

Sud Loire

Beaujolais

Nord-Isère

La Dombes

Ouest Lyonnais

Rives du Rhône

Val de Saône-Dombes

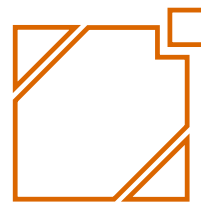
Boucle du Rhône en Dauphiné

Agglomération Lyonnaise

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

Scot du Roannais

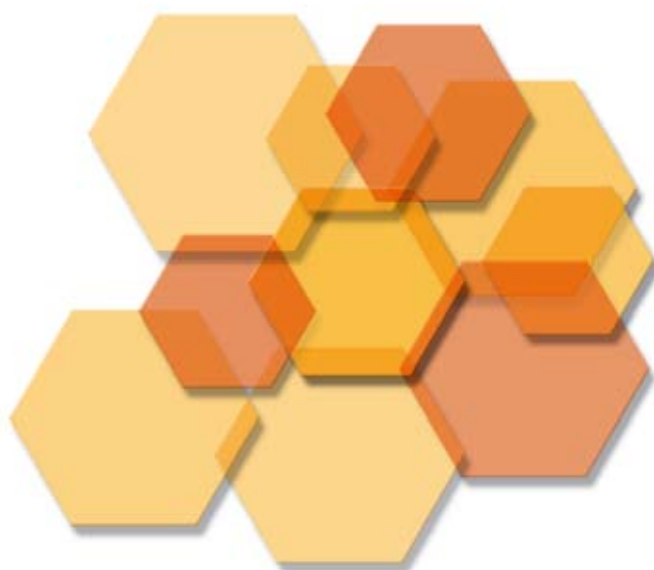
Agence
d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération
lyonnaise



rencontre inter-Scot des présidents - octobre 2007

Les actes de la 6^e rencontre des présidents de Scot

Château de Césargès
mardi 22 mai 2007



rencontre des présidents

Élus

Bruno CHARVET, président Scot Beaujolais,
Jacqueline FOURNET, présidente Scot Val de Saône Dombes, **Jacques FRECENON**, vice-président Scot Sud-Loire,
Louis LAVERGNE, vice-président Scot Nord-Isère, **Bernard LOBIETTI**, président Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
Georges MARGUIN, président Scot La Dombes, **Adolphe MOLINA**, président Scot Boucle du Rhône en Dauphiné
Michel OZIOL, président Scot de l'Ouest Lyonnais, **Raymond TERRACHER**, vice-président Scot de l'agglomération lyonnaise,
Bernard SOULAGE, 1^{er} vice-président Région Rhône-Alpes,
Christian TROUILLER, 1^{er} vice-président Scot Rives du Rhône, **Daniel VITTE**, président Scot Nord-Isère

TECHNICIENS

Brigitte BARIOL, directrice Epures,
Janine BERNE, chef de Projet Scot Nord-Isère
Laurine COLIN, chef de Projet des Scot Val de Saône Dombes et Dombes
Anne DUBROMEL, directrice Région urbaine de Lyon, **Jean-Guy DUMAZEAU**, directeur Scot Sud Loire, **Gilles FOUR**, cabinet du président du Sepal, **Christian GARDONI**, chef de projet Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain,
Jean-Pierre GUILLAUMAT-TAILLET directeur Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise,
Cédric LE JEUNE, chef de projet Scot des Rives du Rhône, **Nathalie LOUET**, directrice adjointe Epures, **Bernard MILLERIOUX**, Epida
Marc MORAIN, Direction des politiques territoriales Région Rhône-Alpes
Bernard MOSETTI, chef de projet Scot de l'Ouest Lyonnais, **Pamela REYMOND**, chef de projet Scot Boucle du Rhône en Dauphiné,
Olivier ROUSSEL, responsable pôle grands territoires Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise,
Michel SENELET, chef de projet Scot du Beaujolais, **Sybille THIRION**, coordinatrice de la démarche inter-Scot Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise
Corinne TOURASSE, directrice DPSA Grand Lyon.

Relevé de conclusion de la 6^e rencontre des présidents au Château de Césarges, Scot Nord Isère, le 22 mai 2007

Les présidents de l'inter-Scot se sont réunis le 22 mai 2007 au château de Césarges dans le Nord-Isère, en présence de M. Soulage, 1^{er} vice-président de la Région, délégué aux transports, déplacements et infrastructures.

Cette 6^e rencontre a porté sur la question de l'articulation des politiques de l'urbanisme et des déplacements qui est l'un des objectifs forts du Chapitre commun de l'inter-Scot validé en 2006. Elle a permis aux élus de partager leurs objectifs et leurs contraintes respectives et de trouver des points d'accord.

Cette rencontre a également été l'occasion, pour les présidents, de répondre favorablement à la demande des élus du Scot du Roannais de rejoindre l'inter-Scot.

Un engagement fort sur la question de l'articulation des politiques d'urbanisme et de déplacements

Pour les élus des Scot et de la Région, le lien entre urbanisme et déplacements est l'un des défis stratégiques auxquels doivent répondre les politiques publiques actuelles. C'est aussi, de leur avis, l'une des questions les plus difficiles à résoudre. Elle va, en effet, à l'encontre des politiques locales d'aménagement des cinq dernières décennies, exige des investissements ferroviaires lourds et une approche coordonnée entre syndicats mixtes et Autorités organisatrices de transports.

Après des décennies de dispersion urbaine, ce principe s'apparente, pour les collectivités territoriales, à une véritable inversion de tendances. Son inscription au cœur des politiques d'aménagement locales ne peut se faire qu'au travers des prescriptions volontaristes d'autant

plus que, à défaut d'outils fiscaux et contractuels, le Scot est le seul dispositif dont disposent les décideurs pour agir sur le rapprochement entre l'urbanisme et les déplacements. Elle demande également, comme en témoigne l'expérience de M. Lobietti, président du Scot Bucopa, un engagement pédagogique et un travail de persuasion de la part des élus porteurs de Scot auprès de leurs collègues des communes et intercommunalités responsables de l'élaboration des PLU.

Pour la Région, Autorité Organisatrice des Transports régionaux, une meilleure articulation de son réseau avec l'armature urbaine métropolitaine suppose des engagements financiers très lourds et la capacité à réaliser des arbitrages stratégiques dans l'exploitation et le développement de son réseau TER. L'intégration des contraintes techniques du réseau TER dans l'énonciation des orientations en matière d'armature urbaine apparaît également comme une condition de la réussite de ce rapprochement. Bernard Soulage en a énuméré un certain nombre parmi lesquelles :

- ▶ la saturation du nœud ferroviaire lyonnais (75% du trafic ferroviaire passe par le nœud lyonnais) qui limite qualitativement et quantitativement l'offre que la Région peut mettre en place pour améliorer la desserte des territoires métropolitains, notamment en direction de Saint-Etienne. La Région peut desserrer cette pression par la mise en service de trains capacitaires mais cela ne suffira pas ;
- ▶ le fer n'est pertinent que pour les gares dont la fréquentation est suffisante pour justifier l'arrêt du train tant pour des questions de coût d'exploitation que de performances de temps de parcours. En conséquence, la croissance urbaine doit prioritairement se porter sur des villes bien desservies ;
- ▶ un axe ferroviaire ne peut écouler qu'entre 5 000 à 7 000 voyageurs à l'heure de pointe (2 voies électrifiées) contre 12 000 VP sur l'axe Lyon-Bourgoin-Jallieu.

D'après M. Soulage, la part du TER pourrait être multipliée par 4 d'ici 20 ans mais il faudra s'en donner les moyens.

L'habitat groupé, une réponse adaptée au contexte périurbain

Autre élément important de cette rencontre, la reconnaissance du rôle de l'habitat groupé dans les politiques de densification autour des pôles desservis par les gares. Pour les élus de l'inter-Scot et Bernard Soulage, l'habitat groupé a une carte importante à jouer dans un environnement urbain partagé entre collectif et maisons individuelles. Pour s'en convaincre, il suffit de porter le regard sur l'Allemagne, pays reconnu pour ses pratiques d'urbanisation autour des gares, où le mode d'habitat prévalant est celui de l'habitat groupé.

Son développement reposera sur la capacité des élus et des techniciens à familiariser les communes au concept d'habitat groupé et à identifier les moyens réglementaires et financiers qui faciliteront le montage de ces opérations. M. Trouiller, vice-président du Scot des Rives du Rhône, évoque à ce sujet la série d'ateliers à destination des élus et techniciens des communes du Scot dont l'objectif est de sensibiliser les élus aux caractéristiques et avantages de ce type d'habitat.

Une articulation entre urbanisme et déplacements qui doit inclure les activités économiques et commerciales

Les élus de l'inter-Scot ont tenu à souligner que le lien entre urbanisme et déplacements doit couvrir à la fois l'habitat, l'économie et le commerce. Restreindre les réflexions d'un Scot à l'une des deux composantes ne peut conduire, selon eux, qu'à une vision tronquée du développement local. Cette approche serait tout particulièrement préjudiciable pour les Scot périurbains dans la mesure où elle comporte le risque de les enfermer dans un développement exclusivement résidentiel alors même que les élus recherchent un équilibre emplois / habitat au sein de leur Scot.

En conséquence, les élus demandent à ce que les prescriptions des Scot sortent d'une vision axée sur l'habitat et affichent comme tout aussi prioritaires les interactions entre l'économie et les

infrastructures de transport. Bruno Charvet, président du Scot Beaujolais, a rappelé, à cet égard, les ambitions économiques du Beaujolais qui a conduit les élus du Scot à se poser de façon insistante la question de la desserte des zones d'activités. Dans le même esprit, Raymond Terracher, vice-président du Scot Sepal, évoque le rôle de l'économie servicielle et des micro-centres logistiques dans les quartiers gare.

Les Scot orphelins du ferroviaire

Au-delà de l'enjeu de l'urbanisation autour de l'armature ferroviaire, les présidents ont débattu de la question de la desserte de territoires situés en dehors de l'étoile ferroviaire. Ils ont également évoqué la prise en compte des besoins de déplacements de Scot à Scot. Cinq points ont été identifiés :

- ▶ le prolongement de Léa jusqu'à l'agglomération pontoise, lien considéré comme stratégique par le Président du Scot des Boucles du Rhône en Dauphiné. Sur cette question, la Région a décliné toute responsabilité, suite à l'amendement sénatorial Mercier ;
- ▶ la ligne Lyon-Trévoux considérée comme un lien raisonnable par la Région mais pour laquelle l'électrification n'est pas envisageable compte tenu des coûts d'investissement induits. Raymond Terracher, vice-président du Scot Sepal, déplore le manque d'anticipation qui a conduit à l'octroi de permis de construire le long des emprises ferroviaires ;
- ▶ la réouverture de la ligne Brignais Givors souhaitée par le Sepal, réclamée par M. Oziol, président du Scot de l'Ouest Lyonnais, et qui, selon, M. Soulage, verra le jour ;
- ▶ le rabattement des déplacements périurbains et ruraux sur les gares du réseau Réal. S'il y a unanimité sur l'importance de ces rabattements, Louis Lavergne, vice-président du Scot Nord-Isère, a tenu à souligner que l'organisation systématique de rabattement en transport à la demande sur les gares pouvait s'avérer très coûteuse voire même contreproductive dans la mesure où elle pérennisait le phénomène de la périurbanisation.

Un partage des principes d'organisation mais qu'en est-il de la coercition ?

En conclusion des échanges, Martin Vanier, animateur de cette 6^e rencontre, a souligné les accords de principe qui lient les présidents sur l'articulation entre l'urbanisme et les déplacements. Il a néanmoins noté l'absence d'échanges d'expériences sur la façon de forcer cette articulation, de contraindre l'urbanisation. Ce constat ouvre la porte à des réflexions plus approfondies au sein de l'inter-Scot sur la question de la coercition.

Daniel Vitte, président du Scot Nord-Isère, a clôturé la 6^e rencontre en fixant, en accord avec le vice-président des Rives du Rhône, la prochaine rencontre qui aura lieu le 27 novembre prochain dans les Rives du Rhône sur la question de l'économie métropolitaine.

