



CONTRIBUTIONS INDIVIDUELLES DES MEMBRES DU CONSEIL SUR LE PADD DU SCOT DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

15 février 2007

DARLY

le 17 octobre 2006

pour se Déplacer Autrement en Région LYonnaise
Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE
Correspondance à adresser : 6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval
Tél./Fax : 04 74 72 89 99, et Tél.04 78 56 34 82
(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)
E-mail= darly@wanadoo.fr ; Site= www.darly.org

Angles d'attaque et questionnements pour construire les contributions :

DARLY souhaite que les contributions construites par le Conseil de Développement le soient à la lumière des exigences du Plan Climat, de la Loi POPE (Loi de programme 2005-781 fixant les orientations de la politique énergétique), ainsi que des récents rapports et documents:OPEST du sénat (Tome 1 :changement climatique et transition énergétique : dépasser la crise) ; rapport 2005 sur la mise en œuvre de la stratégie nationale du développement durable ; etc., Charte de l'Environnement, Empreinte écologique.

La contribution de l'agglomération à la limitation de l'Effet de Serre doit être exemplaire.

Diviser par 4 les émissions de GES d'ici 2050 est un véritable défi nécessitant une volonté farouche dès aujourd'hui.

Le classement des actions, leur urgence et leur financement doit se faire en fonction des gains obtenus quant aux émissions.

Il ne doit plus exister de « coups partis ». Il faut savoir remettre en cause toutes les décisions déjà prises (moratoire sur tous les projets autoroutiers par exemple).

Il faut savoir prioriser toutes les actions en fonction des gains d'émissions obtenus (modes doux, transports collectifs, densification urbaine, construction HQE, y compris pour les logements sociaux et les requalifications. (à ce titre, le musée du confluent est un contre-exemple.)

L'argent étant le nerf de la guerre, les priorités de financement seront déterminantes.

Les raisonnements « nimby » (pas dans mon jardin) deviennent des raisonnements « pas sur ma planète » !..

Joseph GNIWEK Directeur d' INSAVALOR - filiale de valorisation de l'INSA de Lyon.

Par ailleurs animateur du Centre d'Entreprise et d'Innovation (CEI) situé à la Doua (8800 m2), site d'accueil d'entreprises innovantes (40 entreprises) et plus particulièrement de l'incubateur CREALYS et 10 sociétés créées à partir de l'incubation, donc au titre du soutien à l'Innovation.

Mon intervention porte essentiellement sur le document présenté en support du travail du GT SCOT.

Comme certains en ont fait la remarque, la plaquette est intéressante et exhaustive, cependant elle ne contient pas suffisamment d'informations pour émettre un avis circonstancié et autorisé sur les grands choix de partis et les orientations qui pourraient être proposés aux instances de décision du Grand Lyon.

Plus particulièrement, l'Enseignement Supérieur et la recherche figurent, certes en bonne place en page 5 mais dans un encadré (avec l'accessibilité internationale et les grands équipements de « commandement ») sur 5 lignes en colonne y compris le titre, ce qui fait court pour "accroître le rayonnement de la métropole.

La référence au PRES est intéressante. Qui pourtant, à part les universitaires peut comprendre cette notion et ce qu'elle implique dans le SCOT ?

Il faudrait comprendre et intégrer que , même si les instances traitent directement des problèmes de l'Université et de ses sites d'accueil, en continu, les 100 000 Enseignants-Chercheurs, Chercheurs et étudiants sont aussi et avant tout des citoyens de l'agglomération.

Ils représentent 10% de la population de l'aire métropolitaine.

Leur quotidien (qualité des installations, qualité des accès, qualité de l'hébergement ...) dépend directement des décisions de la collectivité.

On ne peut traiter 10% de la population et qui plus est celle qui participe pour une grande part au rayonnement de la métropole, "entièrement à part".

Donnons lui une place "à part entière" dans nos analyses.

L'Université s'est récemment largement ouverte à la ville, il faut que maintenant la ville aille à l'université et assume ses responsabilités de grande métropole universitaire.

Remarques et suggestions sur les 3 choix fédérateurs

En tant que représentant (Université Ouverte de Lyon, Lyon 1) des organismes publics et assimilés (universités), j'ai pris l'initiative de consulter mes collègues de l'Université Tous Ages (UTA) de Lyon 2 et de l'Université Vie Active (UNIVA) de l'Université catholique pour proposer des éléments de réflexion et de construction dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale qui nous est soumis.

Nos actions dans le domaine de la diffusion de la culture et du renforcement de l'insertion de l'université dans la société a conduit à la proposition de constitution d'un collectif sur la diffusion des savoirs. L'objectif est de créer un lien entre les ambitions justifiées de recherche, formation et innovation au sein du Pôle de Recherche et Enseignement Supérieur de Lyon et les attentes d'une population en quête d'un bien être social. Il ne faut pas créer un clivage supplémentaire entre l'élitisme nécessaire pour le développement et la réponse aux questions de politique de proximité. Cette opposition est apparue, par exemple, dans le débat de la réunion plénière du 21 novembre et nous fait réagir par rapport aux 3 choix fondateurs du SCOT.

La réflexion générale qui ressort d'une lecture approfondie des 3 choix fondateurs auxquels nous adhérons met en lumière l'absence de référence à la culture. Tant dans les choix du développement que de l'environnement et de la solidarité, la culture est le vecteur indispensable de l'information du public, de l'analyse des propositions pour aboutir par la démocratie participative à l'appropriation de ses choix par les citoyens. Parler de logements résidentiels ou de transports sans discuter d'infrastructures de culture voire même d'une politique culturelle s'oppose aux attentes du citoyen. Cela concerne bien sûr les réseaux de télécommunications très haut débit mais aussi les bâtiments équipés et les personnels aguerris à ces technologies.

L'autre réflexion porte sur l'« intergénéralité » qui doit être aussi une préoccupation permanente dans les trois choix que ce soit, par exemple, pour les transferts de compétences, ou la responsabilisation de la démarche environnementale et évidemment la solidarité. Ouvrir des espaces de rencontre ou des temps de discussion, d'échange doit constituer une priorité pour atténuer les fractures sociales et générationnelles. Et que dire encore de la solidarité dans la réponse aux questions matérielles et intellectuelles du handicap...

Bernard Jacquier

Directeur de l'Université Ouverte, Lyon 1

Michel BRULEY - Collège citoyen

Par ailleurs membre d'Habitat et Humanisme

Les faux espoirs de la densification urbaine

Ca et là des documents officiels et des contributeurs donnent la densification urbaine comme "la solution" aux transports, et donc au développement durable.

Les résultats du Scot 1990-2010 montrent que les faits sont tout autres, et cela est vrai dans toute la France. L'étalement urbain continue et s'accélère, certes à cause des prix du foncier, mais il a commencé bien avant : beaucoup de Français veulent "vivre à la campagne", éviter nuisances et densité urbaine. Un "retour au Pays" est aussi souhaité par un grand nombre d'entre eux.

Il est donc nécessaire de repenser complètement le modèle pour limiter les transports de personnes et de biens et non trouver des pis aller qui créeront plus de problèmes à terme qu'ils en résoudront sans diminuer le coût social global .

Pour les personnes, la majorité des déplacements sont les trajets domicile travail. Il faut donc rapprocher les emplois des domiciles souhaités des familles. Le mouvement a déjà commencé et les entreprises soucieuses de trouver de la main d'œuvre créent déjà depuis longtemps des emplois près des lieux de vie. Un problème reste pour les couples ou il est difficile de trouver deux emplois à proximité. Bull a montré en son temps dans l'ouest que c'était parfaitement possible. Il faut une volonté politique, des incitations, du temps... Mais si on ne commence jamais, on n'a aucune chance d'y arriver.

Sans avoir fait d'études spécifiques, à l'évidence le solde du coût social d'une telle opération serait très positif. Personne ne semble avoir évalué le coût de la pollution sur la santé, le coût social des concentrations urbaines des banlieues, évalué le bien être apporté par deux heures de plus en famille en évitant les pertes de temps...

Pour les biens, comme pour la Bourse ou au niveau mondial 92% des transactions sont de type spéculatives et non au profit du financement des entreprises, on peut penser qu'une grande partie de la circulation des biens est uniquement provoquée par des recherches de prix unitaires les plus bas. De nombreux exemples montrent des entreprises qui ont arrêté la sous-traitance au moins cher et ont trouvé ou suscité cette production autour de leur lieu de production. Un exemple de Calor qui a rapatrié la fabrication de ses fers à repasser du Mexique et suscité et utilisé la sous-traitance autour de St Jean de Bournay. La Chimie est en train de très bien le faire en passant du sud de Lyon à Roussillon. Tout n'est pas possible en Rhône Alpes et dans l'emprise territoriale du Scot, mais avec des informations, explications, incitations certainement beaucoup de transports de biens pourraient être évités. Il en est de même pour les biens achetés en grande distribution et dans le commerce traditionnel : François Asher, professeur à Paris 8 a montré que le e commerce avec livraison postale, messagerie ou spécialisée était moins polluant que les clients se déplaçant individuellement dans leur commerce préféré.

Actuellement ces dérives sont principalement dues au coût du transport qui est très au-dessous de la réalité car il ne tient pas compte des coûts "collatéraux".

Les Scots ne peuvent tout faire, mais peuvent s'inscrire dans une politique qui à la fois réduit les transports, donc la pollution, et favorise une répartition efficace des personnes et des activités sur l'ensemble des territoires.

Jean VIDAL - Conseil de quartier Villeurbanne

Si nous reprenons les trois thèmes abordés, j'ajouterai simplement :

- Transports :

Importance du ferroviaire, réseau fer sur l'Est Lyonnais. Lea est en service depuis un mois, c'est déjà une vraie réussite, il doit être rapidement complété par Leslys, mais aussi par une liaison ferrée sur l'Isère, au moins jusqu'à Cremieu et au delà.

Importance de créer un vrai réseau RER sur le Nord Ouest, dessertes RER à envisager rapidement jusqu'à Lozanne avec ramifications sur l'Arbresle, Tarare et Lamure S Azergues.

- Réseau vert :

Importance du maintien de l'agriculture. les zones agricoles sont à préserver.

En ville, Importance d'une urbanisation en développement durable. Concernant les nouveaux secteurs urbains à créer, comme le projet Carré de Soie que nous connaissons bien. Le concept « parc habité » proposé par l'urbaniste implique une majorité de végétal avec un habitat en petit collectif qui s'intègre dans le végétal . Les constructions ne doivent pas dépasser les arbres, en hauteur, importance des coulées vertes, parcs, jardins ouvriers ...

- Réseau Bleu :

Tenir compte et améliorer le réseau fluvial, comme transport partout ou cela peut être possible, mais aussi et surtout aménager les rives et berges des fleuves en zones de Loisirs et promenade. Exemple le projet « anneau bleu » sur l'Est Lyonnais qui me semble t'il, démarre bien par un aménagement simple des berges, modes doux, piétons, pistes cyclables avec des lieux de haltes aménagés.

Après lecture rapide du PADD, pour ne reprendre que la partie « géographie du Projet » et uniquement sur le secteur de l'Est Lyonnais que je connais

J'ajouterai ces quelques points :

- Secteur Carré de Soie : La Soie, La Rize, Bonnevey Tase..

Importance de requalification et reconversion de ces sites. Le Carré de Soie, création d'un réel nouveau morceau de ville devra être un modèle de développement durable, habitat de qualité, transports en commun adaptés, loisirs commerce, culture, commerce de proximité, tout ceci, autour de son Pôle de loisirs et commerces, des berges du canal, aménagées dans le cadre de l'Anneau Bleu et du pôle sportif de Cusset (Astroballe, Centre nautique, stade)

Importance du rôle de Léa et prolongement de la ligne de Métro A jusqu'à La Soie.

Importance de la conservation du patrimoine : Usine Tase et Cité Tase sur Villeurbanne Centrale EDF de Cusset et bâtiment du « célibatorium » sur Villeurbanne..

Séverine LABAYLE - Collège citoyen

Je trouve le projet du "Réseau Fer" peu clair car on parle d'"organisation à l'échelle métropolitaine", de "participation politique et financière élargie", de "RER lyonnais" sans jamais préciser ce que cela recouvre précisément.

Quelle organisation des transports ? Quelle articulation entre la route et le ferroviaire, les transports individuels et les transports en commun ?

La participation de qui ? Des Régions, des Départements, de l'Etat, des habitants, des usagers? Le RER lyonnais est-il un projet ou une réalité ?

Le "développement prioritaire à proximité des stations RER" est-il une prédiction ou un objectif du PADD ?

J'ai un peu l'impression que sous les termes généraux, il n'y a pas de prospection réelle à 20 ou 30 ans et qu'aucune décision n'est prise.

Il manque peut-être une réflexion sur l'incitation à utiliser le transport ferré, pour les habitants. De quels arguments dispose-t-on ou souhaiterait-on disposer pour inciter les habitants à prendre le train ?

La remarque est la même pour le "Réseau vert" : vocabulaire non explicité (quelle est la différence entre réseau, couronne, trame et liaison verte ?), et termes généraux... Préserver le réseau vert, c'est très consensuel, mais on nous dit quand même qu'il faudra bien le grignoter un peu, notamment avec des "sites à fréquentation massive". Je trouve que l'expression fait un peu peur, et mériterait d'être précisée.

Paul LATREILLE - Collège citoyen

engagé dans les domaines du logement et de l'exclusion, habitant de l'Ouest lyonnais.

Le projet de nouveau PADD actuellement soumis au conseil fait cette fois une place déterminante au secteur résidentiel : il vaut à ce titre d'être approuvé pour mettre cette préoccupation au premier plan des visions de long terme, dans un contexte de crise du logement qui handicape actuellement l'image de capitale attractive dont le Grand Lyon veut se doter.

En référence à la note de synthèse présentée par le CDD, je ferai 3 remarques qui dans l'ensemble portent sur des problèmes de foncier, à rendre plus fluide pour faire face à la crise du logement :

- a) l'absence du marquage de Lyon comme capitale de la Région Rhône Alpes, et du rôle trop peu souligné que ce niveau institutionnel doit jouer dans la vision à long terme de sa capitale ;
- b) le problème de l'étoile ferroviaire, et les capacités d'investissements pour les transports publics ;
- c) La maîtrise du foncier et la concurrence d'usage entre agricole et résidentiel, entraînant l'obligation de croiser deux approches du logement, le facteur d'attractivité et le logement social, point noté au rapport de synthèse comme insuffisamment abouti et qui restera à travailler sérieusement.

a) Implication de la Région institution dans les textes PADD / SCOT : porteur du besoin de se doter d'une capitale de niveau européen, le Conseil régional a vocation à dépasser les querelles locales pour une vision d'ensemble, les graphiques de l'enquête le confirment.

Il semble que la création et la gestion d'un établissement public foncier soient reconnus comme indispensables à cette échelle. Or entre les DTA et les communes, cet échelon institutionnel pourrait éviter au Grand Lyon de se trouver en querelle avec les départements ou communes rurales et leurs représentants, trop proches des électeurs pour avoir une vue d'ensemble et d'intérêt européen.

Les décisions de développement doivent être soumises à cette instance qui est plus libre d'action que les divers SCOT qui défendent évidemment leurs prés-carrés. La gouvernance élargie (pages 12 et 15) paraît centrale dans les problèmes ici envisagés.

b) L'étoile ferroviaire est un héritage heureux de notre avant-dernier siècle, il faut en faire bon usage, mais n'est-elle pas ici présentée comme une *politique de moyens*. En affirmant page 39 que les capacités d'investissement des collectivités sont durablement limitées, le projet de PADD induit qu'il n'y aura guère de nouveautés sur les lignes, et que notre réflexion doit se limiter à des outils du passé, au seul profit des zones qu'elle traverse. Je vise évidemment les tronçons qui ne pourront jamais acquérir une rentabilité quelconque pour 2 raisons : elles exigeront des réinvestissements lourds, déjà chiffrés, au profit de populations trop peu importantes, elles traversent des zones affichées par ailleurs comme réservées en *naturel et agricole*, un terme sur lequel nous reviendrons au 3° §. Il s'agit des tronçons :

- Charbonnières / L'arbresle qui traverse 500 hectares de zones protégées
- Porte de Lyon Nord-Ouest / Lozanne dont le tracé est bien sinueux
- et Tassin / Brignais dont l'essai de remise en service récent est manifestement un échec.

Or par ailleurs, la crainte de ne pouvoir investir dans un vrai métro lyonnais qui accélère la nécessaire traversée du bassin de vie a fait qu'il n'est pas prévu de dépasser Gerland/Oullins vers Givors. Pourtant il est prévu une attention toute particulière aux grands équipements et à la liaison des polarités importantes entre elles. Pourquoi donc ne pas envisager, puisque l'on n'en est qu'au niveau des principes, d'établir quelques maillons de relativement faible importance qui amélioreraient l'étoile, par exemple dans l'Ouest :

- Gerland / Brignais par l'Hopital sud, 6 kms, qui viendrait reprendre la liaison avec Givors Grigny, zones de résidentiel important, traversant des zones plus disponibles, alors que l'arrêt à Oullins actuellement dessiné est bien court. Le désenclavement de « l'île Gerland », objectif affiché, y gagnerait évidemment.
- Dommartin / Les Chères, 3 kms, qui ferait une circulaire entre le pôle Nord Ouest et le pôle Nord-Saône, rive droite¹, dont le PADD ne parle guère. Pourtant les Monts d'or au centre d'une agglomération comme Central Parc l'est à New York aurait un sens qui éviterait les radiales (voir p.39) dont le projet reconnaît le caractère regrettable.

¹ Le président du CDD acceptera que je rappelle qu'une ville nouvelle était prévu dans des cartons anciens à Saint Germain au Mont d'or, et que le foncier nécessaire à une agglomération de 2 millions d'habitants gagnerait à retrouver un vaste bol d'oxygène de cette échelle.

Si les projets ci-dessus paraissent contradictoires, leur étude ne vaudrait-elle pas d'être inscrite dès à présent par 2 traits sur les plans actuels, en hypothèse d'étude.

Il me paraît important de ne pas regretter plus tard d'avoir fait la part belle aux demandes des privilégiés de l'Ouest, ravis d'accéder en train au centre ville, nouvel avantage sans compensation de solidarité : si l'Ouest veut garder son calme et sa faible densité en s'opposant au COL (et l'on n'a sans doute jamais envisagé le détournement fret par l'Ouest, ligne Lozanne-Brignais, de crainte de tollés trop violents !), peut-être peut-on menacer ses populations d'un désengagement de la collectivité pour des aménagements de confort s'ils refusent de libérer des espaces pour l'urbanisation, voir 3° point, pour bien moins de monde que les alternatives citées ci-dessus.

Certains seraient ravis d'ailleurs, si le métro prend l'emprise Brignais/Givors à la ligne Tassin/Givors, que le tronçon Tassin/Brignais se reconvertisse en voie de mode doux : les cyclistes qui utiliseraient cette voie seraient bien plus nombreux que ceux qui utilisent le train sur cette section qui exigerait, pour que Brignais soit à moins d'une heure de la place Bellecour, des investissements lourds (rebroussement à hauteur de Tassin, remise à 2 voies...) alors que le métro par Oullins mettrait 20 minutes.

c) Reste le facteur d'attractivité de notre capitale et les problèmes du foncier pour un habitat de qualité, en quantité suffisante. Nos remarques vont s'inscrire dans les débats en cours à l'atelier 1, cité en page 25 : définir le volet habitat d'une stratégie foncière globale, le terrain étant évidemment la matière première indispensable pour une industrie du bâtiment qu'il faut maintenir active pour soutenir l'économie..

Le reproche essentiel que je me permets d'émettre sur le projet actuel de PADD est de confondre dans un seul vocable *les zones naturelles et agricoles*.

La démonstration que la qualité des espaces naturels, voire récréatifs font une ville attractive et qu'il faut les conserver, voire les développer, est largement faite, nous pourrions renforcer encore le discours ². Mais en est-il ainsi des espaces agricoles ?

A l'heure où l'Europe se pose les problèmes de sa PAC, et où des études que l'on nous propose sur les mutations de l'agriculture sont sur toutes les tables, il paraît possible de demander plus d'explications sur l'avenir de l'agriculture et des agriculteurs dans notre agglomération, sans mélanger les propriétaires de foncier agricole et les agriculteurs qui vivent, ou voudraient vivre, de leur métier, et pas seulement des subventions attachées au sol. Je citerais ici le dernier numéro de la revue « Etudes Foncières » qui établit que dans le Rhône, 40% des mutations de foncier agricole se font au profit de non-agriculteurs. La spéculation est bel et bien déjà engagée, faute d'une politique foncière véritable qui justifie à notre sentiment l'intervention de la Région.

Je me permets de relever d'autres chiffres à clarifier avant publication du projet : en page 31, il est indiqué que 45 % des sols est artificialisé, et l'objectif à préserver doit y être affiché.

Si ce chiffre est vrai pour le Grand Lyon, l'est-il pour l'aire urbaine ou le bassin de vie ?

Les 170 hectares à prévoir par an, même page, ne seront pas longtemps couverts par les 390 hectares disponibles au secteur centre (p 76), qui pèsera bien peu sur un avenir à 30 ans pour le développement de notre capitale européenne de 2 millions d'habitants !

Or ces espaces disponibles sont naturels et agricoles (voir forestiers ou récréatifs, ces 2 concepts là rentrent pour moi dans le naturel à promouvoir), alors que rien n'est dit dans le document sur l'intérêt intrinsèque de une agriculture dans la ville, sauf à parler p 44 des agriculteurs souhaitant s'installer (combien sont-ils, pour combien de mal-logés ?), ou des produits à haute valeur ajoutée (page 65) où l'on pense évidemment aux maraîchers. Or l'on envisage dans le document de créer un grand projet structurant sur le site dit des maraîchers à Caluire (page 68) alors que l'on propose de conserver le plateau de Méginand en réserve agricole, à coté d'extensions d'activités importantes qui ne font pas leur place au résidentiel.

Le refus de Techlid, par exemple, de s'occuper du logement de ses salariés, éligibles au logement social (la moitié sans doute sur les 40 000 concernés), rendant cet habitat plus proche des sites d'activité est trop peu relevé dans le PADD, sauf en page 41 qui évoque rapidement la mise en cohérence de l'Habitat et des activités, mesure essentielle pour lutter contre les déplacements journaliers et l'étalement urbain.

On me permettra de souhaiter que le rapprochement urbanistique entre espaces d'emplois et de résidence soit encore plus fortement souligné dans les pages 40 et + portant sur l'organisation multipolaire, ceci permettant

² par exemple, pourquoi la gare du Casino de Charbonnières n'ouvre-t-elle pas sur le parc de Lacroix Laval qu'il traverse, question qui renvoie sur les réticences à recevoir certaines populations venir trop facilement dans les lieux agréables, problème du prolongement du Métro aux Minguettes sans doute !

d'agir efficacement contre la crise du logement accessible, tant en terme de proximité que de coût dans une politique foncière malthusienne.

En conclusion, je propose 3 modifications au projet de PADD :

- pointer en page 15 la gouvernance en appui sur la Région, partenaire appelé à soutenir le PADD par son intervention en matière foncière (réserves et taxations du non bâti)
- l'extension du métro sur le Sud-Ouest de l'agglomération, avec l'inscription graphique sur les plans de 2 traits d'un développement possible : Gerland/Givors par le métro, Dommartin/Les chères pour le train.
- la suppression aux pages 24, 31, 38,42,59,65,68... du terme *agricole* accolé à *naturel*.

Remi Albert ELGHOZI - Membre associé

Comme vous nous l'avez suggéré lors de la réunion du 16 Janvier 2007, vous voudrez bien trouver ci-dessous ma contribution sur un sujet peu ou pas abordé dans le document de synthèse de la 1^{ère} contribution du Conseil de développement du PADD du SCOT ;

à Sécurité

La sécurité influence la qualité de vie des habitants dans leur vie quotidienne et le niveau d'attractivité de notre métropole. Afin de ne pas conduire une politique de ghettos, il me semble nécessaire d'agir en amont à tous les niveaux possibles et notamment d'introduire une dimension sécuritaire dans la réflexion ;

- sur l'habitat pour éviter le phénomène des cités et des quartiers de non droit,
- et dans les transports pour permettre à chaque citoyen, comme à chaque touriste et comme chaque chauffeur de transport en commun de circuler librement.

Cette action participera d'une part à améliorer la qualité de vie des habitants mais également à améliorer l'attractivité globale du territoire par un développement plus harmonieux sans laissés pour compte.

On peut préconiser le développement de vidéosurveillance, d'éclairages dissuasifs, le redéploiement des forces de sécurité et de médiation de façon plus adaptée mais également une politique d'investissements mieux répartie au plan géographique.

β Interdépendance Coût du transport logistique et Environnement

Le coût du transport logistique influence directement la qualité de l'environnement par l'impact direct de ce coût sur le type de transports et de fournisseurs choisis par les distributeurs et les industriels. Les entreprises bénéficient actuellement d'un régime spécial de dégrèvement sur le coût du gasoil par rapport au transport individuel qui incitent les distributeurs et les industriels à commander des produits bon marchés issus de plus en plus souvent de pays à faible coût de production de plus en plus éloignés de la France car le coût du transport routier devient négligeable. Ces choix se font au détriment ;

- de l'emploi pérenne national, les producteurs locaux ayant du mal à vendre leur produits,
- au détriment de l'environnement par la pollution supplémentaire générée par le surcroît de fret routier,
- et au détriment du fret ferroviaire qui moins rentable souffre d'une concurrence déloyale.

Il serait souhaitable de rétablir le véritable coût du gasoil pour le transport logistique en supprimant les réductions et dégrèvements et/ou en créant une écotaxe afin de favoriser l'économie durable et génératrice d'emploi plutôt que l'économie de la terre brûlée qui favorise la pollution et les délocalisations massives.

Quelques éléments pour une contribution sur le PADD du SCOT

Sur le développement
Sur la multipolarité

1/ Sur le développement

- Le développement économique devrait s'appuyer très explicitement sur au moins deux piliers :
 - L'économie de la connaissance
 - Diffusée dans le tissu existant, elle devrait permettre de favoriser sa résistance, son évolution dans la compétition internationale
 - Elle est facteur d'attraction pour de nouvelles activités
 - Elle impacte particulièrement les activités de production de biens intégrant de plus en plus de compétences ,mais aussi les services aux entreprises
 - Elle peut d'ailleurs être le garant de leur moindre volatilité
 - Elle est fondée principalement sur l'équipement de formation et les appareils de recherche publics et privés
 - Q : faut il concentrer tous les étudiants dans les pôles existants de la région lyonnaise ou favoriser des premiers cycles disséminés ? quid de l'université de Lyon et du PRESL ? comment favoriser son identification, sa reconnaissance internationale : accueil de professeurs, de chercheurs, d'étudiants
 - Q : pour la recherche, les implantations rapprochées des compétences proches d'organismes de statut différent favorisent elles les passerelles entre chercheurs ?
 - Il importera de s'interroger sur le rôle que le SCOT peut jouer, au delà du caractère incantatoire, comme outil de mobilisation ,facilitateur de localisation, révélateur de pole de compétitivité
 - Du rôle des investisseurs
 - On est peu maître du rythme de renouvellement des activités ;ce qui est certain c'est qu'il faut réalimenter en permanence le tissu et offrir des espaces adaptés aux utilisateurs finaux ,mais surtout aux « réalisateurs » d'immeubles et de locaux ,les investisseurs.
 - Q : pourrait on voir ce mécanisme actuel très puissant avec intermédiaire dans le métier de l'implantation se modifier sensiblement dans les quinze prochaines années ?
 - Q : peut on imaginer qu' il n'y aura plus à l'avenir d'activités qui auront besoins de grands espaces pour se développer ?
 - L'économie « résidentielle » ou « présenteielle »
 - Celle qui se développe à partir des revenus distribués, des revenus attirés
 - Elle participe ou plutôt bénéficie de l'attraction quand il s'agit des touristes qui découvrent et consomment, quand il s'agit des clients des magasins ,mais aussi des équipements culturels ou hospitaliers , qui viennent de l' extérieur : en ce sens ,elle est fonction métropolitaine, exceptionnelle , unique au regard d'un large territoire régional ou pluri régional
 - Mais elle est aussi principalement constituée de services, au sens le plus large, distribués sur le territoire, puisque générés par les revenus des habitants et leur demande : ce sont les commerces, les transports la santé, l'éducation
 - Q : s'agit il de peser pour orienter l'activité de la métropole plutôt vers l'un ou l'autre ? quel mode de développement est le plus adapté par rapport aux compétences actuelles et prévisibles des habitants ?
 - Q : face à une diversité d'habitants, donc de compétences (à faire évoluer :la formation tout au long de la vie),ne faut il pas une diversité d'activités ,y compris des activités perçues comme moins nobles ?

Sur l'environnement, moteur du développement (en fait c'est moteur de l'innovation)

- Cette partie qui ne traite que des déplacements et des ressources eut mérité aussi un paragraphe sur les compétences lyonnaises en ce domaine, et la stratégie d'expérimentation et de révélation qui pourrait être fondée sur celles-ci pour construire une réelle différenciation en ce domaine ;
 - Q : alors aurait on pu montrer très clairement que l'environnement peut être moteur de l'innovation : travail sur la carburation, recherche sur l'isolation (à développer)
 - Certes le "terrain" est déjà très occupé (quelle est la ville qui ne s'est pas donné cet objectif? Fribourg, stockholm...); mais les compétences lyonnaises en carburants (et biotechnologie), en sécurité, en traitement de l'eau, en acoustique ...etc permettent nombre d'expérimentations .les pôles de compétitivité révèlent certaines de ces compétences.

2/ Sur la multipolarité

premières réflexions

- Le problème principal est celui des polarités intermédiaires : en effet personne ne nie la capacité de saint Etienne et peut être de l'agglomération nord Isère à jouer un rôle dans les fonctions métropolitaines majeures –si on s'en donne les moyens- .encore faut il que les scot en charge de ces territoires assument complètement cette stratégie en forte cohésion avec le scot de Lyon .la région urbaine doit être la scène privilégiée pour la gouvernance à cette échelle.
- De même les polarités de quartier reflétées par les centres de communes souvent ne paraissent être mises en cause, sauf peut être par fois dans le domaine commercial – mais la vigilance est forte en ce registre-.
- Par contre le niveau intermédiaire est rien moins qu'évident car il est de fait aujourd'hui très largement non polarisé ; il suffit de consulter pour s'en convaincre l' atlas de l' aire urbaine publié l' année dernière ; je ne peux reproduire ici la carte de la page 131 très illustrative de la dissémination .
- En tout état de cause ,il ne ressort pas suffisamment du texte et des cartes de l esquisse de PADD actuelle que la multipolarité exige multi accessibilité et multifonctionnalité ,et qu il conviendra de résoudre les tensions entre
 - stabilité –résidentielle- et mobilité –en emplois-
 - exigence de service et de décongestion à court terme et volonté de réorganisation à long terme

Sur les centralités intermédiaires

- Celles-ci sont largement construites dans le discours actuel sur l'idée que les gares du réseau périurbain pourraient être demain des ferments de centralité !
 - Pourquoi le train ou le tramway susciteraient ils demain ce que le métro ou le tramway d'aujourd'hui n'ont pas vraiment engendré ?
 - Parce que cela n'a pas été voulu par la puissance publique qui n'aurait pas valorisé la densité autour des stations ?
 - Pcq l'environnement ne s'y prêtait pas (ex de la station de Vénissieux) ?
 - Pcq les acteurs économiques n'ont pas joué le jeu, considérant que le centre restait unique avec ses vertus de concentration de moyens, d'accessibilités et donc d'attraction ?
 - Ou même pcq ceux-ci ont choisi plutôt les espaces bien desservis par la voirie, au prix même parfois de déficit en transports collectifs
 - N'y a-t-il pas pour autant des exceptions à ce constat ?
 - Gare de vaise
 - Les disponibilités de terrains, la capacité d'organiser un pôle d'échange assez bien organisé entre modes, la présence de décideurs dans l'ouest (parfois décidés à réduire leur migrations alternantes propres) commencent à

générer des localisations d'emplois qui permettent de qualifier le pôle de centralité intermédiaire...probable ; mais il faut souligner aussi la volonté soutenue de la collectivité locale sur cet espace

- Villeurbanne gratte –ciel
 - Peut on faire l'hypothèse que la capacité de résistance commerciale de ce centre serait largement du au metro ?cela mérite d'être validé ; par contre il faut noter que l'objectif de multifonctionnalité que devrait poursuivre une centralité intermédiaire se trouve ici peu réalisée en emplois denses (opérations de bureaux)...mais il n'est pas évident que les POS et même le PLU l'aient favorisé
- Cuire
 - En dehors du pôle hospitalier !
- Comment donc le train ou le tramway pourraient ils susciter demain des polarités intermédiaires
 - On s'interrogera tout d'abord sur les conditions de localisation des différentes fonctions qui peuvent s'additionner ou même mieux se multiplier pour faire pôle
 - **Multi accessibilité**
 - La fonction de pôle d'échange par convergence entre modes est essentielle : elle permet au pôle d'apparaître comme assurant une diversité de services favorables aux investisseurs qui sont les premiers à convaincre pour qu'il y ait structure d'accueil
 - Cela veut dire concrètement
 - Point d'entrée du réseau autoroutier ou routier avec parc de stationnement d'échange privilégié pour qui emprunte un autre mode
 - Pôle d'échange entre modes lourds : fer , métro , tramway !
 - Et pourquoi pas si le relief le permet : point rassemblement des pistes cyclables(il faut noter que le trajet moyen sur velov est de 2 km :peut on en conclure que cela représente le rayon de constructibilité assez dense autour d'un tel centre)
 - **Multi fonctionnalité**
 - Le commerce et les services aux particuliers apparaissent souvent comme les premiers services que pourrait, que doit offrir le pôle intermédiaire ; et l'on y localise toutes les fonctions dont on pense que l'on peut arbitrairement décider de les y mettre : éducation, culture, services publics ...mais on voit bien que dans la réalité chacun a ses critères qui ne participe pas forcément pour l'instant à la multifonctionnalité
 - Il faut en tout état de cause souligner que pour exister comme polarité intermédiaire le pôle doit être un pôle d'emplois...ce qui signifie y attirer tertiaire et bureaux à proximité du pôle d'échanges (maximum 300 -500 mètres à pied ,si on ne veut pas faire subir trois ou quatre ruptures de charge)
- Ces contraintes limitent singulièrement le nombre de pôles possibles et surtout crédibles
- **Image du projet et capacité d'accueil**
- Il y a peu d'exemples de multipolarités réussies –certainement Copenhague- ; il faut au moins s'appuyer sur les villes qui projettent de promouvoir ce système ,et l'exemple de Rome vient à l'esprit :dans la majorité des pôles proposés dans le nouveau plan ,il existe aujourd'hui des projets très significatifs tant en taille (plusieurs dizaines d'hectares) qu'en différenciation souhaitée –des fonctions métropolitaines décentrées ,faisant de plus l'objet de concours architectes opérateurs.
- On pourrait considéré à une toute autre échelle que les villes nouvelles en région parisienne constituent des multipolarités intermédiaires, alternatives à paris...mais la transposition ne vaut pas en région lyonnaise, en dehors du constat que ces dernières ont fait l'objet d'une volonté forte sur le long terme et d'un investissement très significatif de la puissance publique

- Dans cette hypothèse de démarche il resterait au Conseil de développement à tenter d'identifier à partir des « espaces de vie » que chacun connaît ,pratique ou souhaiterait pouvoir le faire, d'estimer les lieux les plus probables où pourrait se développer cette conjugaison magique de la multifonctionnalité et de la multi accessibilité pour une réelle multipolarité(tout en étant conscient que les pratiques changent et qu'elles sont aujourd'hui probablement plus volatiles – mais pourront elles le rester demain ? la est la question)
- Et si à l'initiative de Franck Scherrer, nous inversions la démarche, partant de la pratique de chacun(mais on sait aussi qu'il faut raisonner ménage et diversité des attentescf études sur aix en provence) ,partant donc de la pratique de chacun pour examiner comment naissent et pourraient se développer des polarités nouvelles
- Le premier constat auquel on arrive par l' analyse un peu fine des mobilités des ménages est l'extrême dispersion des destinations et donc des mouvements ; or les migrations alternantes qui ne représentent plus que 30%de ces mouvements –et que donc une réponse en transports est difficile à assurer du fait de la dispersion actuelle des équipements (qui mettront un temps certain à bouger)
- Notamment les outils de polarités tels les commerces ,les institutions ,les universités ,les équipements de loisirs ou les structures de santé sont distribuées et donc souvent mal desservis sauf à partir du centre ,point obligé de retournement et donc très coûteux et dissuasif en temps
- Comment résoudre la difficulté pointée ici
- Francis Cuillier citait récemment Guy Burgel « la centralité ne s'exprime plus en terme d' « espace géographique » (pardon en fait)..géométrique !ou même de légitimités fonctionnelles mais en potentialités sociales d'action ,quel que soit le lieu géographique de l'individu ou du groupe » .Pour séduisante que soit cette formule ,elle ne permet pas d'approcher la contrainte finale spatiale :pour qu'il y ait centre , il faut bien avoir espaces public vivant « vibrant » grâce aux activités d'échanges ,fondement des activités économiques comme culturelles ou religieuses,localisées le long ou autour de cet espace
- Pour répondre au enjeux qui fondent une stratégie de multipolarité, il importe donc de partir de la situation actuelle de diffusion tant de la résidence que des emplois (cf. carte citée) et déterminer les axes réels les potentialités d'échanges rapidement réalisables, et les déplacements possibles des pôles d'emplois ou d'attraction qui pourraient modifier les flux et favoriser de nouvelles pratiques
- Plusieurs démarches peuvent être suscités –en voila au moins deux-
-
- 1/ La congestion actuelle des portes de l agglomération peut elle faire rapidement objet de propositions pour des pôles d'échanges filtres
 - Suffisamment efficaces pour favoriser le report entre modes
 - Suffisamment amples pour offrir des capacités d'accueil emplois et activités, lesquelles se déplacent presque toujours sur axes
 - Suffisamment symboliques d'une nouvelle polarité grâce à la concentration –attraction d'activités et d'institutions diversifiées pour être reconnus rapidement par les habitants et l environnement
 - comme un lieu où l on trouve la diversité suffisante
 - A partir duquel on peut partir facilement vers le pôle principal
- Il ne s'agit pas ici de préjuger d'une liste mais de proposer une esquisse de méthode d'identification des pôles faisables à partir de la pratique, ce que le schéma de la multipolarité rendait pour le moins peu lisible
- 2/ et si nous partions du principe de réalité qui veut que pour au moins les quinze ans qui viennent les lieux majeurs de polarisation possible doivent être aussi ceux où l' on dispose déjà de pôles d'attraction
 - les équipements métropolitains dispersés tels
 - eurexpo
 - les établissements d'enseignement
 - les principaux équipements commerciaux

et d'examiner comment on peut les renforcer en multifonctionnalité et multi accessibilité...car ce sont des ferments majeurs de polarité intermédiaire

- pour ne pas conclure sur ce thème
la bonne échelle ne peut être bien sur celle du seul scot de Lyon: c'est au moins la région lyonnaise (les neuf scot) et sûrement avec la région stéphanoise parce que l'intégration se renforce...donc la région urbaine.

Pierre Yves Tesse
président comité centre presqu'île

Jacques PETIT - Collège citoyen

Quelques réflexions autour de la Vision Politique du SCOT

Sur 30 ans il peut être utile de replacer Lyon dans son environnement « géopolitique » et de mieux estimer l'influence du temps.

Le développement de la collaboration dans des réseaux actifs (4 moteurs de l'Europe) et les partenariats ainsi créés avec Barcelone, Stuttgart et Milan devront être précisés. Ils peuvent renforcer les moyens de Lyon sur la scène européenne pour autant que l'on en tienne compte (politique sur St Exupéry ; cadre de l'EuroBioCluster)

La coopération avec Grenoble et St Etienne et avec le Réseau des Villes a fait l'objet d'un « Appel à Coopération Métropolitaine » . Il serait intéressant de connaître les propositions faites fin 2006 dans ce cadre tant par la RUL que par l'ensemble du Réseau (8 villes). Certaines ambitions de niveau mondial seraient hors de portée sans de telles coopérations.

Prenons la filière Santé comme exemple. L'étape décisive du BioPole avec Grenoble peut être suivi de la constitution d'un BioCluster RA défini ensemble et en liaison avec Genève/Lausanne. Des investissements matériels et sociaux culturels sont à prévoir qui deviendront nécessaires à la recherche d'un leadership dans le futur EuroBioCluster déjà mentionné.

Ces évolutions peuvent préfigurer avec d'autres les contenus des Plans Etat Région qui vont être renouvelés prochainement. Traitées dans un esprit de convergence entre le Sillon Alpin, la RUL, la Métropole Lémanique et le Rhône Moyen avec Valence elles dessinent un territoire européen qui a besoin d'être mieux articulé pour devenir stratégique.

Le Genevois et la région drômoise ont des cultures, des aptitudes et des atouts spécifiques par rapport à celles du cœur de R.A. Les apports coordonnés de Lyon et de Grenoble dans ces 2 espaces peuvent être déterminants pour les ouvertures de la Région vers l'Europe Moyenne et la Méditerranée. Dans 30 ans que restera-il de la « rupture » d'agglomération entre les 2 cités ? Pas grand chose quitte à créer un lieu de loisirs commun autour du lac de Paladru !

De leur côté les rives du Rhône de Genève à Valence offriront toujours le même trait d'union fluvial avec Lyon.

Un autre paramètre plus immatériel est le mélange de coopération et de concurrence qui caractérise de plus en plus les relations entre les acteurs et les villes.

Si les éléments précédents paraissent éloignés du projet SCOT en cours, ils peuvent faciliter l'expression d'un degré de volonté et d'ambition. Celui-ci déterminera une géométrie variable du périmètre métropolitain concerné. Selon les collaborations nécessaires, les différents axes de développement retenus et leur nature. A cet égard des équipes qui travaillaient soit en périphérie soit dans un centre déjà reconnu peuvent se trouver dans une situation nouvelle qui « proportionnalise » leurs ambitions à l'importance des ressources mise en commun et donc à l'organisation d'un territoire pertinent.

Pour mener une telle stratégie un apprentissage de la « coopération » est nécessaire qui permet de dissocier chez les partenaires le secteur qui doit rester confidentiel (ou cœur de métier) du secteur mis en commun. Celui-ci doit refléter la plus grande transparence pour faire mieux ensemble ce que l'on ne peut faire seul. Cela nécessite une révision du comportement de beaucoup de collectivités locales en France et doit s'inscrire dans les hypothèses énoncées par le SCOT.

Pour prendre un exemple concret passer d'un Pôle de Compétitivité à un Cluster significatif entraîne une pratique constante de ce comportement sans lesquels les seuils d'efficacité nécessaires ne seront pas atteints, les collaborations PME/ Groupes et les partenariats public/privé ne verront pas le jour. Il y a là un passage obligé qui peut déboucher sur un effet d'auto entraînement et la création d'une image forte pour des territoires périphériques à priori peu dynamiques. La progressive mise en place d'un Cluster permet de dépasser le ciblage d'activité très étroit des Pôles de C. mis en place récemment.

Dans les secteurs à mouvements pendulaires quotidiens très fort comme l'Ouest Lyonnais et le Nord Isère, les prévisions démographique énoncées sont également les plus élevées de la périphérie. Le problème logement/transport/ressources humaines qualifiées devient ainsi de plus en plus complexe tant pour les résidents que pour les entreprises. Il est au centre de la « territorialisation » de la politique emplois/formation des CTEF concernés.

Dans ces enceintes les acteurs de terrain font des propositions dans un climat propice au « faire ensemble » qui ne peut que s'améliorer si le Gd Lyon permet de mutualiser plus de moyens (accompagnement de l'émergence d'un cluster) et d'apporter des savoir-faire (type entrepreneuriat) transposables. Ces apports du type « franchise » peuvent faciliter les efforts auxquels la périphérie voudra bien consentir en commun.

Pour reprendre le thème des biotechnologies une sorte de « parrainage » Gerland/Nord Ouest Lyon (Marcy...) est peut-être une formule.

Enfin parmi les experts que le C de D souhaite auditionner ne faut-il pas faire appel à ceux qui se trouvent à la pointe stratégique des filières économiques et socioculturelles des différentes priorités retenues par le Gd Lyon ? Ces personnes connaissent déjà les options spatiales et de relation au territoire prévisibles pour ces axes.