



# SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE **VAL DE SAÔNE DOMBES**

Environnement

Habitat

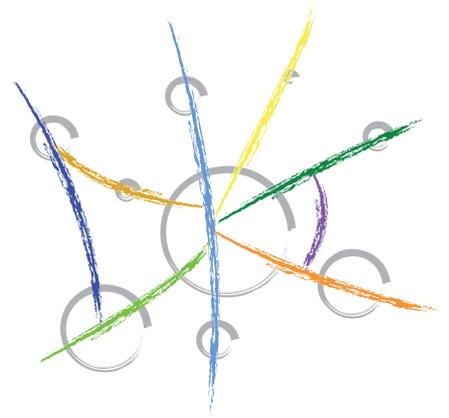
Économie

Déplacements

Agriculture

Annexe 1 :  
Chapitre commun de l'inter-Scot

Dossier  
d'approbation



## *Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise*

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



# Le « Chapitre commun »

version 2013

Les présidents des 13 Scot s'engagent  
pour un aménagement coordonné de l'aire métropolitaine

Novembre 2013

## **L'actualisation du « Chapitre commun », fruit de dix ans de coopération**

### **La démarche inter-Scot, dix ans déjà**

L'inter-Scot est une démarche de coopération entre treize syndicats mixtes porteurs de Schéma de cohérence territoriale (Scot) de l'aire métropolitaine lyonnaise. Initiée en 2003 par les élus et les partenaires de l'Agence d'urbanisme de Lyon et officialisée en 2004 par la signature d'une convention engageant neuf présidents de Scot, elle s'est élargie progressivement aux territoires plus ruraux de l'espace ligérien. Elle s'est renforcée 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.

Sur la base des diagnostics conduits en commun, les présidents de Scot ont souhaité l'élaboration d'un chapitre commun partagé.

En juillet 2006, les élus de l'inter-Scot, réunis à Crémieu, signent le « Chapitre commun métropolitain ». La démarche franchit alors une étape en faisant valider par tous les Scot les grands principes d'aménagement communs, à l'échelle de la « Maison commune métropolitaine ». Ces grands principes seront ensuite déclinés dans cinq livrets thématiques (2007-2009).

### **Une nécessaire actualisation**

La dynamique impulsée favorise l'élargissement du partenariat. Les Scot du Roannais, des Monts du Lyonnais et de Loire Centre rejoignent la démarche entre 2007 et 2011. Quant au Scot des Rives du Rhône, il intègre en 2013 cinq intercommunalités du Nord de la Drôme et de l'Ardèche dont le bassin d'Annonay.

Dans ce contexte, les présidents de Scot conviennent en décembre 2012, de la nécessaire actualisation de ce texte fondateur pour tenir compte de l'élargissement géographique de la démarche. Parallèlement, ils décident de conforter la démarche inter-Scot comme un socle de connaissance, d'observation et de vision stratégique dans le nouveau paysage de gouvernance métropolitaine qui s'institutionnalise. C'est dans ce contexte qu'ils s'engagent dans une collaboration avec les élus du Pôle Métropolitain afin que celui-ci puisse s'approprier les orientations définies par les syndicats mixtes de Scot et porter les actions opérationnelles permettant de les concrétiser.

Les finalités de cette actualisation sont doubles :

- prendre en compte la nature plus rurale des territoires, ayant rejoint la démarche à partir de 2007, en limite d'influence de l'aire métropolitaine. Celle-ci rassemble en effet une grande diversité de territoires dont les spécificités respectives sont à valoriser. Une place significative doit être accordée aux territoires ruraux structurés par les espaces naturels et agricoles dans ce nouveau « Chapitre commun »,
- intégrer des thématiques nouvelles telles que l'urbanisme commercial ou l'habitat pour enrichir ce document sur la base des travaux et des avancées réalisées en commun.

Les objectifs ci-après sont la traduction de cette volonté politique de faire progresser le vivre ensemble au sein de la « Maison commune métropolitaine ».

## La « Maison commune métropolitaine »

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

Les dynamiques économiques et sociales se jouent aujourd'hui dans des cadres territoriaux de plus en plus vastes. Les aires métropolitaines polarisent les fonctions économiques et culturelles, la transmission des savoirs, les flux des marchandises et des personnes et le potentiel de connectivité avec le monde. Dans une économie globalisée, inscrite dans une compétition internationale et européenne, elles sont motrices du développement. Mais en corollaire s'y accroissent déplacements, consommation foncière et disparités sociales.

L'aire métropolitaine lyonnaise est le territoire d'inscription des stratégies des entreprises et des ménages en termes de localisation, de parcours professionnels ou résidentiels, de pratiques de loisirs, etc. Ces stratégies s'affranchissent des limites administratives tout en étant fortement marquées par les identités territoriales.

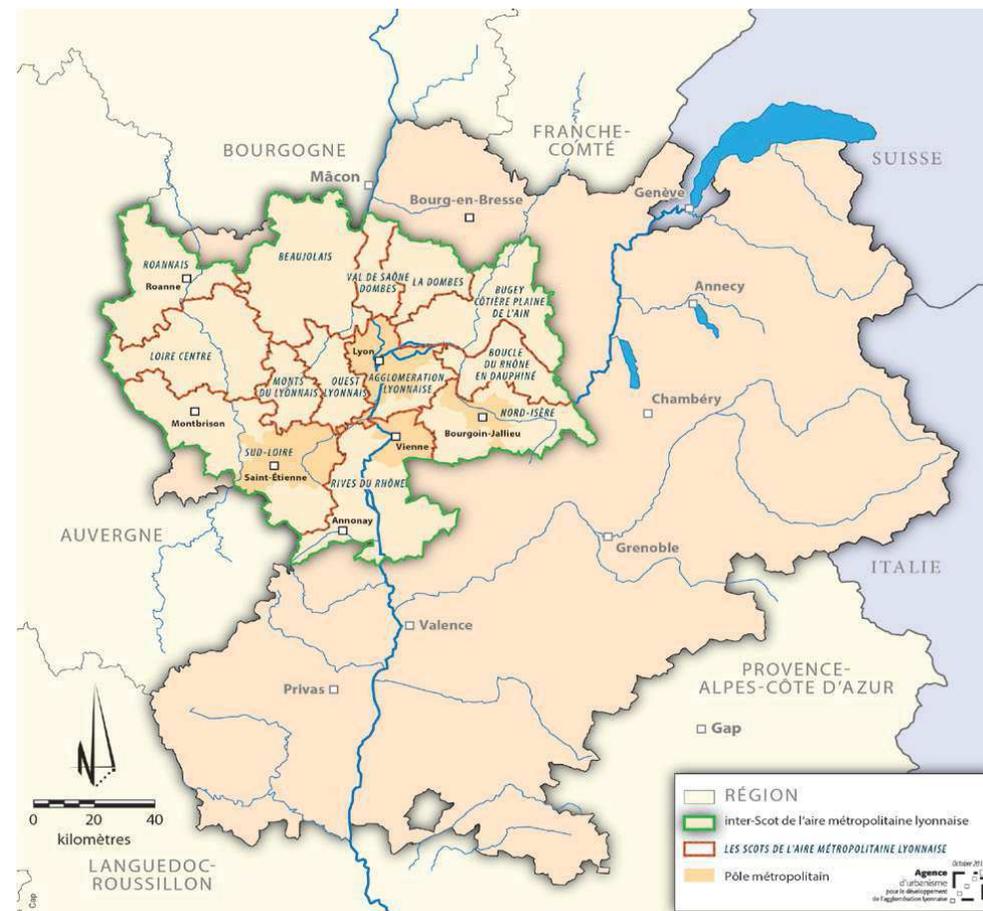
L'histoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, ses savoir-faire et sa géographie singulière, au carrefour de multiples influences, ont de tout temps rapproché les hommes et fédéré les institutions locales. Les territoires qui la composent partagent la même culture de l'entrepreneuriat et du partenariat, issue d'une longue tradition marchande et industrielle qui a permis d'inventer des formes de coopérations originales et pragmatiques. Ces traditions s'appuient sur des valeurs - humanisme, solidarité, ouverture et dialogue - qui contribuent à créer le sentiment d'appartenance à un espace commun.

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des zones d'emplois font exister au quotidien l'aire métropolitaine lyonnaise. Avec trois millions d'habitants, c'est l'un des quinze premiers espaces métropolitains en Europe. Il a été dès le début des années 1960 une référence géographique pour planifier les équipements structurants nécessaires à une région urbaine qui approchait déjà les deux millions d'habitants. Aujourd'hui, cet espace est une réalité sociale, politique, économique et culturelle. Il devient une référence incontournable pour les politiques d'aménagement du territoire, tout à la fois espace de coopération et de dialogue et lieu de mise en œuvre de politiques concertées.

À travers la démarche de l'inter-Scot qui s'est progressivement élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine, les syndicats porteurs de Scot ont souhaité reconnaître l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un « bien commun », qui repose sur un sentiment d'appartenance partagé dans le respect des identités territoriales.

**En intégrant dans leur document un chapitre commun, les syndicats porteurs de Scot actent le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise.**

## L'aire métropolitaine lyonnaise dans l'espace régional de Rhône-Alpes





## Une aire métropolitaine accueillante et multipolaire

\* Outil de modélisation et de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves, développé par l'Insee

L'aire métropolitaine lyonnaise est démographiquement dynamique. Selon les projections Omphale\* 2010, l'aire métropolitaine lyonnaise, au sens de treize Scot, devrait accueillir entre 400 000 et 700 000 habitants supplémentaires d'ici 2040. Les objectifs figurant dans les Scot correspondent à 423 000 habitants supplémentaires hors Loire Centre. Elle atteindrait alors 3 500 000 habitants. Cette nouvelle estimation confirme celle de 2006, soit une progression de l'ordre de 15 000 habitants supplémentaires par an.

Ce chiffre n'est pas un objectif en soi. Il s'agit plutôt de réunir les conditions d'attractivité et donc de qualité de vie les plus favorables à cet accueil.

### Localiser les services à la population et les équipements structurants dans les polarités urbaines

Les élus de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil de cette population supplémentaire tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Des grandes agglomérations aux bourg-centres, ces polarités organisent des bassins de vie à différentes échelles. Elles sont bien dotées en équipements structurants, en emplois et en services à la personne. C'est le modèle de développement multipolaire.

Ce principe fondateur de l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui s'oppose au modèle extensif dit de « la tâche d'huile », ne doit pas être interprété cependant comme celui de la surconcentration urbaine. Il prône l'équilibre et la proximité. Il rassemble à la fois la « ville intense » des grandes agglomérations et les territoires structurés par les bourgs et les villages dans leur capacité à assurer un développement harmonieux de l'aire métropolitaine lyonnaise.

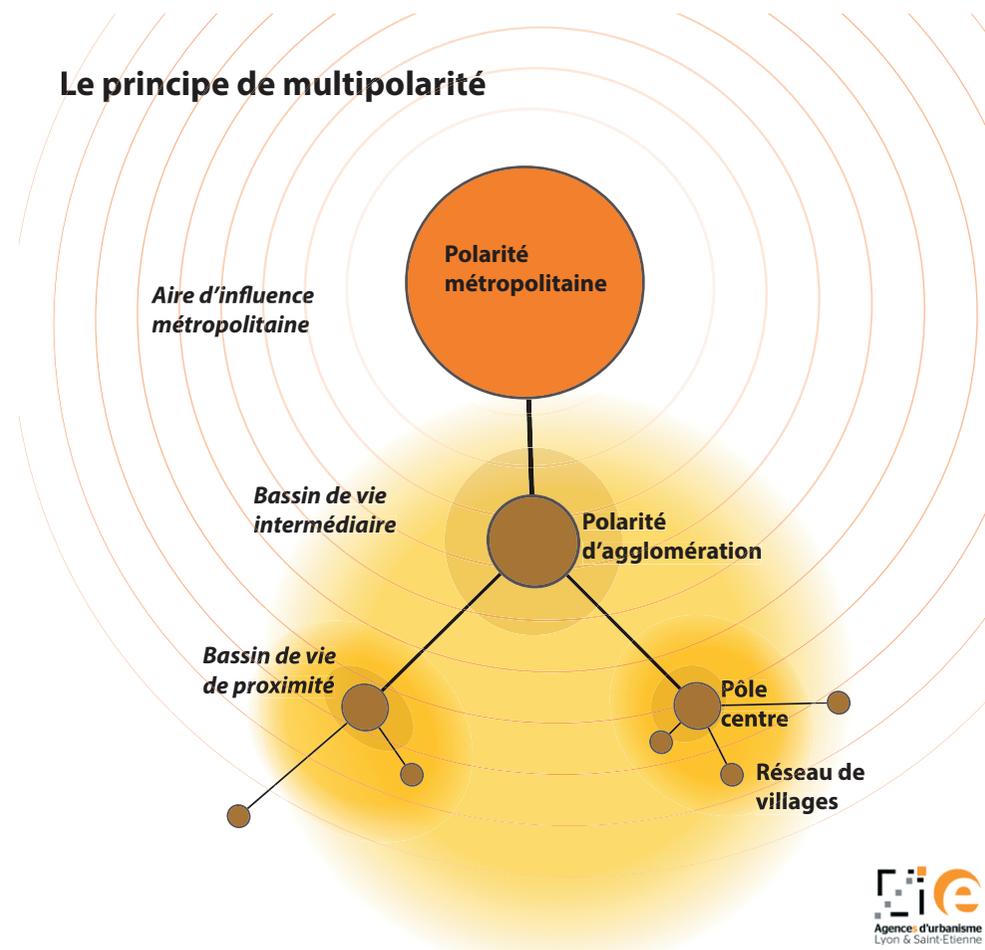
### Développer des villes aux densités adaptées et des politiques de logement solidaires

Ce principe implique de privilégier une densité d'urbanisation adaptée au contexte urbain concerné afin d'optimiser le fonctionnement des services à la population et celui des équipements structurants, et de rendre possible des politiques de mobilité durable.

De la même manière, les élus de Scot s'entendent pour promouvoir des politiques de logement solidaires, prévoyant à l'échelle de chaque territoire la construction de logements abordables en nombre suffisant pour permettre l'accès du plus grand nombre à un logement et localisés de manière à favoriser la mixité et la diversité sociale des territoires urbains.

Le principe de multipolarité

## Le principe de multipolarité



## Un fonctionnement métropolitain fondé sur des politiques de mobilité durable

### Organiser l'offre en transports à l'échelle métropolitaine

Le réseau de transports collectifs métropolitain 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, le réseau de transports collectifs métropolitain doit permettre aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens. Augmentation des fréquences, coordination des horaires, optimisation des correspondances et tarification combinée permettront de proposer une offre lisible et performante. Cet objectif nécessite une meilleure coordination des autorités organisatrices de transports ainsi que des investissements importants fondés sur une solidarité financière élargie contribuant à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais et à un renforcement du maillage des territoires.

### Urbaniser prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

L'organisation et la montée en puissance de ce réseau de transports sont indissociables de l'ambition de croissance et de développement du territoire. Ils constituent une priorité pour les élus de Scot. Dans les secteurs bien desservis par l'étoile ferroviaire lyonnaise, promouvoir leur usage nécessite donc de mettre l'accent sur le développement prioritaire des espaces autour des haltes et des gares du territoire. Ces espaces sont, dès aujourd'hui, pour la plupart en voie de mutation ou en cours de consolidation, permettant d'y envisager une composition urbaine plus dense et multifonctionnelle.

### Mettre en œuvre des politiques de mobilité durable et de rabattement adaptées à la diversité des territoires

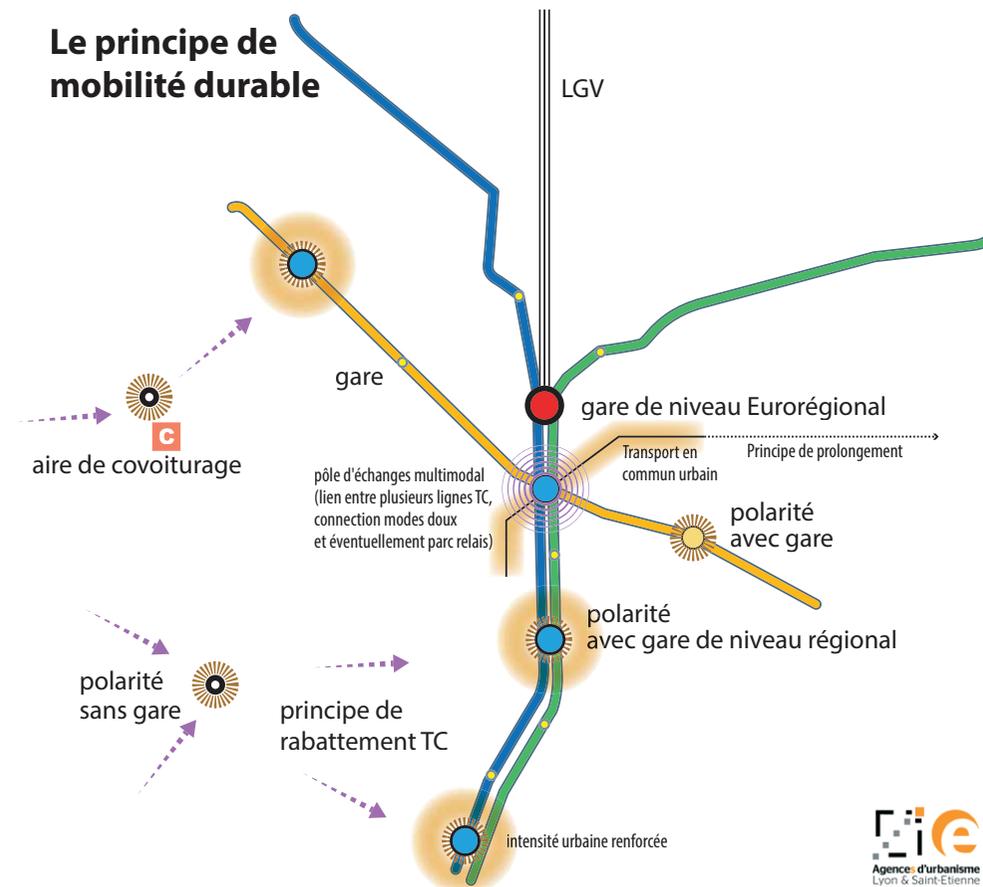
Malgré l'ampleur de sa couverture territoriale, le réseau métropolitain de transports collectifs ne saurait irriguer l'ensemble du territoire. D'importants espaces ne bénéficient pas de cette offre de transport.

Dans ces secteurs, 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.

Il s'agit donc d'organiser des politiques de rabattement coordonnées permettant à tous les habitants d'accéder au réseau de transports collectifs métropolitain ainsi qu'aux pôles urbains et aux pôles d'emplois qu'il dessert. Il faut donc concevoir des solutions innovantes, adaptées aux différents contextes locaux, pour rejoindre les principaux arrêts de transports collectifs et les gares les plus attractives. Dans ce cadre, des parcs-relais métropolitains, de taille adaptée, doivent être aménagés aux points stratégiques du réseau. Des lignes de rabattement efficaces doivent également être proposées et la pratique de la marche et l'usage du vélo pour le rabattement de proximité doivent être favorisés. Ces différentes offres de rabattement doivent être organisées de manière cohérente afin de garantir le bon usage des différents modes.

### Le principe de mobilité durable

#### Le principe de mobilité durable



## Un développement économique fondé sur la complémentarité des territoires

### Rendre lisibles et complémentaires les sites de développement métropolitains

Deuxième pôle économique français, l'aire métropolitaine lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle nationale et européenne. L'organisation multipolaire est l'une des clefs de cette réussite en lui permettant d'atteindre une taille critique tout en évitant les effets de thrombose.

Le développement spécifique d'une trentaine de sites d'excellence (les sites économiques métropolitains) implique une coordination des politiques économiques et des orientations d'aménagement pour garantir leur complémentarité.

La diversité des sites de développement économique doit être considérée comme un atout. Chaque territoire dispose d'une capacité à valoriser par ses ressources et ses savoir-faire des domaines d'excellence. Pour ce faire, chaque Scot hiérarchise et localise sur son territoire les sites à même d'accueillir au mieux ce développement dans un souci de complémentarité avec les territoires voisins.

L'ensemble des sites économiques locaux et métropolitains permet la constitution, à l'échelle métropolitaine, d'une offre économique complète à même de « compter » et de « peser » dans la compétition internationale pour peu que les territoires mutualisent progressivement leurs politiques de promotion.

### Coopérer entre territoires autour des Espaces d'interface métropolitains (EIM)

La coordination des politiques de développement économique et des orientations d'aménagement s'avèrent particulièrement nécessaires aux marges des différents Scot. C'est pour quoi il convient de poursuivre les démarches de coopérations engagées entre les territoires de l'aire métropolitaine autour de ces espaces d'interface métropolitains.

### Promouvoir un développement économique adapté à la diversité des territoires

L'aire métropolitaine accueille, par ailleurs, de manière plus diffuse sur l'ensemble du territoire des activités multiples :

- des activités industrielles dont le dynamisme et le potentiel d'innovation ne sont pas négligeables,
- des activités présentes et de proximité au service des habitants.

Ces activités prennent place, de manière préférentielle, en diffus dans le tissu urbain ou dans de petites zones d'activités. Cette économie de proximité constitue un enjeu fort pour un développement économique métropolitain équilibré mobilisant l'ensemble des territoires.

L'agriculture constitue également un moteur économique majeur pour les territoires qu'elle soit de proximité (circuits courts) ou exportatrice. Elle exploite plus de la moitié du foncier de l'aire métropolitaine et constitue à ce titre un secteur économique, porteur de richesse et d'image, à part entière, que les Scot se doivent de valoriser et développer.

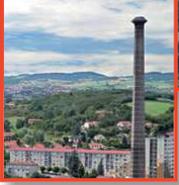
### Promouvoir des principes communs en matière d'aménagement commercial

Enfin, les activités commerciales jouent un rôle majeur dans l'organisation et le fonctionnement des territoires. Le poids économique de ce secteur est considérable dans l'économie locale notamment en termes d'emplois.

À travers la charte pour un aménagement commercial durable et de qualité qu'ils ont signée en décembre 2012, les Scot ont souhaité partager des principes communs d'aménagement à faire valoir auprès des opérateurs commerciaux à trois échelles différentes :

- > à l'échelle du territoire, en s'efforçant de recentrer les pôles commerciaux au plus près de la ville et de ses habitants ;
- > à l'échelle de l'opération, en privilégiant les modes de déplacement alternatifs à la voiture et la mixité des fonctions autour de projets plus compacts et plus urbains ;
- > à l'échelle du bâtiment, en améliorant l'architecture, l'intégration paysagère et les performances environnementales des constructions.

D'une façon plus générale, 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 qui correspond à la fois aux attentes des habitants et à la qualité urbaine des villes et des bourgs.



## Une aire métropolitaine structurée par des espaces agricoles et naturels

### Accorder une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains

Les espaces naturels et agricoles qui représentent plus de 80% du territoire de l'aire métropolitaine constituent une ressource majeure pour ce territoire.

Pour les Scot, la volonté d'attirer de nouvelles populations s'accompagne d'une volonté d'accorder une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains, considérant qu'ils représentent une richesse essentielle, d'abord au plan économique à travers l'activité agricole, ensuite au plan social à travers leur valeur d'usage (cadre de vie, tourisme, loisirs) pour les habitants de l'aire métropolitaine, enfin au plan environnemental pour la préservation de la biodiversité.

### Soutenir l'activité agricole

La moitié de l'aire métropolitaine est consacrée à l'agriculture. Elle modèle l'espace métropolitain en fonction de la diversité des bassins de production et constitue la base économique de plusieurs territoires.

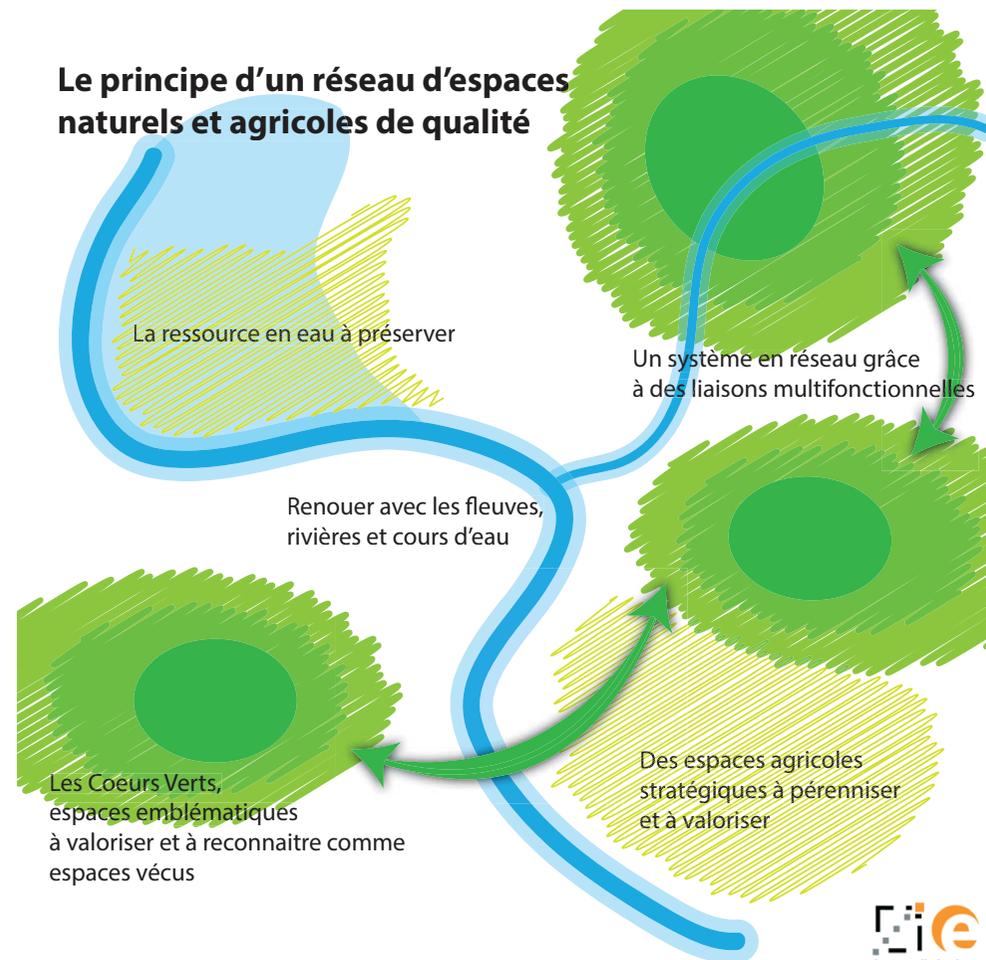
Les Scot s'accordent sur le principe de repositionner l'agriculture comme une filière économique à part entière à même d'exporter ses productions et de répondre aux besoins des habitants dans une logique de circuits courts.

À travers leur choix d'un développement urbain maîtrisé et polarisé, les Scot rendent possible une gestion économe du foncier agricole et apportent leur contribution aux politiques conduites par les collectivités pour préserver le foncier en tant qu'outil de travail et soutenir les projets agricoles de valorisation et de modernisation (PENAP-PAEN).

### Construire une trame verte et bleue

Au-delà de la protection des grands espaces verts métropolitains (le Pilat, les Monts du Lyonnais et du Beaujolais, la Dombes, l'Isle Crémieu, le Bugey, les Monts du Forez et de la Madeleine et les Balmes viennoises et dauphinoises, Miribel Jonage, etc.) et de la valorisation du réseau bleu des fleuves et des rivières pour l'ensemble de ses fonctions écologiques, économiques et récréatives, les Scot s'entendent également pour assurer, en cohérence avec les schémas régionaux en la matière, 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).

Le principe d'un réseau d'espaces naturels et agricoles de qualité



## L'inter-Scot, une démarche ouverte

*L'inter-Scot est le cadre privilégié d'observation et de compréhension des grandes dynamiques qui s'exercent à l'échelle de l'aire métropolitaine. Pour autant, ces dynamiques ne s'arrêtent pas aux limites institutionnelles des treize Scot. C'est pourquoi cet espace doit rester ouvert à l'échelle régionale ainsi qu'à une échelle plus large nationale et européenne par ses voies de communication. La démarche inter-Scot est aussi soucieuse de s'ouvrir aux autres démarches métropolitaines dans un souci de meilleure articulation et de meilleure efficacité des politiques publiques.*

### **Une aire métropolitaine ouverte**

L'aire métropolitaine est d'abord ouverte sur un grand espace régional qui compte à l'échelle européenne. Entourée d'une ceinture d'agglomérations importantes, Mâcon, Bourg-en-Bresse, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence, et Genève, Clermont-Ferrand, l'aire métropolitaine se doit de nouer des liens avec les autres espaces régionaux et notamment en Rhône-Alpes avec le sillon alpin et la moyenne vallée du Rhône.

L'aire métropolitaine est ensuite ouverte grâce aux fleuves que sont la Loire, le Rhône et la Saône. Ces voies navigables permettent des liaisons aisées entre l'Europe du nord et celle du sud et au-delà, l'Afrique, et vers le centre européen. Ils constituent un enjeu majeur pour l'aménagement des territoires traversés mais aussi comme corridors écologiques majeurs.

L'aire métropolitaine est aussi ouverte sur le reste du territoire national et européen à travers des infrastructures autoroutières et ferroviaires qui sont indispensables à son développement et à son attractivité et qui doivent lui conférer une haute accessibilité pour ses entreprises et ses habitants.

Enfin, l'aire métropolitaine est ouverte sur le reste du monde au travers de la plaine de Lyon-Saint Exupéry qui constitue la porte d'entrée internationale de l'aire métropolitaine et qui a vocation à devenir un pôle économique de dimension européenne. Conscients de l'enjeu majeur que représente la plaine de Lyon-Saint Exupéry pour leurs territoires, les Scot métropolitains, directement concernés par le développement de la plateforme multimodale, expriment leur volonté de concevoir, avec l'État et les autres collectivités concernées, un projet d'aménagement stratégique et ambitieux autour de cet équipement métropolitain.

### **Une démarche assortie d'une gouvernance renforcée**

Définir en commun des axes de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise est déjà en soi un acte politique fort.

Étendre cette démarche à la mise en œuvre des Scot l'est encore plus, et justifie la pérennisation de l'inter-Scot au-delà de la période d'élaboration des Scot.

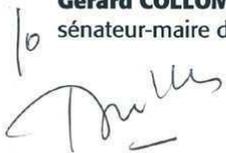
Prolonger cette démarche à travers l'engagement de réalisations concrètes, susceptibles d'améliorer les conditions de vie des habitants de l'aire métropolitaine, constitue le défi à relever pour l'ensemble des territoires.

Les actions engagées par le Pôle Métropolitain et le Syndicat mixte métropolitain des transports, ainsi que les démarches conduites par la Rul, nécessitent une coordination et une collaboration accrue avec l'inter-Scot, fondées sur une complémentarité des démarches, une mutualisation de l'ingénierie métropolitaine au service de l'ensemble des habitants de l'aire métropolitaine.

Signé à Saint-Martin-en-Haut,  
le 12 novembre 2013.

[Liste des signataires ci-après]

Le président du Scot de  
l'Agglomération Lyonnaise  
**Gérard COLLOMB**,  
sénateur-maire de Lyon,

10  


La présidente du Scot de la Dombes  
**Françoise BERNILLON**,  
maire de Saint-Nizier-le-Désert



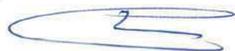
Le président du Scot Ouest Lyonnais  
**Michel OZIOL**,  
maire de Chassagny



Le président du Scot Beaujolais  
**Daniel PACCOD**,  
maire de Pommiers



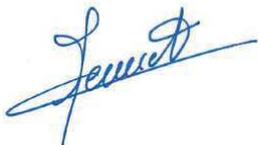
Le président du Scot Loire Centre  
**Christian BERNARD**,  
maire de Marclopt



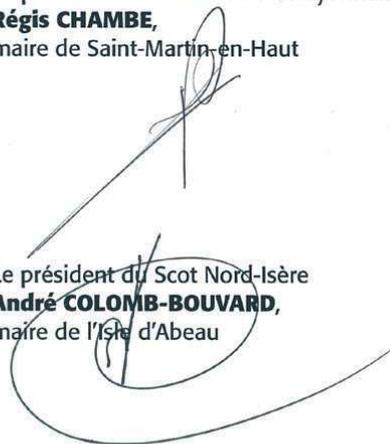
Le président du Scot Rives du Rhône  
**Patrick GAGNAIRE**,  
maire des Côtes-d'Are



Le président du Scot  
Boucle du Rhône en Dauphiné  
**Serge MENUET**,  
adjoint à la commune de Vézeronce-Curtin



Le président du Scot Monts du Lyonnais  
**Régis CHAMBE**,  
maire de Saint-Martin-en-Haut



Le président du Scot Roannais  
**Roland DEVIS**,  
maire de Riorges



La présidente du Scot  
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain  
**Jacqueline SELIGNAN**,  
maire de Saint-Eloi



Le président du Scot Nord-Isère  
**André COLOMB-BOUVARD**,  
maire de l'Isle d'Abeau



Le président du Scot Sud Loire  
**Maurice VINCENT**,  
sénateur-maire de Saint-Etienne,

110  


La présidente du Scot Val de Saône-Dombes  
**Jacqueline FOURNET**,  
maire de Jassans-Riottier



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

**Equipe projet**

**Coordination de la démarche inter-Scot :**

**Sébastien Rolland** 04 26 99 35 70 s.rolland@urbalyon.org

Infographie : **Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne**

une **ingénierie métropolitaine**  
au service des **territoires**

Les Agences d'urbanisme de Lyon  
et de Saint-Etienne ont constitué  
en 2010 un réseau d'ingénierie  
au service des territoires.

La présente publication est issue  
de cette collaboration originale  
au service des acteurs  
de l'aire métropolitaine lyonnaise.



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

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

[www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)



**Agence d'urbanisme  
de la région stéphanoise**

46 rue de la télématique  
BP 40801 - 42952 Saint-Etienne cedex 1  
tél : 04 77 92 84 00  
Télécopie : 04 77 92 84 09

[www.epures.com](http://www.epures.com)

**SCHÉMA  
DE COHÉRENCE  
TERRITORIALE**

# **VAL DE SAÔNE DOMBES**

Habitat



Économie



Environnement



Déplacements



Agriculture



Annexe 1 :  
Chapitre commun de l'inter-Scot

Dossier  
d'approbation