

Le développement des villes françaises et leurs marges de progrès à l'échelle européenne ne doivent plus s'apprécier à la seule échelle de leur agglomération (aire urbaine) mais par les complémentarités qu'elles pourraient mettre en œuvre à d'autres échelles géographiques

- liens établis entre elles
- démarches de coopérations en cours ou à inventer à courte , moyenne ou longue distance

Dans ce contexte l'étude « les systèmes urbains français » réalisée pour la DATAR propose une approche des dynamiques territoriales par l'analyse des relations entre les espaces urbains.

Cette étude développe une approche des territoires qui intègre les différentes modalités de l'échange .



La France en systèmes urbains : trois échelles d'interdépendance

L'apport majeur de cette étude réside dans la mise en évidence de réseaux d'interdépendances urbaines qui résultent du croisement de plusieurs modalités de l'échange.

Ces réseaux montrent que trois échelles sont constitutives des systèmes urbains :

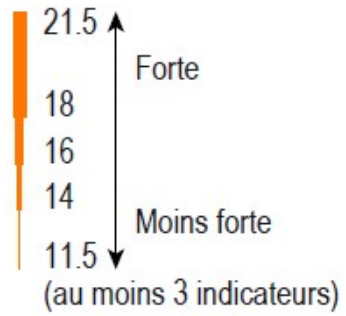
- Les relations de proximité
- Les relations transversales entre les systèmes
- Les connexions à Paris

Dans ce cadre, les sept types de liens suivants (tableau 1) ont été sélectionnés et pris en compte simultanément : les mobilités domicile-travail, les mobilités de loisirs à travers les résidences secondaires, les migrations résidentielles, les liens de la société de la connaissance via les partenariats scientifiques, ceux de l'économie à travers les liens entre sièges et établissements d'entreprises et la grande vitesse avec un indice mixte train-avion.

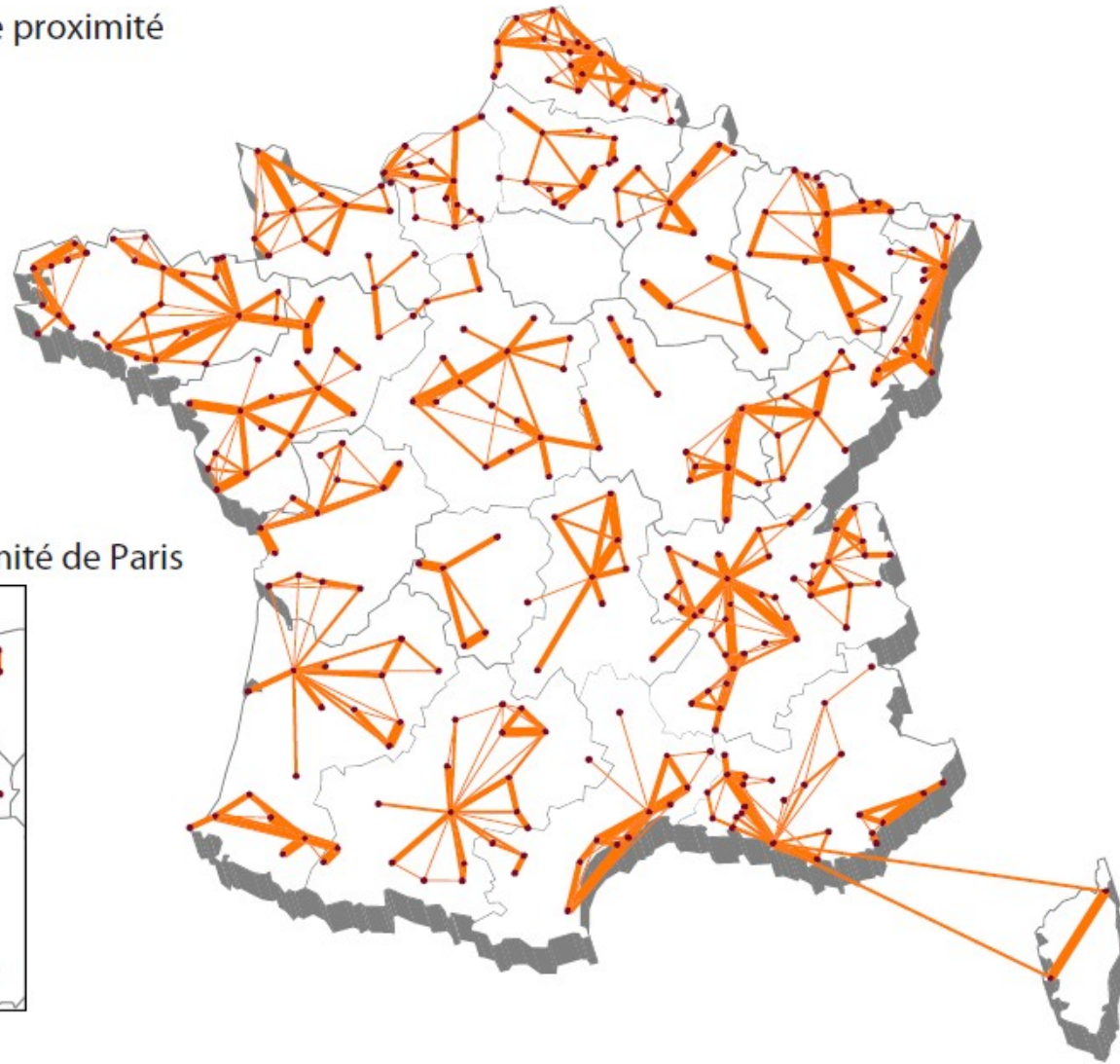
	Société mobile et de loisirs	Société de la connaissance et de l'information	Aspects économiques et financiers
Mobilité domicile-travail	+		+
Migration résidentielle	+		+
Système Grande Vitesse (offre aérienne + TGV)	+		+
Liens établissement(s)-siège dans les secteurs technologiquement innovants		+	+
Partenariats scientifiques européens	+	+	+
Liens établissement(s)-siège dans tous les secteurs d'activités		+	+
Liens résidences principales-résidences secondaires	+		+
 Indicateur déterminant	 Indicateur important		

a. Les systèmes urbains de proximité

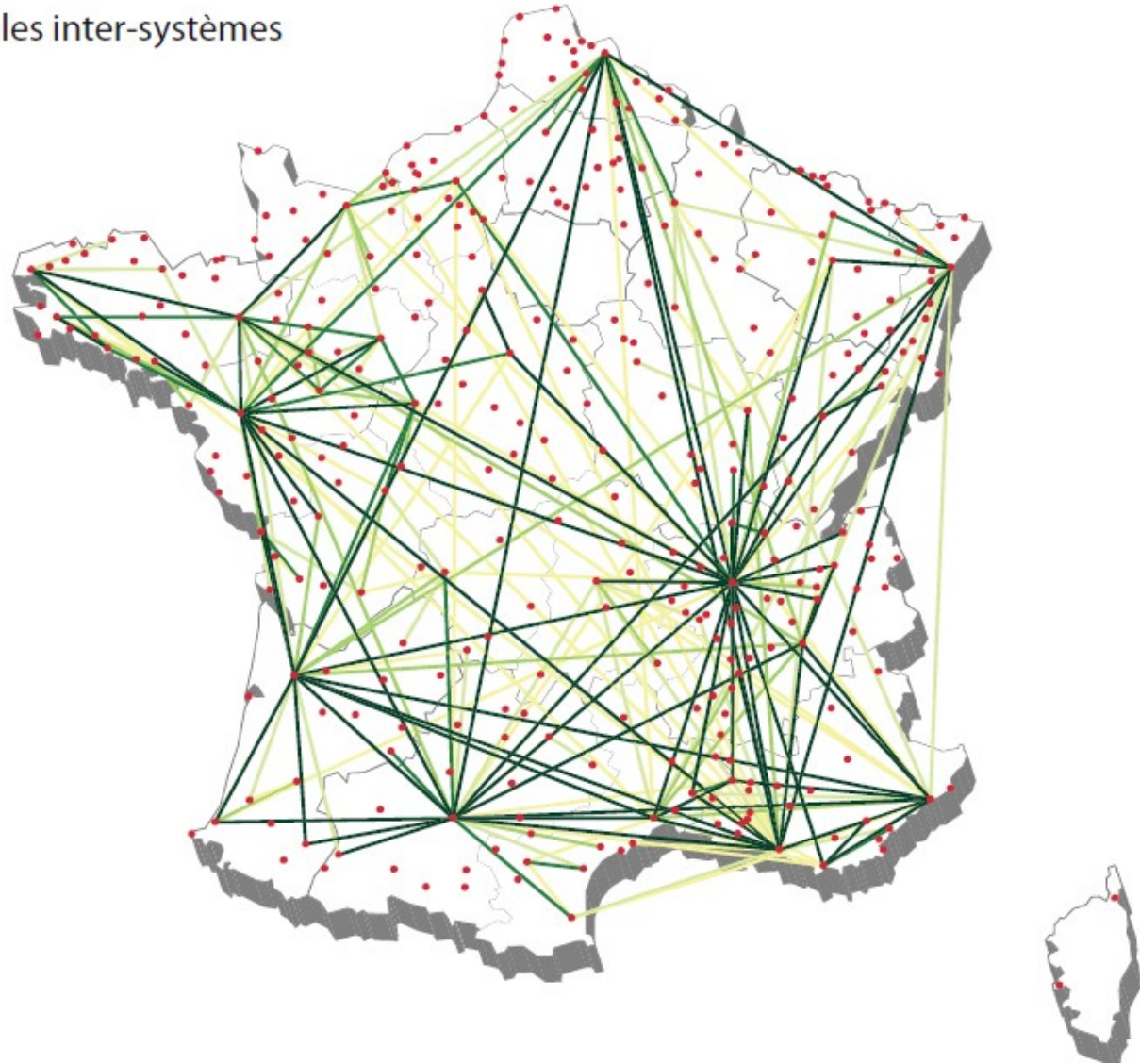
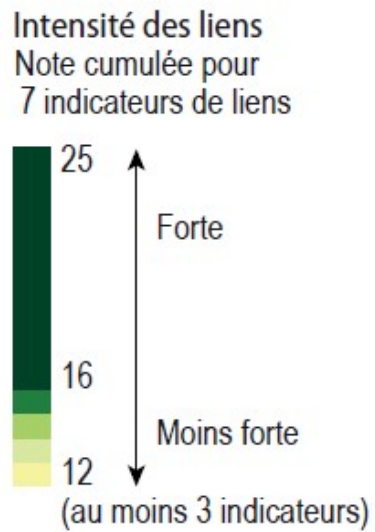
Intensité des liens
Note cumulée pour
7 indicateurs de liens



Système urbain de proximité de Paris



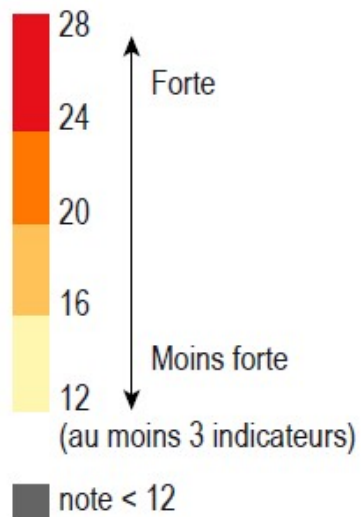
b. Les relations transversales inter-systèmes



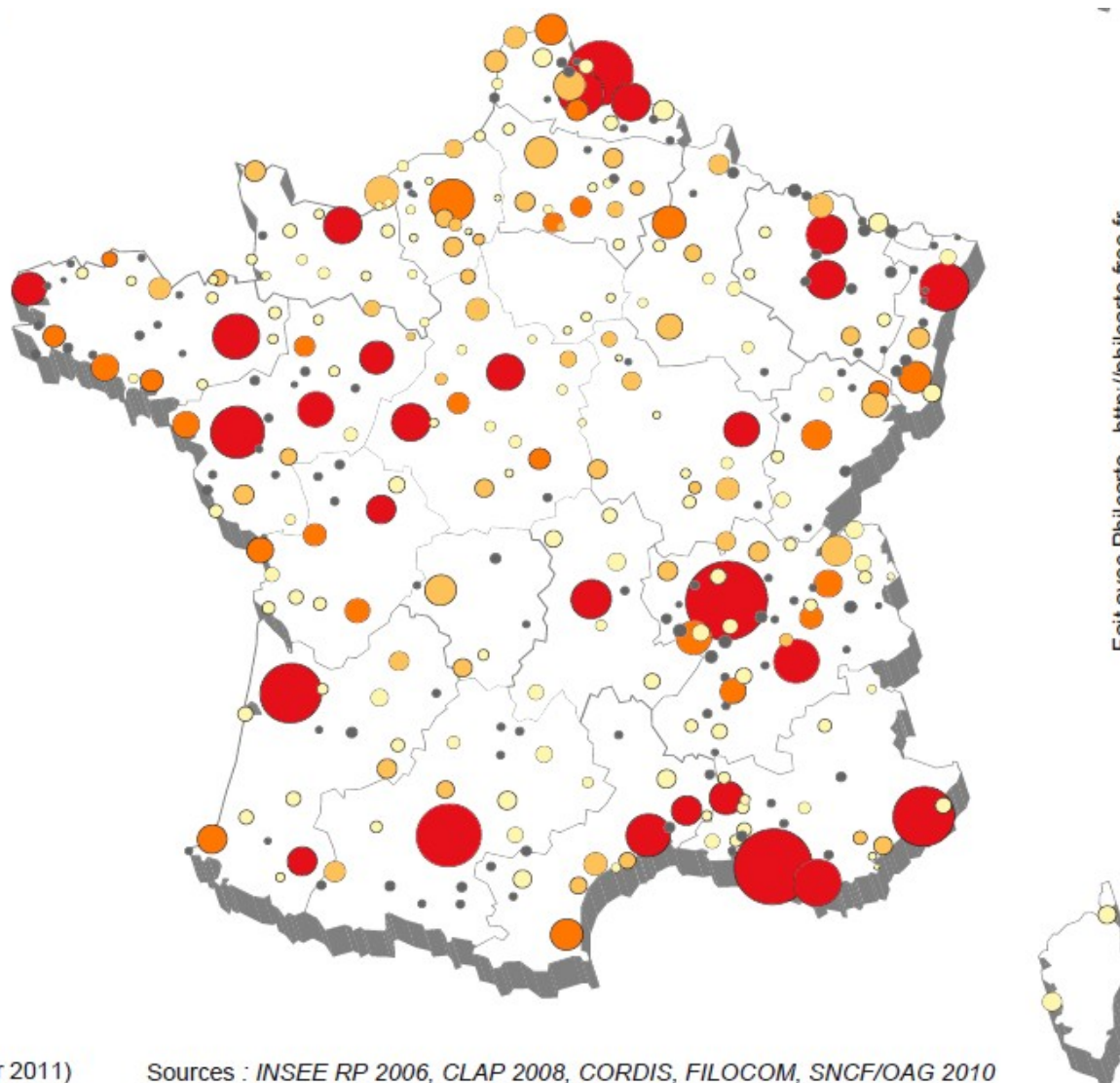
- Lyon en particulier apparaît comme un des pivots majeurs de ces relations transversales

c. Les connexions à Paris

Intensité des liens
Note cumulée pour
7 indicateurs de liens



Population totale des aires
urbaines en 2006



Fait avec Philcarto - <http://philcarto.free.fr>

Mesure du degré de métropolisation

l'attractivité internationale

en évaluant non seulement le volume des échanges et des liens mais également la diversité et la variété des partenaires

capacité d'innovation

proportion des services à forte intensité de connaissance et des industries de haute technologie

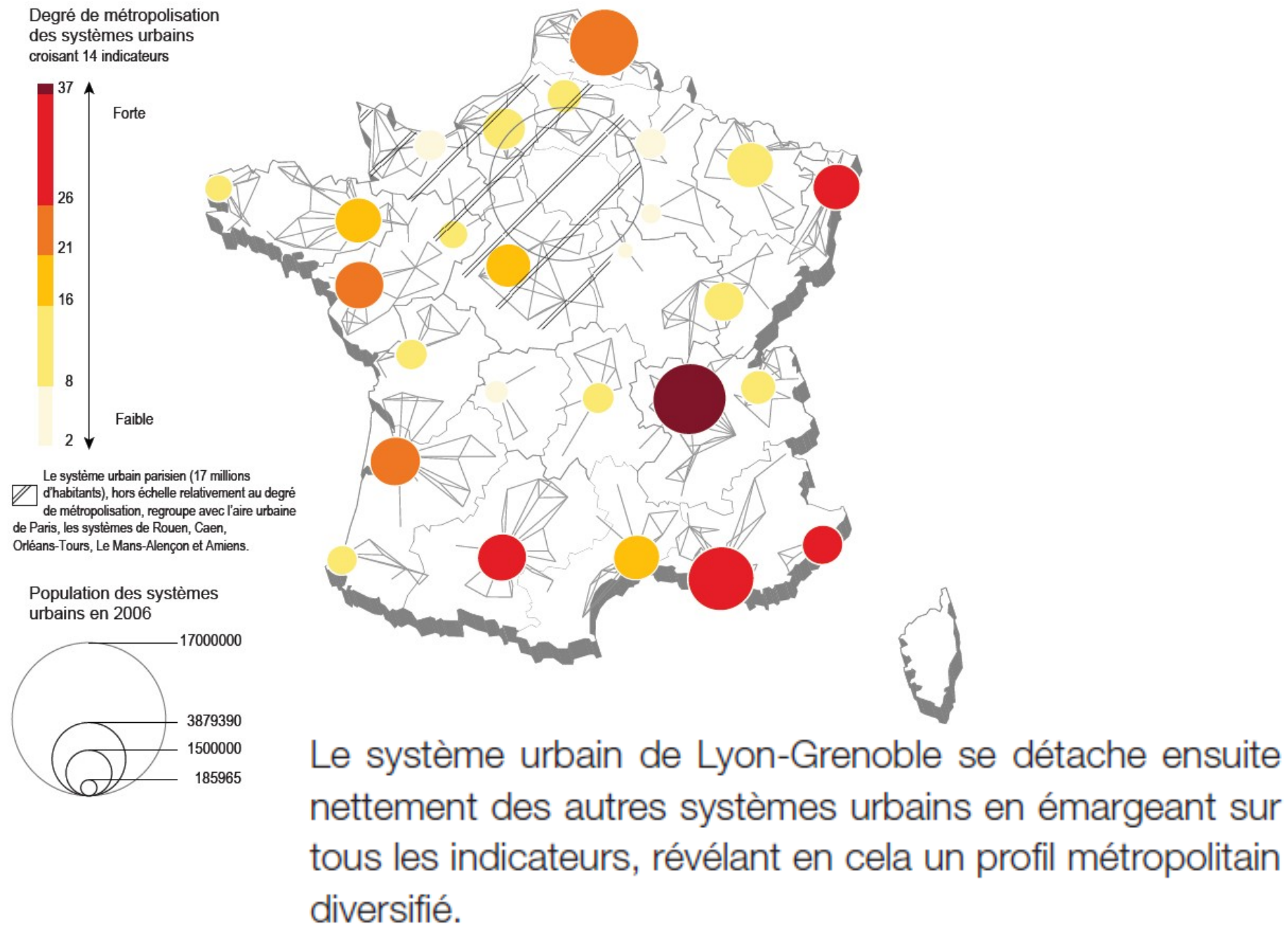
capacité d'accumulation

classiquement évaluée par la population, l'étude a privilégié une entrée par la richesse produite (salaires versés par les entreprises localisées dans ces systèmes) et la part des cadres dans les fonctions métropolitaines

capacité d'interconnexion nationale

l'étude part de l'hypothèse d'un lien entre la capacité des systèmes urbains à animer et à fédérer, à l'échelon national, d'autres systèmes sur des projets communs et le positionnement de ces systèmes dans les échelles de la mondialisation.

Figure 4. Le degré de métropolisation des systèmes urbains

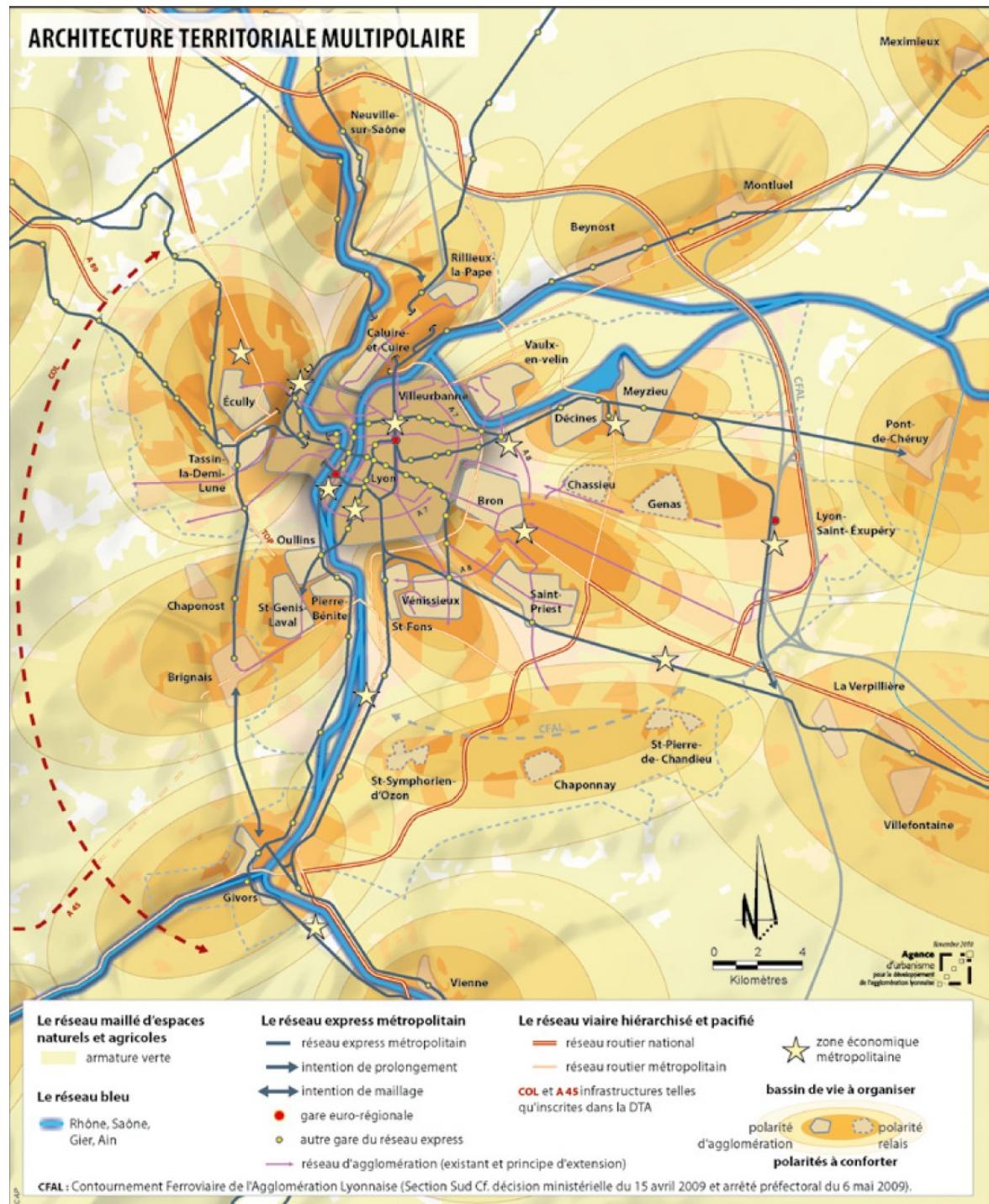


Le SCOT - grands traits

- Le SCOT de l'agglomération lyonnaise pose d'emblée un certain nombre d'enjeux :
 - La nécessaire vision métropolitaine
 - La mise en oeuvre d'une organisation multipolaire
 - Une inversion de regard qui pose l'armature verte et le réseau bleu comme des éléments prioritaires et structurants du développement
 - Des orientations en matière de développement économique qui visent à doter l'agglomération des équipements nécessaires à son développement
 - L'accent mis sur le réseau métropolitain de transport public et la nécessaire articulation organisation des transports et urbanisation

Architecture territoriale multipolaire

Le Dog fixe comme orientation générale la mise en œuvre d'une organisation multipolaire qui vise à localiser habitat, emplois et services dans des polarités urbaines bien équipées et bien desservies, pour permettre une utilisation plus économe de l'espace (article L121.1 du Code de l'urbanisme).



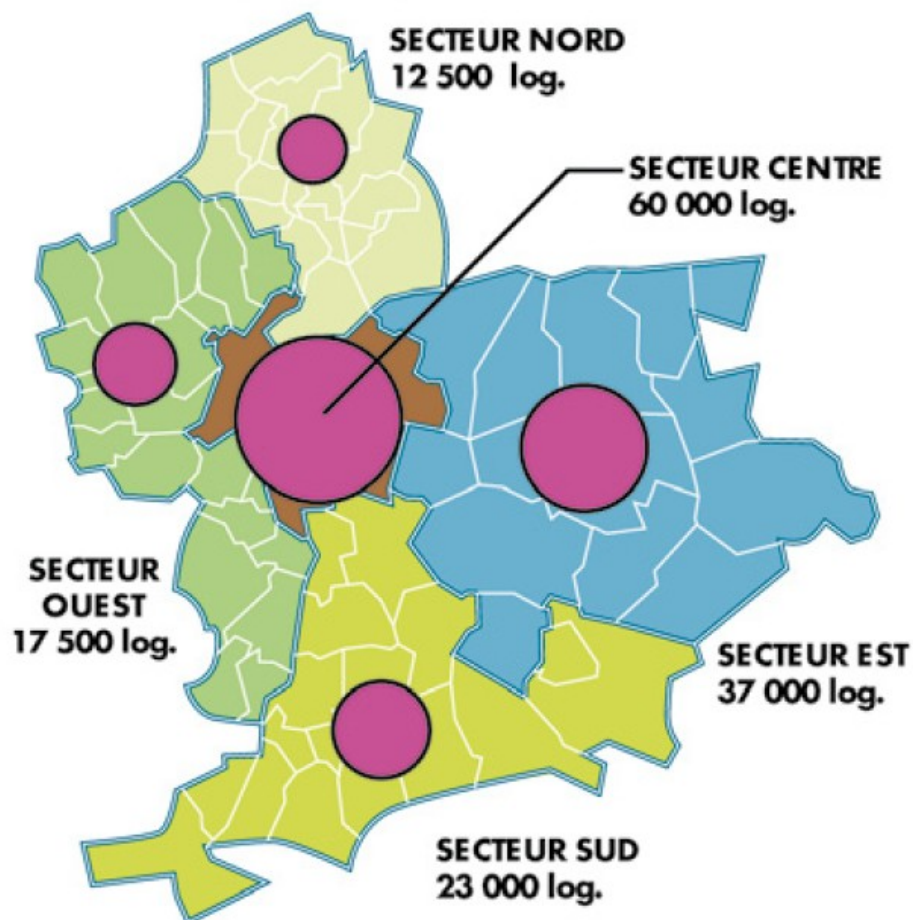
Un développement résidentiel équilibré et solidaire

Une articulation coordonnée entre les ambitions globales sur l'aire de la métropole lyonnaise : entre 300 000 et 500 000 habitants supplémentaires

et leur déclinaison par SCOT

Soit au sein de l'agglomération la construction d'un minimum de 7500 logements en moyenne par ans assorti d'objectifs par secteurs

Objectifs de production de logements par secteurs (2010-2030)



Le développement économique



Une articulation forte autour d'un développement multipolaire :

- Pour le renforcement de l'urbanisation résidentielle
- Pour la mise en oeuvre des orientations de développement économique

Les choix d'urbanisme s'effectuant autour des gares et des sites les mieux desservis par les transports collectifs

- La coordination et la cohérence entre les modes de déplacement constituant un enjeu majeur des nouvelles organisations des réseaux de transport
- Qui pose en outre la nécessaire question de l'organisation de la logistique urbaine.

Des choix qui s'imposent également dans les SCOT voisins

La problématique de la mobilité est essentielle

- Malgré l'évolution des comportements et de l'organisation du travail
 - Une diminution de la part modale de la voiture compensée négativement par l'augmentation de la population
- Malgré une évolution rapide des technologies : (la voiture de 2030 ne sera plus celle que l'on connaît aujourd'hui)
 - Il restera des enjeux en termes d'environnement, de nuisances sonores, d'émissions de gaz et de particules nocives pour la santé, de gaz à effet de serre, etc..

- Qui imposent la recherche d'une articulation coordonnée du développement des transports collectifs, des modes doux, des modes alternatifs à la voiture.
- Et d'une organisation optimale des circulations automobiles
- Combinée à :
 - Une politique de développement du covoiturage, le développement de la route intelligente, de la route partagée

Le renforcement des cohérences et des coopérations inter-agglomérations

- Schéma logistique à l'échelle de la RUL
- Création du pôle métropolitain ,
- Création du syndicat mixte des transports