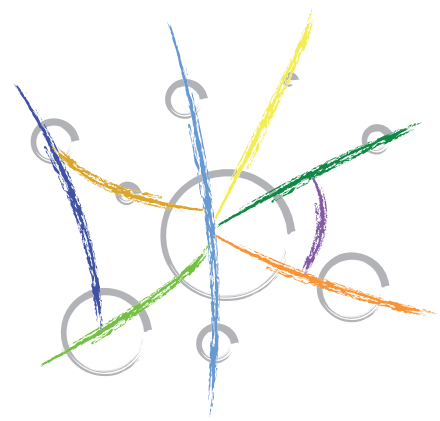




Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

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



L'aire métropolitaine lyonnaise : un territoire en partage

Chiffres clés

Inter-Scot

3 000 000 d'habitants

963 communes

75 EPCI

13 Scot

6 départements

Pôle Métropolitain

2 000 000 d'habitants

143 communes

4 EPCI

4 Scot

3 départements

Définitions

Métropolisation : phénomène mondial, la métropolisation apparaît comme un processus de croissance urbaine sélective, liée à la globalisation de l'économie et aux mutations des systèmes productifs. Cette dynamique ne concerne que des pôles urbains de grande taille, possédant des fonctions économiques et culturelles majeures ou rares et acquérant le statut de ville internationale. La métropolisation est ainsi territorialement discriminante. Elle peut être génératrice de déséquilibre régionaux, par accroissement de la polarisation des plus grandes villes au détriment du reste de l'armature urbaine.

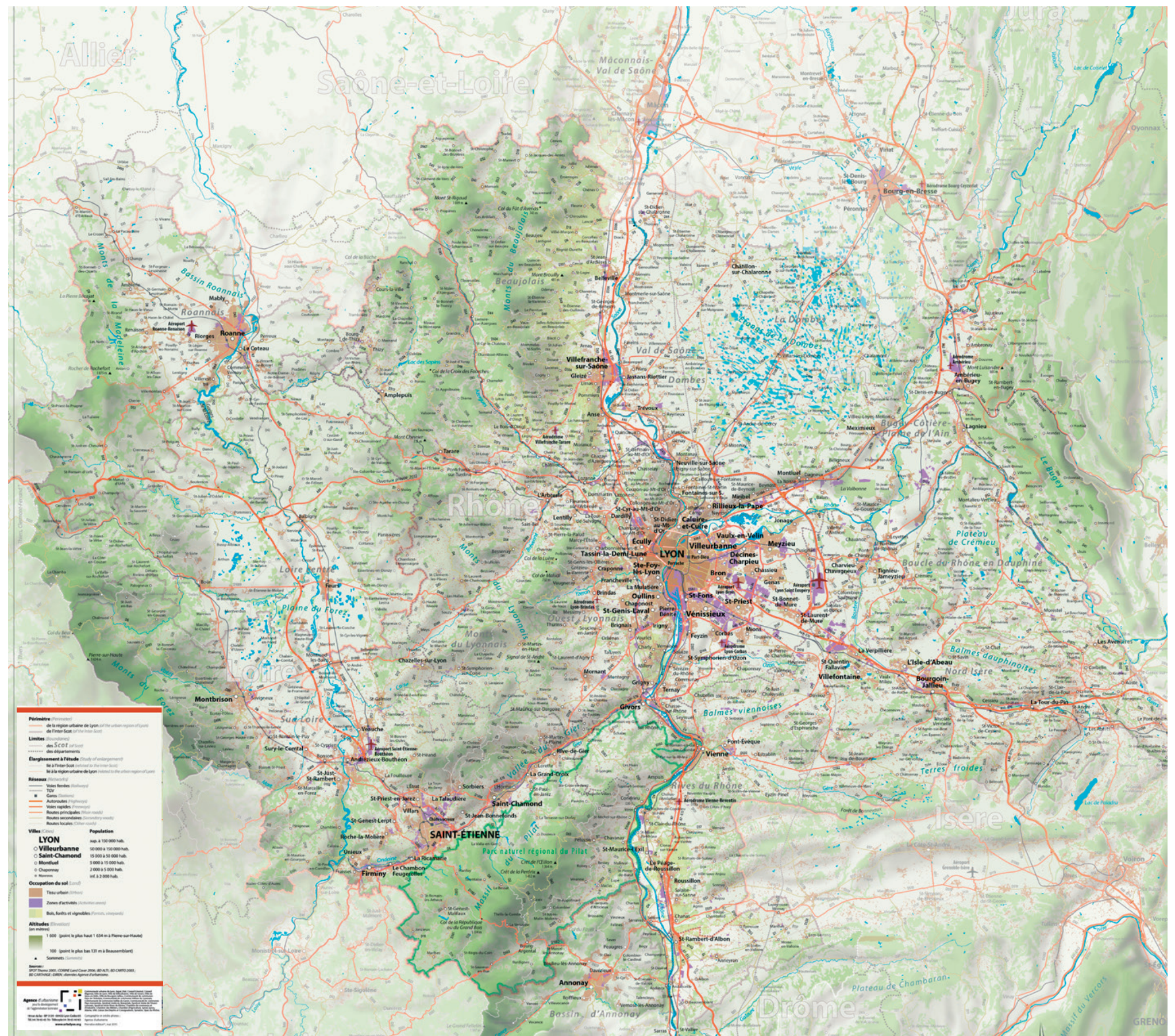
Aire métropolitaine (au sens de l'Inter-Scot) : terme géographique désignant le territoire sur lequel s'exerce de façon privilégiée l'influence de la métropole. Autour d'elle s'organise l'armature urbaine locale. Pour ce qui concerne l'aire métropolitaine lyonnaise, on considère en général que son emprise s'exerce sur un territoire qui va des Monts du Forez et de la Madeleine à l'ouest aux contreforts du Bugey à l'est, et du Beaujolais au nord à la plaine de la Bièvre au sud.

Pôle Métropolitain : établissement public constitué par accord entre des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, en vue d'actions d'intérêt métropolitain (Loi n°2010-1563 du 16 décembre 2010). Les agglomérations de Lyon, de Saint-Etienne, de Bourgoin-Jallieu et de Vienne ont créé en mai 2012 un pôle métropolitain pour faciliter la mise en oeuvre d'actions communes sur le territoire métropolitain. La création du Pôle Métropolitain se présente comme l'aboutissement institutionnel d'une coopération engagée depuis plusieurs années. Son activité a vocation à promouvoir un modèle de développement durable du territoire, à améliorer sa compétitivité et son attractivité ainsi que l'aménagement du territoire.

Région urbaine : terme aux acceptations variées qui définit, selon le contexte dans lequel il est employé, l'aire d'influence d'une ville importante, au-delà de l'aire urbaine. Elle peut regrouper plusieurs agglomérations ou aires urbaines dans une relative proximité et présentant un lien fonctionnel. Sa définition est souple et évolutive car elle ne répond à aucun critère absolu ou administratif. A Lyon, à cette échelle, existe la Région urbaine de Lyon (Rul), association de collectivités territoriales, créée en 1989, regroupant les départements de l'Ain, de la Loire et du Rhône, le Pôle Métropolitain, la Région Rhône-Alpes et les communautés d'agglomération de l'aire métropolitaine lyonnaise. La Rul, lieu de coproduction d'idées, a pour mission d'animer la concertation, d'initier des projets.

Agglomération : terme général par lequel on désigne usuellement un ensemble constitué par une ville et ses banlieues par convention. On entend par agglomération lyonnaise le territoire aggloméré autour de Lyon correspondant globalement au périmètre du Scot de l'Agglomération lyonnaise.

L'aire métropolitaine lyonnaise



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.

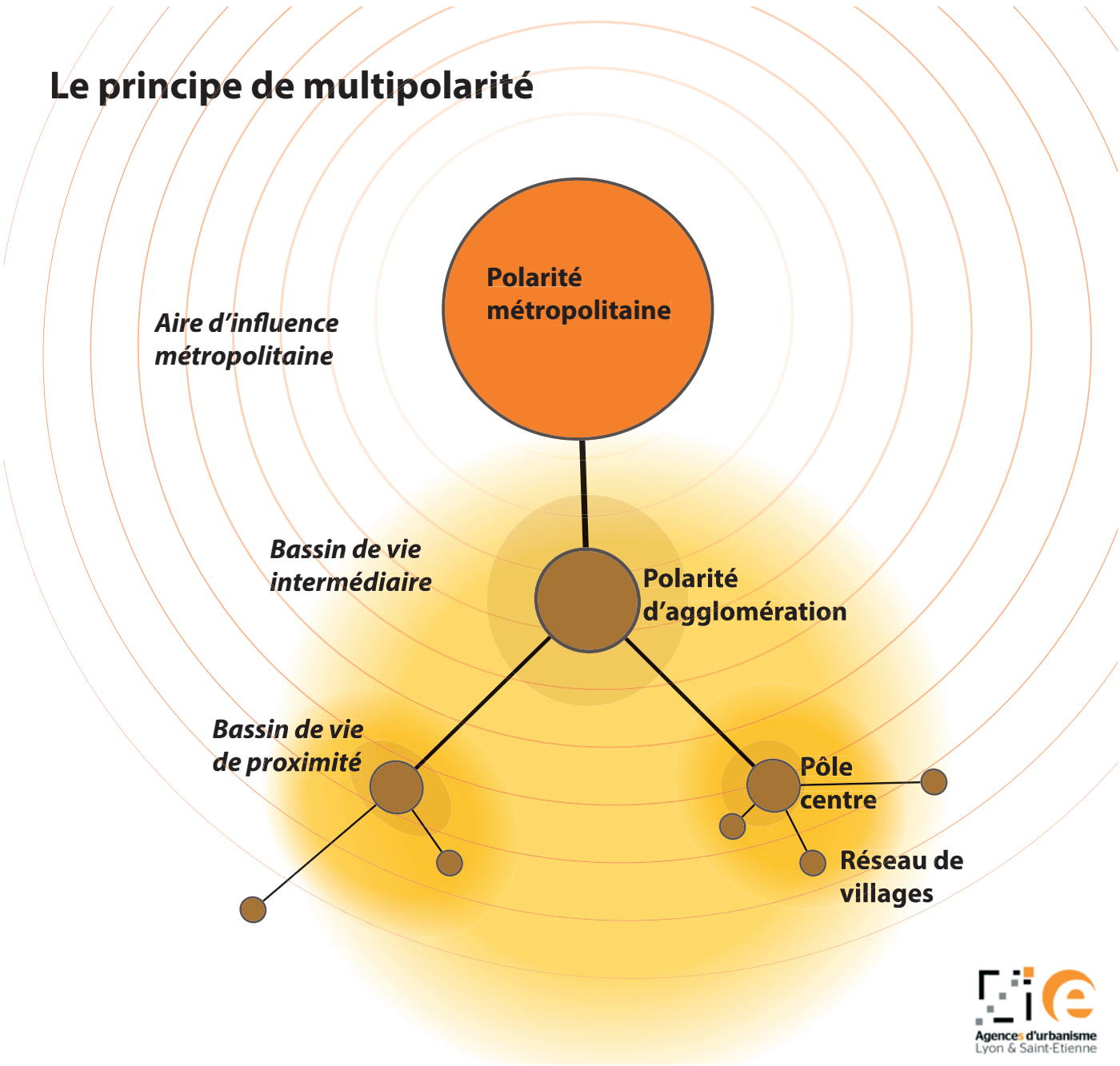
Ce principe fondateur de l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui s'oppose au modèle extensif dit de « la tâche d'huile », ne doit pas être interprété cependant comme celui de la surconcentration urbaine. Il prône l'équilibre et la proximité. Il rassemble à la fois la « ville 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 des 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



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

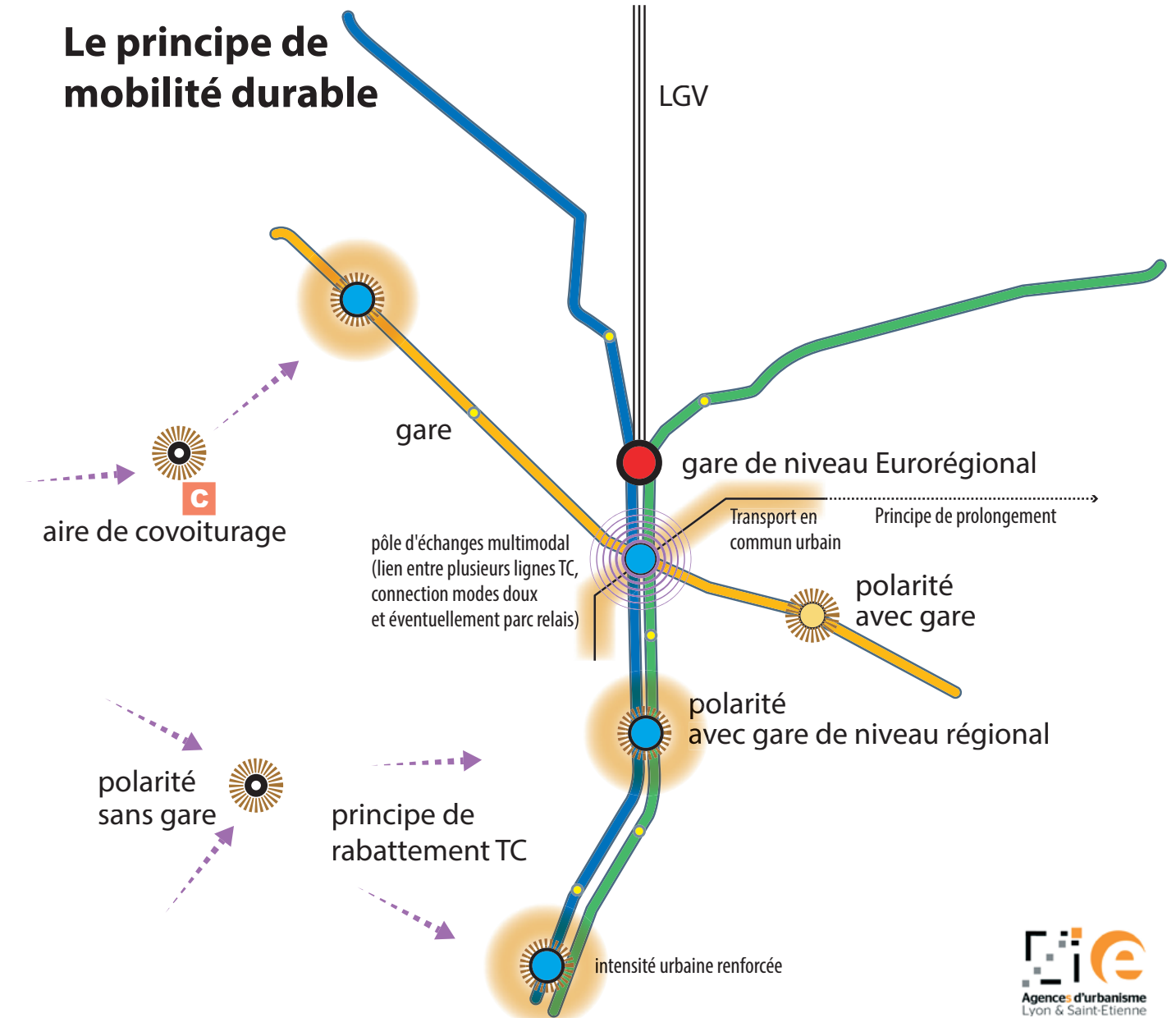
Malgré l'ampleur de sa couverture territoriale, le réseau métropolitain de transports collectifs ne saurait irriguer l'ensemble du territoire. D'importants espaces ne bénéficient pas de cette offre de transport.

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 présentiels 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.

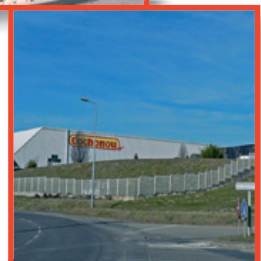
Promouvoir des principes communs en matière d'aménagement commercial

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.

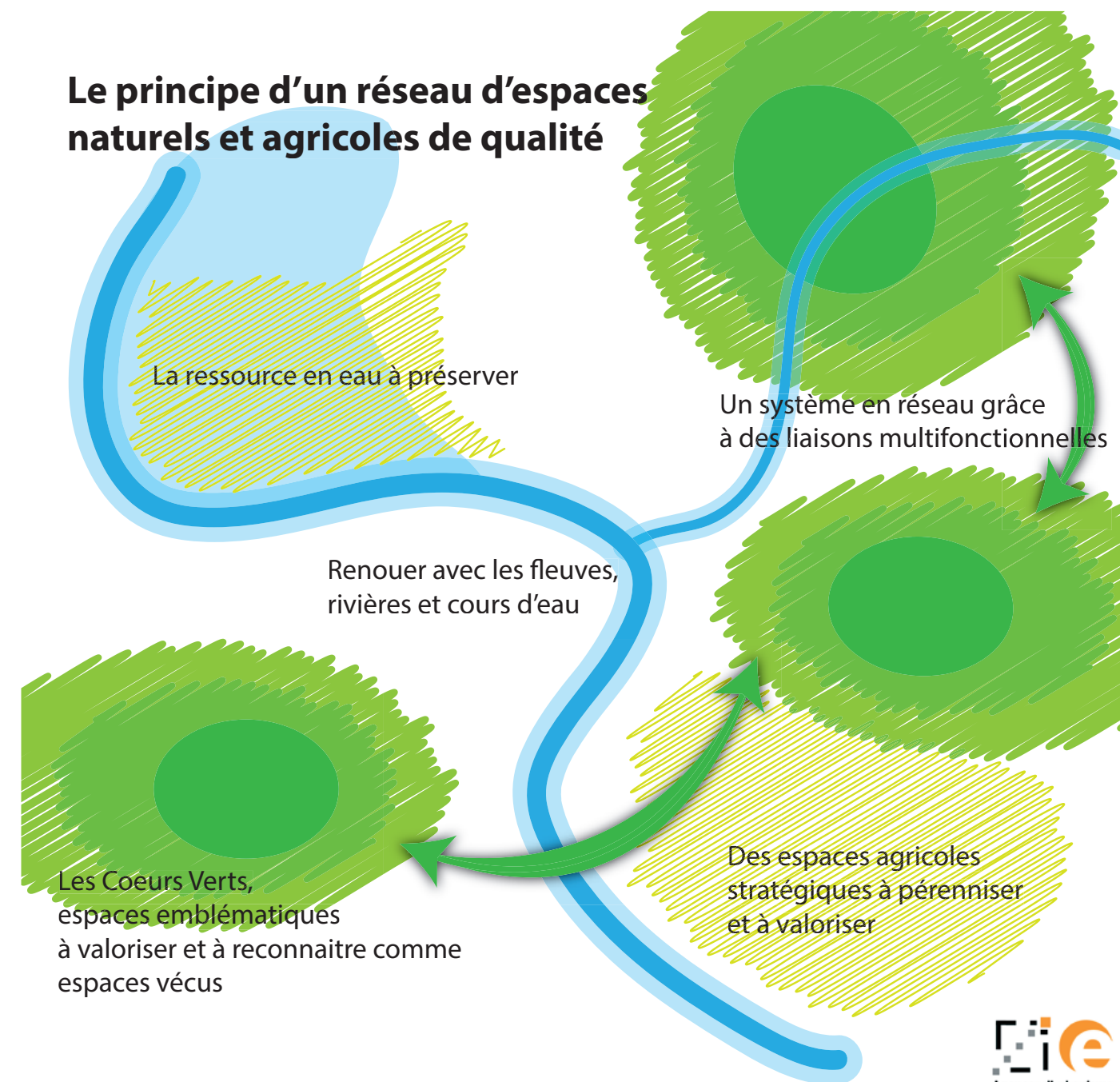
Les Scot s'accordent sur le principe de repositionner l'agriculture comme une filière économique à part entière à même d'exporter ses productions et de répondre aux besoins des habitants dans une logique de circuits courts.

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 efficience 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.

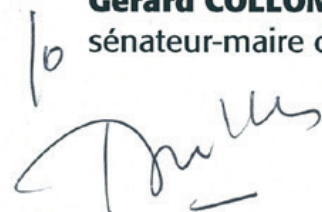
Prolonger cette démarche à travers l'engagement de réalisations concrètes, susceptibles d'améliorer les conditions de vie des habitants de l'aire métropolitaine, constitue le défi à relever pour l'ensemble des territoires.

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.

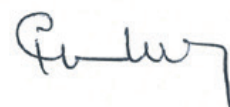
Signé à Saint-Martin-en-Haut,
le 12 novembre 2013.

[Liste des signataires ci-après]

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



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



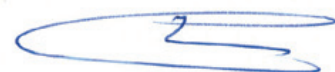
Le président du Scot Ouest lyonnais
Michel OZIOL,
maire de Chassagny



Le président du Scot Beaujolais
Daniel PACCOD,
maire de Pommiers



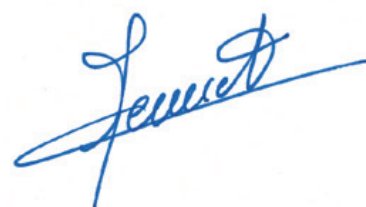
Le président du Scot Loire Centre
Christian BERNARD,
maire de Marclopt



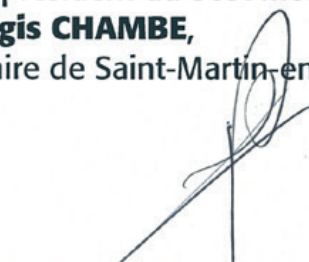
Le président du Scot Rives du Rhône
Patrick GAGNAIRE,
maire des Côtes-d'Are



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



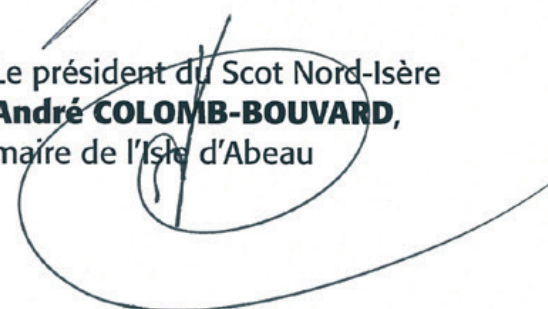
Le président du Scot Roannais
Roland DEVIS,
maire de Riorges



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



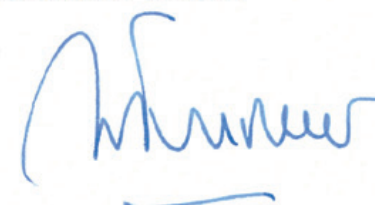
Le président du Scot Nord-Isère
André COLOMB-BOUVARD,
maire de l'Isle d'Abeau



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



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



**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