



CLUB CONVAINCRE DU RHONE

Forum du 14 Janvier 2020

La Métropole lyonnaise et les territoires qui l'environnent : enjeux et pistes

animé par Michel Weill

La question des relations de l'agglomération lyonnaise avec son environnement territorial est une vieille question. Lyon n'a jamais été historiquement la capitale d'une grande région comme les autres métropoles françaises, Toulouse, Bordeaux, Rennes ou Strasbourg. Elle a cependant connu au moins depuis le quinzième siècle un rayonnement économique considérable sur un vaste territoire.

Plus récemment, la création de la Région Urbaine de Lyon dans les années 80, puis de l'aire métropolitaine dans les années 2000 ont constitué de la part du Grand Lyon des tentatives d'instituer une concertation, voire des actions partenariales avec les territoires dans son orbite d'attraction.

Quels sont les nouveaux enjeux ? Comment les traiter ?

Quelques concepts :

La Métropole de Lyon comporte 59 communes sur 538 km² dans lesquels habitent 1,3 Millions de personnes

L'Aire Urbaine compte 507 communes sur 6019 km² avec 2,3 Millions d'habitants. Ces communes ont toutes plus de 40 % ou plus d'actifs qui travaillent dans le pôle urbain de Lyon. C'est une définition mobile à cause de sa définition statistique. Cette zone va jusqu'à la Loire à l'ouest, au sud de Vienne, au-delà de Bourgoin et jusqu'à Villiers Morgon au nord.

L'aire métropolitaine compte 1000 communes, 12300 km² et 3,2 Millions d'habitants. C'est une définition d'études pour les agences d'urbanisme de Lyon et Saint Etienne. Elle comprend la Loire, le Rhône, le Nord Isère, l'ouest de l'Ain et le Nord Ardèche. C'est un lieu de planification urbaine sous l'angle d'un Inter Schéma de Cohérence Territoriale, un inter-SCOT, qui regroupe 13 Schémas SCOT. C'est un lieu de concertation entre élus et qui amène un chapitre chapeau commun au 13 schémas de planification. Ils ont mis en place des indicateurs que l'on peut trouver sur leur site :

<https://www.scot-agglolyon.fr/wp-content/uploads/2016/08/chiffres-cl%C3%A9s-intercot.pdf>

Le Pôle métropolitain est un syndicat intercommunal monté en 2012 et qui regroupent maintenant 190 communes sur 2007 km² et 2,1 Millions d'habitants. Il travaille sur la mobilité avec un syndicat de transports, un sur l'aménagement, la culture et l'économie. La structure est légère avec environ 4 salariés

Certains jugent la Métropole actuelle trop petite. Cette collectivité ne gouverne que la moitié de l'aire métropolitaine qui constitue la vraie entité socio-économique.

On voit bien l'intérêt de réfléchir sur un territoire plus proche de la réalité de la vie des citoyens. On y trouve les transports, l'urbanisation qui doit répondre à la pénurie de logements, l'environnement et la maîtrise des espaces verts, l'artificialisation des sols...

Ce sont bien ces questions qui ont conduit à la création de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, de la Plaine de l'Ain et à Saint Exupéry.

La présence de l'agriculture entre Lyon, Bourgoin, Vienne et Villefranche est encore forte. Une extension du territoire de la métropole risquerait de ne faire que suivre sans le maîtriser l'étalement urbain que l'on constate. Inversement, les communautés de communes qui entourent le Grand Lyon n'ont aujourd'hui que 30 000 habitants et ne peuvent pas faire le poids lors de discussions. Le Préfet avait proposé de regrouper les 4 communautés de communes du sud-ouest lyonnais pour en faire un ensemble de 120 000 habitants. Les conseils municipaux ont refusé. Les esprits évoluent en ce temps d'élections municipales. C'est la solution pour que le Pôle métropolitain prenne sens.

Une autre difficulté est la persistance de communes de moins de 500 habitants qui n'ont pas et ne pourront pas avoir de budget suffisant pour répondre aux besoins.

Le département du Nouveau Rhône n'a pas de sens, même si sa taille avec 400 000 habitants est raisonnable. La diversité est très grande et l'absence de cohérence criante.

L'enjeu de la subsidiarité est fort. Le bon niveau de décision change avec le sujet. La mobilité et le transport ne sont pas séparables de l'urbanisme. Décider un investissement lourd de transport doit s'accompagner d'une densification des logements le long de l'axe créé. Inversement, l'Inter-Scot Lyon/Saint Etienne est trop grand pour permettre une contractualisation locale regroupant mobilité et urbanisme.

L'Etat continue d'intervenir et de préconiser. De l'autre côté, c'est au local de définir ses besoins et de définir le périmètre approprié. Toutefois, la prolifération des syndicats avec leur structure n'était pas une bonne chose. Le renforcement des communautés de communes a bien arrangé ces points.

Pour signer un contrat, il faut être deux. Il faut que les deux parties aient décrit et quantifié leurs intérêts. C'est cette étape qui permet de définir le contenu du dialogue : paysage, terre, eau, ordures, flux entre territoires des personnes et des marchandises, flux d'idées et de connaissance... Sans cet exercice exigeant, il ne peut y avoir de contrat et seules les forces du marché feront le foncier, l'emploi. Il faut donc bien définir l'intérêt d'être avec un autre.

Une difficulté provient du fait que les regroupements ne définissent pas les sujets à mettre en commun. Et les problèmes ont souvent des liens avec les pouvoirs.

Ajouter une liaison transport provoque des changements multiples et peut avoir des conséquences qu'il est important d'anticiper au moins en partie. L'enjeu est bien celui de l'intelligence des territoires.

La rénovation urbaine de la Duchère a fait évoluer la population, a conduit à des demandes nouvelles pour ces lieux qui n'attiraient plus.

Comment contribuer à un mode de réflexion ajustable à chaque situation, garder un pays avec sa diversité tout en facilitant les mobilités ? Garder en tête les préoccupations de qualité de vie est compliqué.

Une communauté de communes prend au fil des ans de l'épaisseur, de la crédibilité, de la pertinence. La population la comprend mieux. Mais les luttes de pouvoir se maintiennent longtemps.

La mobilité est le sujet sur lequel l'extension de la métropole se justifie le mieux. La gestion des terrains est moins une évidence.

Cette manière de présenter les choses est intéressante. Elle évite le cadre habituel de la prédation du petit par le gros et montre combien est utile et nécessaire une analyse réalisée collectivement sur le bon périmètre.

**Soutenez le Club Convaincre en envoyant un chèque d'adhésion de 30 € à l'adresse du Club
Maison des associations 28 rue Denfert Rochereau 69004 LYON (bulletin ci-joint)**

pour tout contact : club.convaincre@gmail.com

notre site <http://www.convaincre-rhone.fr/>