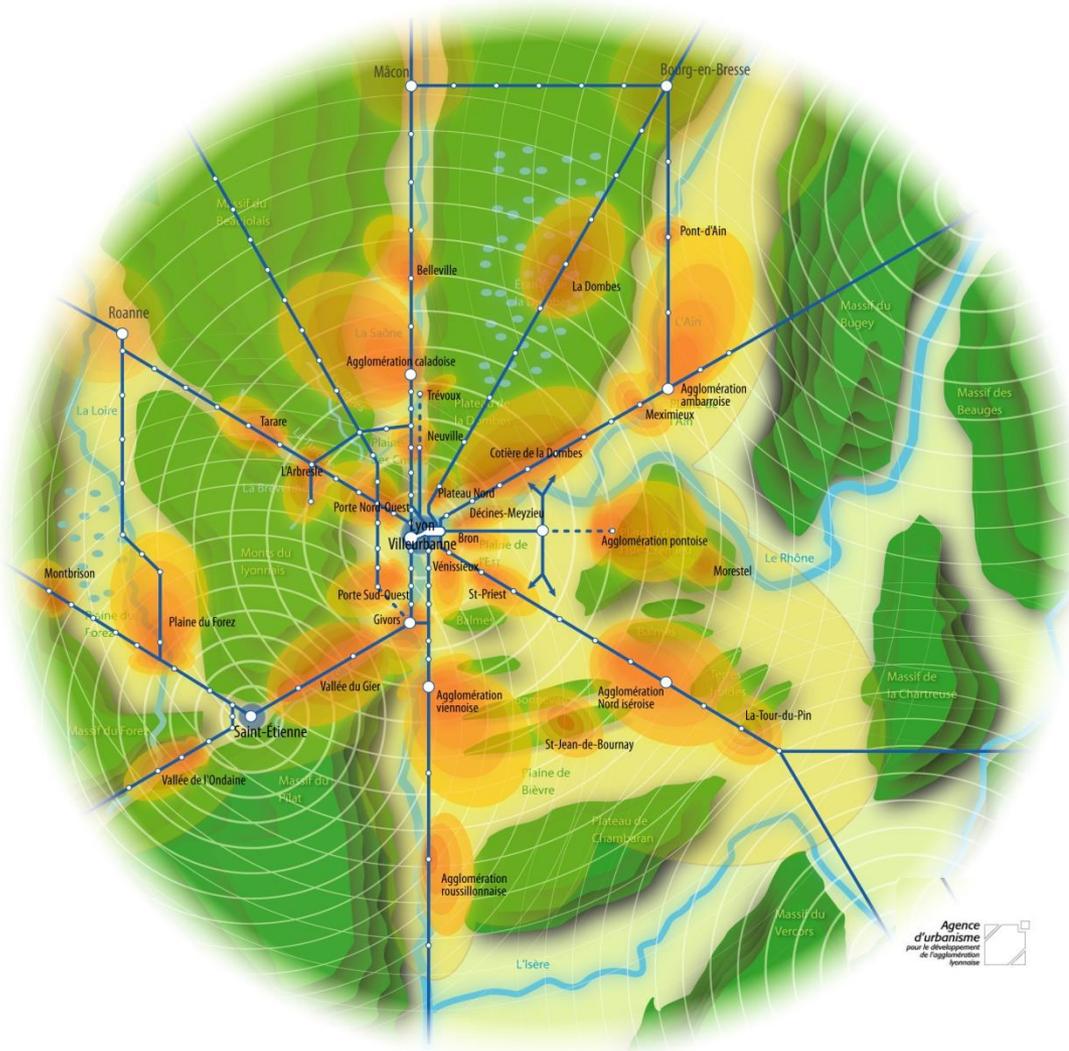
Carte extraite du Dog p.19-20

Nb. : La carte en transparence sont des cartes de travail, les cartes finales d'après pour l'heure pas été arrêtées par les élus.

Mise en cohérence des Scot : du recollement à l'harmonisation



Chapitre commun « Inscrire cette démarche métropolitaine dans une gouvernance renforcée »



→ **PENSER LA COHERENCE**

Volonté des élus de passer des orientations métropolitaines communes (rôle de l'inter-Scot) ...

→ **AGIR EN COHERENCE**

....à la concrétisation de projets communs métropolitains (rôle des EPCI et/ou de leurs groupements
→ pôle métropolitain

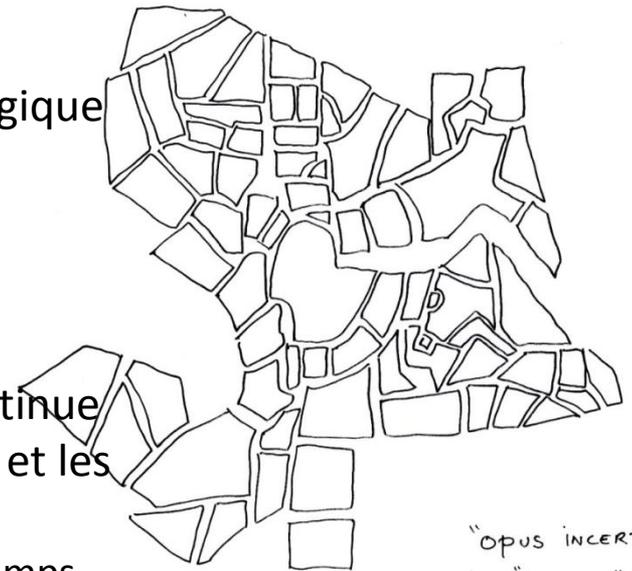
Planification, échelles et gouvernances?

De la planification spatiale des usages à la planification stratégique des territoires :

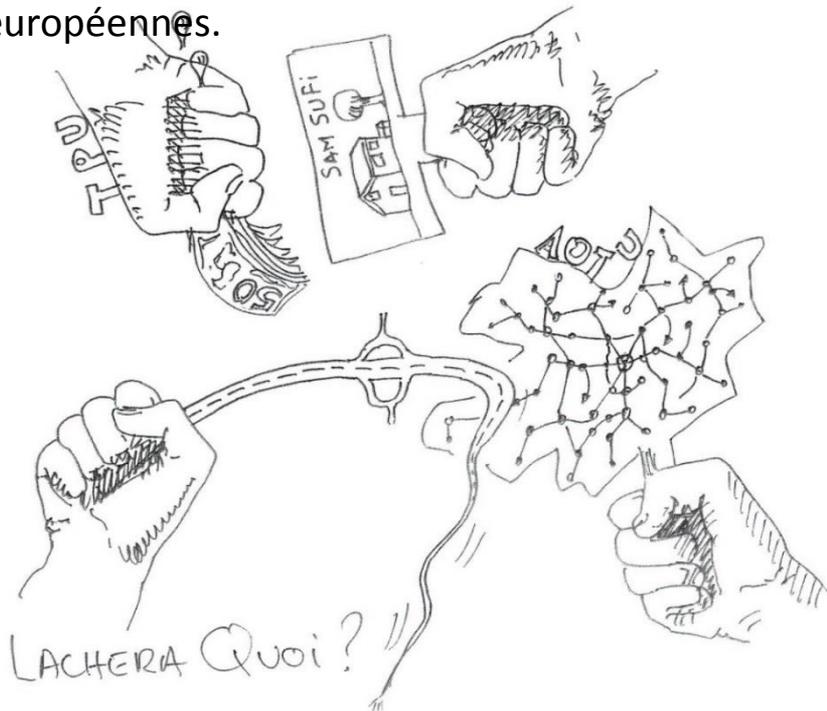
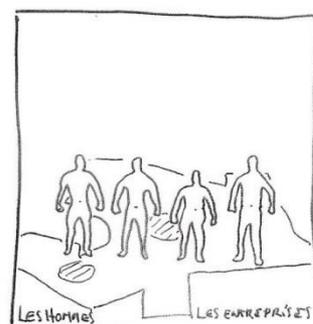
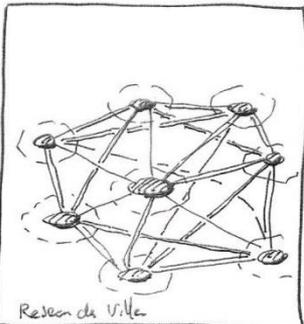
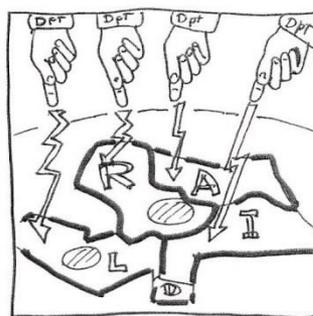
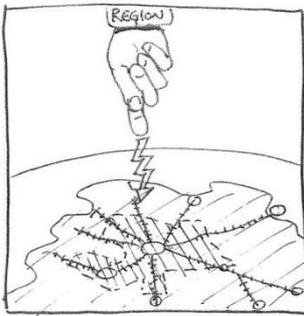
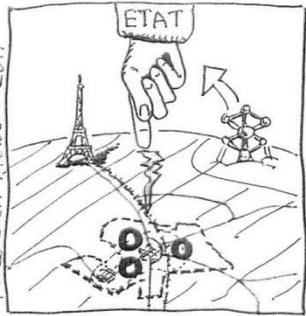
Se projeter dans le temps long (20 ans) pour dépasser les temps de gouvernance politique et s'affranchir des contraintes de la gestion quotidienne des territoires.

Concevoir une planification stratégique et opérationnelle continue avec une gouvernance publique institutionnelle et informelle et les acteurs privés :

Le mode participatif de l'élaboration du Plan amène de nouveaux champs thématiques dans les réflexions et s'affranchi des questions de périmètre pertinent, pour entrer dans la compétitivité des métropoles européennes.



"OPUS INCERTUM"
LES "INTERCO"



Les facteurs de différenciations, la mobilité, les espaces publics, les évènements festifs,...



Les changements d'échelle territoriale du vécu des habitants qui s'inscrivent dans l'inter-territorialité et des systèmes de gouvernances à géométrie variable

