

C

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT | Réflexions des professionnels
de l'urbanisme et
de l'aménagement
**sur le Schéma de
Cohérence Territoriale**



EDITION SEPTEMBRE 2008

Présentation
du PADD du SCOT

Les orientations
du SCOT

La mise en œuvre
du SCOT

Réactions et débats



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT | Réflexions des professionnels
de l'urbanisme et
de l'aménagement
**sur le Schéma de
Cohérence Territoriale**



Directeur de publication : Jean Frébault - Rédaction : xxxxxxxxxxxxxx
Création et réalisation : EXECO (Christine Dufaut - Bruno Ghiringhelli) - Septembre 2008
Crédits photos : Jacques Léone, Grand Lyon



TABLE DES MATIÈRES

:: Mot d'accueil	03
:: Présentation du PADD du SCOT de l'agglomération lyonnaise	06
:: Les orientations du SCOT : quelle(s) réaction(s) et quelle(s) attente(s) des acteurs professionnels du territoire ?	10
:: Réactions et débat	13
:: La mise en oeuvre du SCOT : quelle(s) implication(s) des professionnels ?	25
:: Réactions et débat	28
:: Synthèses et conclusions	41

PRESENTATION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU GRAND LYON

Créé en 2001 dans la continuité de la démarche Millénaire 3, le Conseil de développement du Grand Lyon est une instance participative, à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, composé de 260 membres environ choisis sur la base de 6 collèges, représentatifs de la diversité de la société civile organisée.

Il regroupe des acteurs économiques et des organisations syndicales et socioprofessionnelles, des organismes publics, des associations, issus de domaines très divers tels que l'urbanisme, la culture, l'éducation, la solidarité, l'environnement, la consommation, etc. des représentants de structures de participation plus locales (conseils de quartiers, comités d'intérêts locaux, etc.), des citoyens et des personnes qualifiées. L'actuel Président du Conseil de développement est Jean Frébault.

En 2007, sur saisine de l'exécutif communautaire, le Conseil de développement a notamment produit une contribution sur le document prospectif « Lyon 2020 - Vision Métropolitaine » et une contribution sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Cette dernière a fait l'objet de trois forums : un forum avec des jeunes de l'agglomération organisé en mai 2007, un forum avec les territoires voisins qui a eu lieu en octobre 2007 et enfin un forum avec plus de 100 professionnels de l'urbanisme, de l'aménagement et de la construction qui a été organisé le 25 janvier 2008, en partenariat avec le Sepal et l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.



EDITORIAL

Forum professionnel - Conseil de Développement

L'agglomération lyonnaise a besoin de se transformer pour réussir sur le plan économique dans la compétition entre les villes à l'échelle européenne, et pour fournir à ses habitants un cadre de vie amélioré et un niveau de services adapté aux nouveaux besoins sociaux.

Le Scot doit bien évidemment contribuer à ce changement. Il a semblé dès le départ aux élus du Sepal que la qualité et la pertinence du Scot, en termes de contenu, ne suffirait pas à atteindre cet objectif, mais que les conditions de sa mise en œuvre intégrées dans la conception même du document devraient jouer un rôle équivalent.

C'est la raison pour laquelle je remercie Jean Frebault d'avoir bien voulu consacrer ce Forum du Conseil de Développement à la question du lien entre la Planification et l'Opérationnel. Rassemblant les principaux acteurs professionnels qui participent à la fabrication de la Ville, il aura contribué à nous aider, j'en suis certain, à mobiliser les « repreneurs » susceptibles de porter les objectifs du Scot et de contribuer à leur concrétisation dans les actions qu'ils conduisent ou auxquelles ils participent.

André Chassin
Directeur du Sepal

EDITORIAL

Le SCOT et la société civile

En organisant ce forum avec le Sepal et l'appui de l'Agence d'urbanisme et de l'Institut d'urbanisme, le Conseil de Développement du Grand Lyon a souhaité envoyer un signal fort sur ce que peut apporter la société civile dans ce grand chantier.

Construire une vision prospective sur le devenir de notre territoire, proposer des orientations stratégiques pour son développement est une affaire qui concerne en effet non seulement les collectivités, mais aussi les forces vives de notre agglomération et tous les citoyens

Ce troisième forum, faisant suite à ceux organisés en 2007 avec les jeunes, puis avec les autres Conseils de développement de la métropole, a été ciblé particulièrement sur les acteurs publics ou privés qui sont en première ligne dans la mise en œuvre du SCOT et fabriquent la transformation de notre territoire. Leur action prendra d'autant plus de sens qu'elle s'inscrira dans une vision partagée avec les élus responsables.

Il faut ici rappeler que l'histoire de la planification urbaine dans notre métropole a été jalonnée de quelques moments forts, de chantiers de prospective mobilisant la société civile, comme par exemple « Lyon 2010 » à la fin des années 80, puis « Millénaire 3 » à la fin des années 90. Ces démarches ont démontré que le projet de territoire n'en a eu que plus de souffle, et en ont conforté le portage politique.

Aujourd'hui de nouveaux défis sont à relever dans une société et un monde qui connaissent de profondes mutations. Le lecteur des actes de ce forum 2008 pourra constater la qualité des analyses et propositions formulées, souvent imaginatives et volontaristes et toujours constructives. Il a aussi révélé l'existence d'une attente forte des acteurs pour un dialogue régulier avec la collectivité publique.

Je formule le vœu que cette initiative fertilise la suite des travaux sur le SCOT et incite à la poursuite de ce chantier participatif.

Jean Frebault
Président du Conseil de Développement du Grand Lyon

MOT D'ACCUEIL

Par Jean Frébault

[Président du Conseil de développement]



Mes chers collègues, je vous souhaite la bienvenue à ce forum des professionnels de l'urbanisme, de l'aménagement et de la construction. Ce forum est organisé par le Conseil de développement du Grand Lyon avec le Sepal, maître d'ouvrage du SCOT, et l'Agence de l'Urbanisme, qui en est pour ainsi dire le maître d'œuvre.

Je suis très heureux d'avoir à mes côtés André Chassin, directeur général du SEPAL et Olivier Frérot directeur de l'Agence d'Urbanisme. Cette séance sera animée par Franck Scherrer, directeur de l'Institut d'Urbanisme de Lyon et moi-même. Elle a été préparée avec le bureau du Conseil de développement et le secrétariat général du Conseil de développement.

Je remercie particulièrement Pascale Gibert-Ledru ici présente, et Carole Mathieu qui s'est très fortement investie dans la préparation de ce colloque ainsi que toutes les personnes que je citerai toute à l'heure et qui nous ont aidés à le préparer.

Avant de passer la parole à André Chassin je souhaiterais vous rappeler rapidement le sens de cette initiative. Vous savez que le Conseil de développement est une instance consultative, représentant la société civile.

Il en existe en France dans la plupart des agglomérations auprès des intercommunalités. C'est une loi de 1999 (loi Voynet) sur l'aménagement et le développement durable du territoire qui a créé les Conseils de développement en France auprès des agglomérations. Ce Conseil a été mis en place à l'époque de M. Raymond Barre, dans le cadre du chantier millénaire³. Une véritable continuité a été assurée par son successeur et l'équipe de la communauté urbaine. Je le préside depuis maintenant près d'un an et demi.

Ce conseil tente de représenter la diversité de la société civile, mais nous sommes toujours attentifs à ce que cette diversité soit enrichie et alimentée. Le SEPAL et le Grand Lyon nous ayant demandé d'accompagner l'élaboration du SCOT, nous avons donc non seulement essayé d'alimenter sous forme de contribution au projet d'aménagement et de développement durable les réflexions des élus et de l'équipe technique, mais également proposé l'organisation de trois forums. Un premier intitulé « Forum jeune », dont une brochure vous présente les résultats (ouverture vers une centaine de jeunes qui nous ont présenté leur vision du futur du territoire) ; un second organisé avec les Conseils de développement des territoires voisins (Saint-Étienne, le Nord-Isère, Vienne) ; enfin, un troisième avec le monde professionnel qui « fabrique la ville » (urbanistes, architectes, paysagistes, développeurs et promoteurs immobiliers, investisseurs...) et qui permet qu'un plan d'urbanisme se traduise par une réalité dans notre territoire.

Cette séance se situe dans la continuité des deux précédents forums. Nous avons souhaité l'enrichir d'interviews d'une partie d'entre vous, qui structureront la matinée.

À 09h10, André Chassin présentera le PADD du SCOT de l'agglomération. Deux séquences interviendront ensuite. Une première sur les grandes orientations du SCOT, qui portera notamment sur l'adhésion ou non aux grandes orientations du document, les thématiques



de développement durable et la multipolarité. La seconde séquence portera sur la mise en œuvre du SCOT avec en particulier les questions relatives au foncier, à la coopération entre le public et le privé, au périurbain, aux gouvernances et au financement.

Pour conclure je voudrais rappeler que la position du Conseil de développement est une position de médiation, d'organisation de débat public comme le rappelle souvent la communauté urbaine, et que nous organisons cette séance pour que les responsables du SCOT soient « repreneurs » du débat. Nous avons bien noté, à travers les premiers contacts que nous avons eus avec vous, l'intérêt que vous portiez à développer davantage ce type de rencontre.

PRÉSENTATION DU PROGRAMME DE LA RENCONTRE

Enfin je voudrais remercier tous ceux qui nous ont aidé à préparer cette rencontre : le bureau du Conseil de développement, le Grand Lyon, l'Agence d'Urbanisme, l'Institut d'Urbanisme, le CAUE et Bruno Dumétier qui s'est joint à nous.

Je voudrais également remercier les personnes qui interviendront au début du débat, la FNAIM et Gilles Cecere son président, Brice Robert et Serge Derderian, Alain Weber, directeur régional de la Caisse des dépôts et consignation, Éric Brassart, directeur de la SERL, Thierry Roche, architecte-urbaniste, Gueric Péré paysagiste, Marc Balaÿ et Jean-Bernard Nuiry de SOGELYM STEINER, Yann Marchand et Jean-Pierre Perrot représentants du syndicat national des aménageurs lotisseurs (SNAL), Didier Charbonnel, qui devrait nous rejoindre, de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, Fabrice Hoolbecq, directeur régional de Nexity-Georges V, Patrice Roland représentant les bailleurs sociaux à travers l'association ABC HLM, Ronan Coeurderoy et Dominique Chappot de la direction régionale de DECATHLON et Philippe Guérand directeur de la SIER. Je voulais également adresser une mention particulière à Christian Devillers venu spécialement de Paris, qui travaille en tant qu'architecte-urbaniste à Lyon et qui fait partie du collège des personnes qualifiées du Conseil.

Merci à tous,
je laisse la parole à André Chassin





PROGRAMME DE LA RENCONTRE

09h00

Accueil des participants

par **Jean Frébault**, président du Conseil de développement du Grand Lyon

09h10

Présentation du PADD du SCOT

par **André Chassin**, directeur du Sepal

09h30

Les grandes orientations du SCOT :
quelle(s) réaction(s) et quelle(s) attente(s) des acteurs
professionnels du territoire ?

09h45

Réactions – Débat

11h00

La mise en œuvre du SCOT :
quelle(s) implication(s) des professionnels du territoire ?

11h15

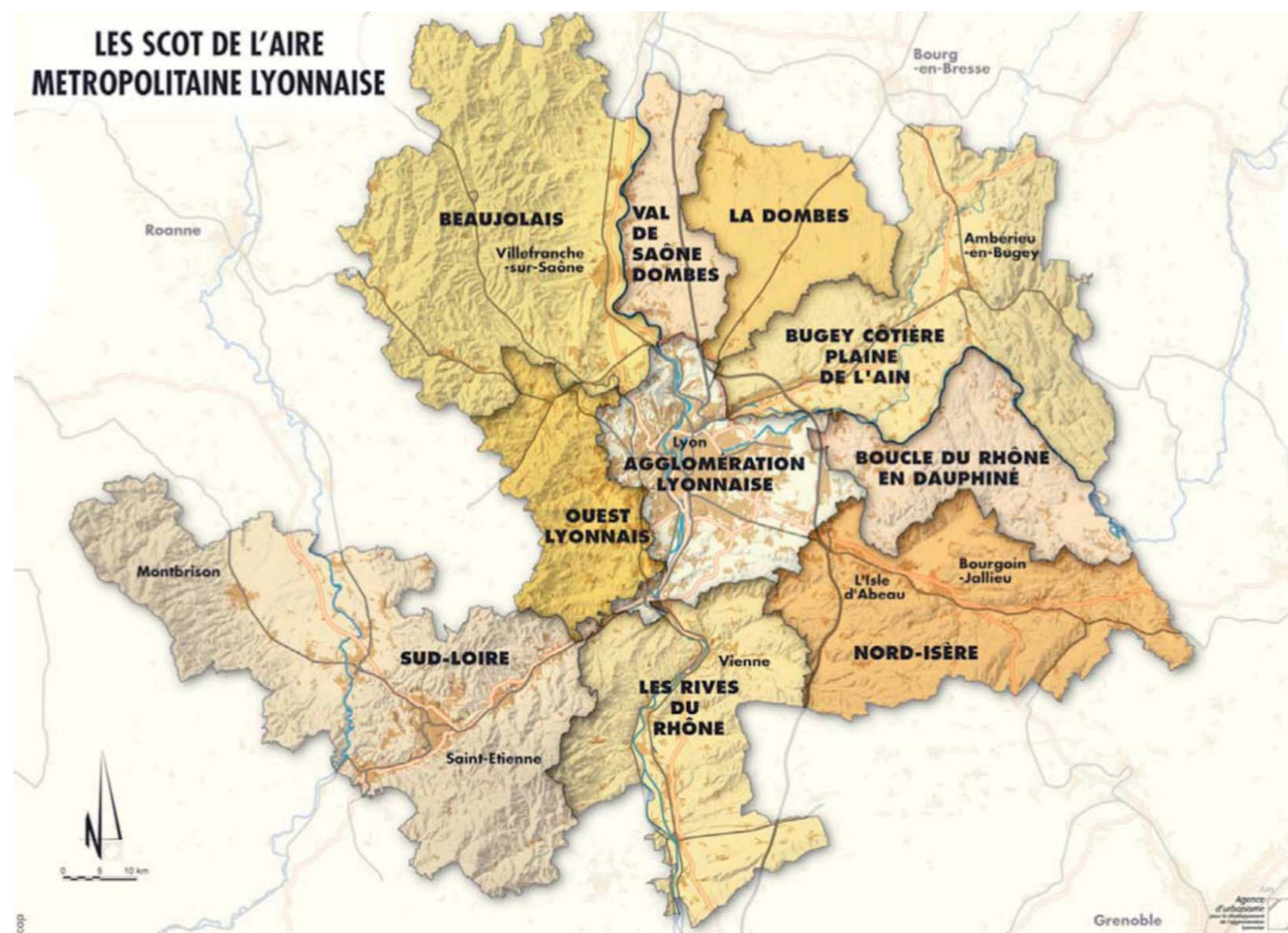
Réactions – Débat

12h30

Synthèse et conclusions

par **Jean Frébault**, président du Conseil de développement,
Olivier Frérot, directeur de l'Agence d'Urbanisme et
André Chassin, directeur du Sepal

.....



Présentation du PADD du SCOT de l'agglomération lyonnaise



ANDRÉ CHASSIN
DIRECTEUR
DU SEPAL

Avant de commencer ce rapide exposé, je voudrais insister sur l'enjeu très fort que représente pour l'agglomération lyonnaise, le fait que le SCOT puisse réellement être mis en œuvre et ne soit pas simplement bon en terme de qualité ou de pertinence dans sa conception. C'est pour cela que lorsque Jean FREBAULT m'a présenté ce forum des professionnels, il m'est tout de suite apparu que c'était là un excellent moyen de s'adresser à des acteurs qui comptent dans cette agglomération, et qui compteront demain. L'autre aspect de ce SCOT renvoie à ce qui interviendra après son approbation et ce que les acteurs locaux, les politiques, la société civile mais aussi vous, acteurs professionnels, en ferez. C'est tout le sens de cette notion de « repreneurs » : des personnes qui, au-delà des équipes forcément réduites qui ont participé à l'élaboration du SCOT, vont contribuer chaque jour, sur le terrain, par leurs décisions, au développement de cette agglomération.

Je vais être relativement rapide car des documents vous ont été diffusés. Je vais essentiellement faire quelques rappels pour introduire le débat, car nous attendons surtout que ce soit vous qui vous exprimiez.

*PADD DU SCOT :
QUELQUES
RAPPELS*

Dès le départ, il nous est apparu, par nécessité ou parti pris de notre part, qu'il fallait sortir des limites de l'agglomération lyonnaise pour réfléchir au développement lyonnais. Il y a donc nécessité, peut être plus que dans les documents précédents, à s'autoriser à aller voir ce qui se passe à l'échelle métropolitaine. Dans ce cadre-là, depuis quatre ans, notamment à travers l'Agence d'Urbanisme, la démarche inter-SCOT a permis de rabouter les objectifs de l'agglomération lyonnaise dont nous allons parler aujourd'hui, avec les objectifs plus généraux de la métropole, concrétisés à travers un chapitre commun métropolitain qui se décline en cinq objectifs.

Premier objectif : une métropole qui devrait compter 500 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 et une agglomération lyonnaise centre qui elle en compterait 150 à 200 000 supplémentaires. Il s'agit donc de construire d'une métropole dynamique.

Deuxième objectif : une métropole pensée autour du développement d'un transport métropolitain lourd et non pas de son réseau routier et autoroutier. Il s'agit donc de créer une urbanisation rapprochée de cette structure de transports en commun, avec parallèlement des accords à rechercher avec les territoires périphériques pour dissuader autant que faire se peut le développement des zones non-desservies (qui représentent autant de voitures qui entrent dans l'agglomération lyonnaise).

Troisième objectif : une métropole nature. Nous souhaitons une métropole pour qui les cœurs verts ne soient pas un supplément d'âme du développement métropolitain, mais bien son centre. C'est aujourd'hui le gage de l'attractivité, de la compétitivité et du dynamisme de cette métropole.

Quatrième objectif : une métropole qui ne fonde pas son attractivité sur la concurrence entre ses territoires. Pour effectivement compter en France et en Europe elle doit miser sur

l'addition de ses forces et je pense que la démarche inter-SCOT, entre autres, peut y contribuer largement.

Cinquième objectif commun partagé avec les autres SCOT : une métropole multipolaire. Il s'agit de construire une métropole, et notamment une agglomération centre, pour qui le développement raisonné et équilibré des territoires périphériques (qui ont vocation à contribuer à son aménagement et développement) est un élément favorable et gagnant.

D'autres approches sont apparues progressivement, dont la nécessité de changer de focale sur un certain nombre de points. Nous avons ainsi repris au niveau de l'agglomération lyonnaise ce que je viens d'exprimer au niveau métropolitain sur le caractère structurant des réseaux de transports publics existants et à venir ou sur la place importante des espaces naturels agricoles.

Nous avons par ailleurs réfléchi aux limites institutionnelles qui viennent perturber, inquiéter et freiner l'action de ceux qui travaillent sur ces sujets. Or, ces territoires institutionnels qui sont là aujourd'hui et qu'il n'est pas dans notre pouvoir de les réformer, ne seront peut-être plus là demain, ou tout du moins, autrement. Il nous est donc apparu important de nous fonder sur les territoires vécus et de raisonner par exemple sur des bassins de vie en raisonnant à long terme.

Pour mémoriser le projet de SCOT il y a trois choix fondateurs que j'ai exprimés, trois réseaux structurants et trois échelles.

1 • LES CHOIX

Le premier sur lequel je me permets d'insister tient à la volonté des élus du SEPAL de faire du développement économique et résidentiel liés à des ambitions européennes. Si l'on veut un meilleur partage, il faut une production de richesses qui l'accompagne. Le développement n'est pas un objectif comme les autres ; il s'agit d'un objectif de rang supérieur se traduisant notamment par un effort particulier porté sur la construction de logements. 150 000 habitants supplémentaires vont demander la construction de 150 000 logements d'ici 2030 ; ceci ne peut manquer d'interpeller les professionnels de la construction que vous êtes.

Le second choix est celui faisant de l'environnement non pas une contrainte imposée par Bruxelles ou Paris, mais un élément indispensable à la santé des lyonnais. À ce titre, les élus ont été extrêmement incitatifs et pugnaces sur l'idée que l'environnement concernait d'abord le bien être des lyonnais. Par ailleurs, il convient de penser l'environnement dans le développement économique. Si nous voulons être attractifs, il faut avoir un environnement de qualité. Dans le socle industriel lyonnais (et notamment la chimie), le socle productif de demain aura fortement partie liée aux questions environnementales. Cela se décline ensuite en un certain nombre de choix en matière énergétique et de protection des ressources.

Le troisième choix concerne la solidarité. L'état social de l'agglomération, qui n'est ni meilleur ni pire qu'ailleurs, amène des élus à affirmer que si le développement n'est pas partagé, il ne pourra pas être durable. Nous entendons ainsi avoir un développement solidaire au sens social, territorial et financier.



2 • LES RÉSEAUX STRUCTURANTS

Le réseau bleu s'inscrit dans une continuité. Mais Lyon veut aller plus loin et posséder des fleuves à l'échelle de l'agglomération et de la métropole qui soient des axes structurants du développement et de l'aménagement urbain. Au sein de l'agglomération ou à l'extérieur, il s'agit d'abord d'un outil et d'une richesse patrimoniale que l'on peut mettre en valeur. C'est également un formidable vecteur de développement économique durable à travers des données aujourd'hui très encourageantes sur le développement du transport fluvial. L'inscription potentielle d'un débouché nord de l'axe Rhône-Saône vers la mer du nord peut redonner à la place lyonnaise un rôle de carrefour fluvial qu'elle n'a plus et qui peut compter dans l'avenir.

Le réseau vert s'inscrit dans l'idée qu'il n'y a plus aujourd'hui l'aménagement urbain d'un côté et l'aménagement rural de l'autre. C'est un élément qui fait partie intégrante de l'urbain et qui n'est pas un simple supplément d'âme. Cela se décline également en terme économique avec les circuits courts de l'alimentation des 1 300 000 habitants de l'agglomération.

Le réseau rouge concerne le RER lyonnais à l'horizon 2030. Il s'agit d'affirmer la volonté de constituer à une vitesse que l'on ne maîtrise pas encore un renforcement de l'étoile ferroviaire lyonnaise (en commençant par son centre qui présente quelques éléments de fragilité). Puis dans un deuxième temps, de passer de « l'étoile à la toile » en trouvant, à l'échelle de l'agglomération puis à l'échelle métropolitaine, des lignes de rocade qui permettent d'aller d'un endroit à l'autre sans passer forcément par l'agglomération centre. Cela implique un système de gestion des voiries routières et autoroutières sensiblement différent de ce qu'il est aujourd'hui.

3 • ÉCHELLES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

On trouve à un bout de la chaîne l'échelle de proximité, qui s'exprime dans les enquêtes par exemple par le choix résidentiel. À l'autre bout, se retrouve l'échelle de l'agglomération métropolitaine pour les équipements de niveau supérieur. L'échelle intermédiaire des bassins de vie est celle qui nous a le plus intéressée car dans une grande agglomération comme Lyon, la ville-centre fait un peu d'ombre au développement des premières et deuxième couronnes. Or ces territoires pourraient constituer ailleurs des villes moyennes ou des chefs-lieux de départements.

Nous avons donc souhaité mieux exploiter cette richesse. Si nous voulons faire une ville plus équilibrée, une ville des courtes distances, nous devons nous intéresser à ces bassins de vie intermédiaires pour en faire des villes à part entières, dotées en équipements comme une préfecture, et disposant d'une relative autonomie sur un certain nombre de services.

Tout ceci abouti à une organisation urbaine multipolaire déclinée à la double échelle métropolitaine-agglomération. Cela implique de renforcer les droits à construire sur les polarités qui sont à proximités des axes lourds de transports en commun et a contrario de limiter le développement et l'artificialisation ou l'étalement urbain ailleurs. Il s'agit d'un élément central de la négociation avec les territoires périphériques.

Pour terminer je voudrais vous présenter la géographie du projet.

Le territoire de l'agglomération lyonnaise à une histoire, un vécu en termes de planification, et nous nous inscrivons dans sa réalité physique, sociale et économique. Il nous est apparu de manière assez nette, qu'au sein de cette agglomération trois secteurs étaient plus stratégiques que les autres :

- ▣ les territoires autour de Saint-Exupéry, particulièrement en terme de développement économique ;
- ▣ le centre-est (concept nouveau) qui n'a pas vocation à être une banlieue. C'est un territoire que j'appelle volontiers de cocagne, avec de très fortes potentialités. On peut penser qu'il constitue le développement du cœur de la métropole pour les années à venir car il est porteur de projets urbains potentiels très forts ;
- ▣ le dernier est la Vallée de la Chimie, composé de 800 hectares en bord de fleuve avec la plus grosse richesse économique de l'agglomération.



Je finirai en vous annonçant la perspective de calendrier du SCOT. Le Conseil syndical a validé le PADD que je vous avais présenté le 5 avril. L'année 2008, elle, est consacrée à la finalisation du projet. Enfin, nous visons un arrêté du SCOT en début d'année prochaine et une approbation au début de l'année 2010, sachant que la loi SRU fait obligation d'approuver notre SCOT avant le 12 décembre 2010.

Je vous remercie de votre attention.

JEAN FRÉBAULT
CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Je voudrais te remercier d'avoir mis en relief quelques orientations fortes qui se dégagent des premiers travaux du SEPAL à travers ce projet d'aménagement et de développement durable.

Nous allons maintenant donner priorité dans le débat à l'écoute de la parole des acteurs que vous êtes. J'invite les membres de Conseils de développement à plutôt se réserver sur des questions et des réactions en fin de matinée.

Pour introduire le débat, nous allons à présent vous présenter avec Franck SCHERRER le retour de la douzaine d'interviews que nous avons conduites. Les idées qui nous sont apparues comme les plus fortes des échanges ne sont pas validées, c'est donc à vous de nous dire si cela vous convient ou pas.

Quelles sont les attentes prioritaires des professionnels du territoire ? Premières réactions suite aux entretiens préalables



FRANCK SCHERRER
INSTITUT
D'URBANISME
DE LYON

La première table ronde est consacrée aux réactions et aux attentes des acteurs professionnels du territoire par rapport aux grandes orientations du SCOT. Nous avons fait ce choix car, comme André CHASSIN vient de le présenter, le SCOT a pour l'instant une vision stratégique. Et c'est bien de cela dont les professionnels ont voulu débattre : à la fois la qualité de la stratégie, ce qu'elle avance et aussi son contenu.

Tout d'abord nous avons remarqué une large convergence des réactions des professionnels que nous avons interviewés sur la stratégie proposée (que nous avons déjà rencontré lors des débats sur le PADD du Conseil de développement lui-même). Il y a ainsi un parallélisme des points de vue de la société civile et des professionnels sur la ville et de son aménagement.

Parmi les réactions, il y en a une sur laquelle je ne m'attarderai pas tant elle est évidente : celle portant sur le périmètre du SCOT. Il est en effet trop restreint et la nécessité s'impose de mettre l'accent sur l'échelle métropolitaine qui est véritablement pertinente pour tous les acteurs de la société civile.

J'insisterai plus sur le second point : afficher plus fortement les ambitions du document, hiérarchiser les objectifs, dans la clarté et la pédagogie. Il convient ainsi de bien conjuguer les trois piliers du développement durable. Conjuguer ne signifie pas seulement décliner, c'est aussi ne pas négliger les tensions et les contradictions pouvant exister entre ces trois piliers. Car il n'est pas simple de conjuguer l'équité sociale, le développement économique et la préservation des ressources. Il y a là aussi des choix à faire, et ce d'autant que la visibilité des projets au niveau métropolitain vient renforcer cette idée de clarté des documents.

Les trois points suivants pointent des manques ou tout du moins des visions renversées.

:: Le premier est le manque d'affirmation d'un accueil à l'échelle de l'ambition de la métropole européenne. Il faut nous donner les moyens d'accompagner, d'anticiper les besoins et de cibler de façon beaucoup plus réactive notamment les entreprises.

:: Le second consiste à compléter la vision de l'attractivité économique du territoire et en particulier le rôle moteur de la logistique. Lorsque nous parlons d'attractivité économique du territoire, nous pensons d'abord aux « emplois nobles » (high-tech, tertiaire supérieur, emplois métropolitains) que l'on cherche à attirer. Or il y existe dans les fonctions productives, des activités pour lesquelles Lyon a des atouts formidables et qui ne sont pas forcément mises en valeur. C'est le cas de la logistique. Lyon possède un véritable potentiel en termes de renouvellement et de renforcement de l'activité logistique (en particulier compte tenu de sa situation géographique), et cela d'autant plus que ces emplois ne sont pas délocalisables.

:: Le dernier point insiste sur la place primordiale à donner à la culture dans la dynamique métropolitaine. Il convient en réalité d'en parler de façon plus innovante. En



effet, la culture ce n'est pas uniquement les institutions culturelles ou l'événement consensuel. La culture est une véritable stratégie de développement en tant que telle. Mais elle doit accepter ce que le créatif apporte : le désordre et l'innovation dérangeante.

JEAN FRÉBAULT
CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Je vais commenter brièvement la seconde diapositive.

Beaucoup d'acteurs, dans les interviews, nous ont parlé des thématiques du développement durable pour lesquels nous avons remarqué une sorte de basculement. Même les acteurs privés ont compris qu'un grand courant sociétal manifestait des attentes. Bien entendu, ce mouvement compte de nombreuses incertitudes, des contradictions et des inquiétudes, mais il ouvre également beaucoup de perspectives à l'innovation et à l'imagination.

Cela s'est traduit par une forte adhésion au développement des transports en commun et à la limitation des transports automobiles, même si le débat n'est pas tout à fait clos concernant les infrastructures routières. Il y a bien la conscience qu'il s'agit du sens de l'histoire.

Nous avons ainsi relevé de nombreuses innovations à propos de l'économie d'énergie, des bâtiments passifs, de la HQE ou du développement durable. Par ailleurs, nous avons senti que chez les acteurs de l'immobilier, l'alerte sur le surcoût commençait à s'effacer devant l'idée que sans un investissement haute qualité, les bâtiments et morceaux de ville fabriqués seraient obsolètes dans 10 à 15 ans.

Nous avons enfin noté un fort plaidoyer en faveur de la mixité sociale et de la densité à conjuguer avec les contradictions que nous connaissons sur l'étalement urbain. Il a par exemple été question de « culture de la densité ». Cette question, les urbanistes, les architectes et les aménageurs y sont tous confrontés. Il ne faut donc pas parler de densité en termes réducteurs mais la conjuguer avec des éléments d'attractivité comme les transports en commun, la mixité sociale ou encore avec l'idée que la densité ce n'est pas que du minéral. Il y a donc un enjeu concernant la définition de la trame verte à l'échelle de l'agglomération qui ne doit pas être simplement la trame des espaces naturels et agricoles mais bien la présence d'une trame verte forte dans la ville.

FRANCK SCHERRER
INSTITUT
D'URBANISME
DE LYON

J'ajouterai simplement un complément à propos de la trame verte. Une expression assez percutante a été utilisée, celle de « rôle actif ». Il faut ainsi penser à l'activité de l'agriculture périurbaine ou proche urbaine mais également à la continuité des activités qui peuvent être associées à cette trame verte. Cela constitue pour ainsi dire un enjeu de gouvernance autour de cette trame.

Les derniers éléments sont des points à approfondir sur la multipolarité. Là aussi nous avons remarqué une adhésion à ce principe d'architecture spatiale ainsi qu'aux questions sur le sens à lui donner.

Le premier point porte sur l'ambition de développement urbain que nous souhaitons inscrire dans les pôles que sont les gares ou les lignes de transport en commun. S'agit-il



simplement de résidentiel ou ne s'agit-il pas également d'activités ? Comment trancher sur le foncier entre celui qui pourrait permettre du rabattement automobile et ceux de la construction de logement et de la localisation de nouvelles activités commerciales ? Il y a là matière à réflexion, tout comme sur la réelle ambition qui est derrière.

Cela se décline de deux manières. Tout d'abord le PADD insiste beaucoup sur les relocalisations, les nouvelles constructions autour du ferroviaire notamment, et peut être pas assez sur l'architecture des pôles en termes d'activité (économiques dans un premier temps). La question de leur place dans les pôles et particulièrement les équipements publics se pose donc. Mais également la question du renouvellement profond que connaissent ces activités économiques, comme le tertiaire ou les activités de commerces et loisirs. Il nous faut ainsi très certainement réfléchir à une position intermédiaire entre le rigorisme absolu de l'application du non développement du commerce en périphérie et celle du libéralisme absolu dont la commission Attali fait preuve. Une proposition pourrait être d'intégrer dans les pôles de nouvelles formes de commerces et d'activités de loisirs.

Enfin, la dernière remarque porte sur la notion même de pôle. En effet, les visions du pôle et du multi-pôle sont peut-être quelque peu frileuses. La question des centralités, économique en particulier, a été posée et nous voyons bien que les images des préfectures et chefs-lieux de cantons renvoient à un niveau d'échelle intermédiaire et à une hiérarchie peu être un peu obsolètes. Alors pourquoi ne pas aller plus loin et effectivement dire qu'il y a la possibilité d'avoir de véritables centralités économiques particulièrement en périphérie ?

RETOUR SUR LES ENTRETIENS PRÉPARATOIRES

De larges convergences sur la stratégie proposée, mais des points à renforcer

- Élargir le périmètre du SCOT en mettant l'accent sur l'échelle métropolitaine
- Afficher plus fortement les ambitions du document et bien hiérarchiser les objectifs.
- Bien conjuguer les trois piliers du développement durable
- Pour un accueil à l'échelle de l'ambition de métropole européenne
- Compléter la vision de l'attractivité économique du territoire, notamment sur le rôle moteur de la logistique
- Donner une place primordiale à la culture dans la dynamique métropolitaine
- Rendre plus visible les projets de niveau métropolitain

Une adhésion de plus en plus en large à la thématique du développement durable et quelques questions sur le « comment »

- Pour un développement prioritaire des transports en commun, à l'échelle métropolitaine et une limitation de la place de l'automobile
- Haute Qualité Environnementale : des interrogations sur les surcoûts de construction
- Plaidoyer largement partagé sur la mixité sociale et sur la densité, mais dire comment les décliner dans la ville existante et dans la ville à construire.
- Travailler sur la « culture de la densité ».
- Associer systématiquement densité, mixité, transports en commun et végétalisation. Rôle d'une trame verte ambitieuse dans la ville dense et dans le périurbain.



Réactions et débat

ALAIN WEBER

[CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS]

Je voulais rebondir sur le rôle de la culture en termes d'aspect économique. Je parle bien de la culture, de l'événement culturel, de l'organisation culturelle en tant qu'acteurs du développement économique et de l'aménagement. Nous savons que, notamment à Lyon, la culture est également une industrie. Bien entendu d'abord vis-à-vis de l'extérieur, c'est un élément essentiel pour faire venir et faire rester des cadres (en particuliers étrangers) et des catégories socioprofessionnelles supérieures, mais aussi des étudiants. C'est également un élément de cohésion interne de l'ensemble des habitants. Lorsqu'il y a un événement culturel, il peut se révéler être un formidable outil accélérateur de développement.

Donner une place primordiale à la culture dans la dynamique métropolitaine

“ Ce qui me paraît être particulièrement intéressant pour notre agglomération c'est que la culture pourrait être véritablement un moteur de développement. Il s'agit, en effet, d'un élément essentiel de l'attractivité de l'agglomération (...) qui peut se révéler être un formidable outil accélérateur de développement.”

ALAIN WEBER

[CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS]

A l'image de certaines villes comme Nantes ou Montpellier, la métropole lyonnaise doit redonner une place de premier rang à la culture pour en faire un moteur de l'attractivité du territoire.

La culture et les événements culturels font partie intégrante de la dynamique métropolitaine. De par l'activité qu'ils génèrent et les « forces vives » qu'ils mobilisent, ils sont à la fois source de développement économique, de cohésion sociale et d'attractivité du territoire.

LA CULTURE, L'ÉVÈNEMENTIEL CULTUREL : ACCÉLÉRATEURS DE DÉVELOPPEMENT

Je pense notamment au rôle qu'à pu jouer Lille, capitale européenne de la culture puisque Lyon est candidate à ce titre. Ce fut un véritable outil de mobilisation de la population tout comme à Nantes dont la presse s'est fait l'écho du « réveil de la belle endormie ». Il me semble que la culture a véritablement été un élément de mise en cohésion et de mobilisation des acteurs économiques.

Pour autant ce n'est pas un élément évident puisqu'il y a aussi dans la culture la nécessité d'une certaine forme d'effervescence et donc d'absence de contrôle par les acteurs publics. Cela implique donc une véritable prise de risques autant que pour de grands investissements comme les transports en communs.

PATRICE ROLAND [ABC HLM]

POUR UN OBSERVATOIRE DE LA MIXITÉ SOCIALE

Je voulais intervenir sur la mixité sociale à propos de laquelle vous avez indiqué un consensus. Je crois avoir lu chez certains sociologues que plus on parlait de mixité sociale, plus les écarts sociaux s'accroissaient. J'aimerais que l'on vérifie cela pour notre SCOT mais je crains malheureusement que beaucoup d'éléments n'aillent dans ce sens. Cela nous ramène à l'idée d'observation qu'il faut aussi mettre à profit pour savoir comment va s'opérer cette mixité. Je me réjouis enfin aujourd'hui du partenariat entre les opérateurs sociaux et privés.

PHILIPPE GUÉRAND [SIER]

OUI À DES AMBITIONS FORTES, MAIS EN SE DONNANT LES MOYENS DE LES METTRE EN ŒUVRE

Je voudrais insister sur la nécessaire réduction du possible caractère schizo-

phrénique de ce genre de documents. Nous sommes tous d'accord pour établir une ambition forte, mais il faut que cette ambition soit traduite dans la réalité des faits, ce qui est beaucoup moins évident. Je vais développer pour cela trois points.

Sur le plan de la population, André CHASSIN a indiqué toute à l'heure que nous aurions 500 000 personnes de plus à l'horizon 2030. Il me semble tout d'abord que l'objectif n'est pas très ambitieux. Mais lorsqu'il est précisé que ces 500 000 personnes vont se répartir en 150 000 dans le centre et le reste à l'extérieur, je me demande si nous sommes bien cohérents avec le développement de la ville, avec le développement durable et avec le problème de l'étalement urbain.

Ensuite, concernant les activités économiques, nous sommes toujours confrontés au phénomène NIMBY. Lorsque l'élu est communautaire, il est tout à fait d'accord avec les objectifs d'accentuation du développement économique sur le territoire général. En revanche, lorsque l'élu est sollicité pour des implantations d'activités dans la commune dont il est maire, on se heurte à des difficultés terribles.

Pour terminer, il me semble que les infrastructures sont au cœur du problème que nous traitons aujourd'hui. Si nous ne prenons pas le problème à bras le corps, tout ce que nous pourrions faire à côté n'aura pas de sens. Selon moi, il y a une cohérence globale à développer, à la fois à l'intérieur du document et ensuite dans sa mise en œuvre.

THIERRY ROCHE

[ATELIER THIERRY ROCHE ET ASSOCIÉS]

DIFFUSER AUPRÈS DES ÉLUS DU TERRITOIRE LA « CULTURE DE LA DENSITÉ »

Je voulais intervenir sur la culture de la densité. Nous parlons beaucoup des trois piliers du développement durable : l'économique, le lien social et l'environnement. Mais il en existe un quatrième extrêmement important, celui de la culture venant donner du corps aux trois premiers. La culture

concerne également l'information et la formation. Il est particulièrement important de faire passer cette culture-là auprès des élus. Il me semble que l'un de nos rôles premiers est de former les élus, notamment au SCOT, aux problèmes de densité et aux grands objectifs. L'exemple à Lyon, des cités-jardins de Tony GARNIER, avec de fortes densités doit peut-être nous inciter à opérer un retour à cette cohérence entre densité et bien-vivre. Et cela passe par de l'information et de la formation.

GUERRIC PÉRÉ [ILEX PAYSAGES]

INSCRIRE AU RANG DE PRIORITÉ LE CONCEPT DE MÉTROPOLE NATURE

Dans le document, le terme de « métropole nature » est souvent employé pour évoquer une intention, de bien-être par exemple, sans jamais être placé de façon plus développée dans le contexte. Or, l'image vertueuse que l'on peut afficher aujourd'hui, sera à construire. Il me semble que le travail sur les espaces vides devrait devenir l'âme du SCOT, à l'échelle agglomération.

Nous devons nous demander comment l'activité va se mettre en place. Or, il me semble, à la lecture du SCOT, que si la ville prend sa place dans le territoire, le vide est réduit et chassé. Le vide est considéré comme de l'espace naturel sensible, de l'espace agricole ou de l'agriculture périphérique, mais cela ne convient pas.

Aujourd'hui, nous savons faire des parcs et des espaces publics, mais nous ne savons pas très bien faire de l'agriculture périurbaine. Il me semble qu'un parc technologique où l'on appliquerait la théorie de la superposition des fonctions (association d'un parc d'agglomération avec un parc technologique, un lieu de travail et une intégration des fonctions techniques de traitement des eaux servant d'espace ludique par exemple...) pourrait être une piste pour gérer le vide. Il nous faut construire une théorie du vide autour de laquelle la ville se mette en place. Je suis ravi du discours tel qu'il est proposé car il y a une abolition des limites entre les diffé-



rentes échelles. Mais cette complexité et cette porosité des systèmes doit s'appuyer sur une architecture du vide de façon gestionnaire et visionnaire.

FABRICE HOOLBECQ [NEXITY]

*UNE PRISE DE CONSCIENCE
DES PROMOTEURS PRIVÉS FACE
AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE ET DE LA MIXITÉ SOCIALE*

J'apporterai un témoignage peut être un peu plus optimiste et positif en m'appuyant sur mes propres expériences. Il me semble que nous sommes déjà dans la tendance des ambitions du SCOT, et qu'il ne faut pas que l'on se fasse des reproches en permanence sur un certain nombre de sujets. Le premier concerne la qualité environnementale. En tant que promoteurs, même si nous travaillons avec une obligation de vision à long terme, nous sommes également dans des cycles courts avec des obligations à plus court terme. Il y a trois ans, on ne parlait pas de qualité environnementale concernant nos projets. De nombreux progrès ont été accomplis au niveau du monde social, qui a sans doute été quelque peu anticipateur, poussé par les pouvoirs publics. Mais le monde privé a également fait d'importants efforts. Il me semble que nous sommes sur la bonne voie, avec toutes les contraintes que cela suppose. J'étais parisien et je suis arrivé à Lyon, il y a six ans.

À l'époque, la mixité sociale n'était pas évoquée. Il y avait des opérations d'aménagement, des ZAC, où on mettait ici un peu de bureaux, là un peu d'activité, là l'opérateur social, et le promoteur était autour de la placette avec les commerces. Aujourd'hui, on ne fait pas une seule opération sans intégrer du locatif social. Ensuite nous pouvons, en effet, nous demander comment cette mixité va évoluer, car nous sommes encore pour l'instant dans une approche quelque peu expérimentale qui est notre quotidien.

Aujourd'hui, il y a ce que nous appelons un acquéreur, mais qui va devenir un habitant ou un citoyen pour d'autres, et cet acquéreur

a des moyens pour acheter, pour s'installer dans le centre de Lyon, pour aller habiter à Vaulx-en-Velin... Il y en a même beaucoup qui sont dans une recherche permanente de ce développement vers l'ouest : nous sommes déjà dans l'opérationnalité. Effectivement cet acquéreur a des moyens limités, et lorsque l'on cumule les différents paramètres que sont la qualité environnementale, la qualité architecturale, le paysage ou la mixité sociale, il y a un moment où l'on va sortir de notre capacité à faire. C'est pour cela qu'il faut que nous nous donnions des contraintes sur les quatre paramètres que citait Thierry tout à l'heure.

JEAN-PIERRE PERROT [SNAL]

*FAIRE UNE PLACE À L'HABITAT
INDIVIDUEL DANS LA VILLE DURABLE*

Je vous remercie tout d'abord de nous avoir invités. Je voudrais tout de même rappeler que 70 à 75% des Français privilégient l'habitat individuel depuis déjà une trentaine d'années et que 60% de logements neufs se construisent chaque année... et cela à cause d'une pièce supplémentaire qui s'appelle le jardin. Il me semble qu'il y a deux options qui peuvent être envisagées. Soit nous prenons en compte cette puissante volonté à travers des opérations différentes de ce qui a été fait depuis trop longtemps, avec de la mixité, du lotissement dense, du permis groupé etc, qui peut se faire le long des axes de transports et autour des pôles d'emplois. Soit on ne le prend pas en compte, et à notre humble avis c'est déjà ce qui a été fait dans le cadre du PLU du Grand Lyon. Il me semble que des blocages fonciers beaucoup trop importants ont certainement incité à la fuite vers le rural et au fameux émiettement urbain. La question que je pose est celle de la place de l'habitat individuel, mais pas forcément isolé, dans le SCOT. Par ailleurs, j'entends souvent parler d'étalement urbain. Mais notre syndicat, (qui a participé d'assez près à l'élaboration de la loi SRU), n'avait pas conscience que notre métier faisait partie de l'étalement urbain. C'est un point de langage qu'il convient d'examiner de plus près.

**Lutter contre l'étalement urbain,
en allant plus loin dans la densité**

“ Nous pouvons proposer des opérations différentes de ce qui a été fait depuis trop longtemps, avec de la mixité, du lotissement dense, du permis groupé etc, qui peut se faire le long des axes de transports et autour des pôles d'emplois. Cela répondrait à la volonté pour de nombreuses personnes d'acquérir un logement individuel, tout en résolvant la question de la densité et du manque de foncier

JEAN-PIERRE PERROT [SNAL]

Face à la nécessité de limiter l'étalement urbain, la question de la densité semble une priorité. Elle passe à la fois par une densification accrue autour des gares et des axes de transports en commun, mais aussi à travers des opérations mixtes (habitats collectifs et logements individuels) et des lotissements plus denses. La densité permet de repenser la forme de la ville, en conjuguant un cadre de vie agréable (végétalisation...), une mixité sociale et une meilleure maîtrise du foncier.

JEAN FRÉBAULT
[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Je partage tout à fait votre remarque sur les confusions de langage entre extension urbaine et étalement urbain. Il y a un très fort besoin de logements dans notre pays. Les plus hautes autorités de l'État ont annoncé qu'il fallait construire 500 000 logements alors que nous en sommes aux alentours de 420 à 430 000 au niveau national. Nous avons donc besoin que les agglomérations offrent des perspectives de développement urbain autant dans la ville que dans les extensions urbaines. Mais il y a peut-être d'autres formes d'organisation du développement périurbain que celles que l'on dénonce à travers des expressions comme l'habitat trop diffus, le mitage ou l'étalement urbain. Vous aspirez à participer à l'élaboration d'un modèle qui commence à exister, et qu'il faudrait davantage développer en France conciliant cette aspiration à l'habitat indivi-

duel à des notions qualitatives de densité attractive et qu'il faudra certainement moduler selon les territoires.

JEAN-PIERRE PERROT [SNAL]

Absolument, d'ailleurs notre métier n'est pas le mitage ou l'habitat diffus.

SERGE DERDERIAN [FNAIM]

*AGIR PAR LA FISCALITÉ POUR
ENCOURAGER LA MISE AUX NORMES
ENVIRONNEMENTALES DES BÂTIMENTS*

La fiscalité est un aspect qu'il est difficile d'aborder dans le SCOT. Or ce domaine va interférer dans tout ce qui sera mis en place via le SCOT. Il me semble qu'il y a un outil qu'il faudrait privilégier dans le champ de la politique de développement : l'outil fiscal et je n'arrive pas à comprendre ce qui apparaît comme un manquement entre le monde de la fiscalité ou le code des impôts et le code de l'urbanisme. Je ne comprends pas qu'il n'y ait pas de corrélation pour harmoniser tout cela. Je pense notamment à une loi, le PLD, intéressante pour favoriser des récupérations.

JEAN FRÉBAULT
[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Cela renvoie à un sujet dont vous allez débattre dans la deuxième table ronde.

CHRISTIAN DEVILLERS
[ATELIER DEVILLERS ET ASSOCIÉS]

On assiste en ce moment à Lyon, comme dans toutes les régions ayant un fort dynamisme économique et démographique, à un pincement économique entre le désir de développement durable, de qualité architecturale à long terme ou de qualité bâtie à long terme, et une diminution du marché, une augmentation des coûts de la construction et l'augmentation des prix du foncier. On parle souvent de la démarche environnementale comme d'un surcoût. Il



faut remarquer que dans les dix dernières années, le surcoût dû à l'élévation du prix du foncier a été infiniment plus important que celui dû à l'augmentation des coûts de la construction et même à la démarche HQE.

**TROUVER DES SOLUTIONS
IMAGINATIVES POUR FAIRE FACE À LA
CRISE FONCIÈRE ET AUX SURCOÛTS DE
CONSTRUCTION**

Ces dix dernières années, les taux d'intérêts étaient bas et les ménages solvabilisés, ce qui a permis un très fort développement de la construction de logement en particulier. Or cette solvabilisation a été entièrement dévorée par le foncier au détriment de l'amélioration des logements, de l'industrialisation du bâtiment et s'est même souvent dirigée vers des logements plus petits et moins bien construits. Nous sommes dans un très grand paradoxe et il faut se poser très clairement cette question d'avenir, évidemment à l'échelle de la métropole, car il n'y a pas d'autre gestion du foncier possible. Il s'agit peut-être d'un problème un peu technique, l'action foncière est un moyen comme un autre de l'action urbaine, mais je n'ai pas entendu prononcer ces mots dans l'exposé général.

Pour terminer je voudrais ajouter un mot simplement sur l'industrialisation du bâtiment. Si les maisons de Thierry Roche atteignent des performances énergétiques incroyables, puisque ce sont des maisons à énergies positives à des coûts maîtrisés, ceci vient du fait qu'elles ont été industrialisées. La France a des décennies de retard dans ce domaine par rapport à des pays du nord de l'Europe par exemple qui produisent beaucoup moins cher que nous des produits immobiliers de bien meilleure qualité parce qu'il sont industrialisés. Là encore, à l'échelle d'une métropole comme Lyon, nous pourrions imaginer le développement d'initiatives tout à fait intéressantes.

FABRICE HOOLBECQ [NEXITY]

C'est un sujet qui est fondamental parce qu'il y a des idées fausses à ce propos. Je

vais simplement vous donner un exemple chiffré. Quand je suis arrivé sur Lyon en 2001, j'ai retrouvé des budgets d'opérations où l'on construisait pour environ 4 500, 4 600 Fr HT, annexes comprises. Aujourd'hui je vous mets au défi de construire une opération sur Lyon à moins de 1350-1400 € le m² habitable. Le coût de construction a doublé. Les charges foncières que l'on achète aujourd'hui sur Vaulx-en-Velin en ZAC ont environ une valeur de 1 000 Fr et sur des terrains privés de 1 500-2000 Fr le m² à construire, soit des prix qui se pratiquaient de manière assez régulière il y a encore cinq ou six ans. Il y a donc eu des endroits avec un aspect spéculatif sur le plan foncier, mais qui va se réguler par lui-même compte tenu de l'offre qui existe aujourd'hui. Nous avons été en pénurie, et je vous rappelle que le POS a été annulé il y a 3-4 ans. Il y a eu une véritable pénurie de fabrication de foncier sur l'agglomération résorbée aujourd'hui, et je pense que l'intelligence des opérateurs sur le marché va lui permettre de se réguler.

S'il ne se régule pas, la mise en œuvre des produits de qualité environnementale sera extrêmement difficile car il faut compter non seulement l'industrialisation, mais la formation des compagnons, des entreprises etc. Pour autant, ce qui a été produit depuis cinq ou six ans est de bien meilleure qualité, y compris sur un plan strictement architectural. Je pense qu'un travail a véritablement été mené ainsi qu'une acceptation des opérateurs privés, comme sociaux.

JEAN FRÉBAULT
[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

**POUR UNE FILIÈRE
« ÉCO-CONSTRUCTION »**

Je veux faire écho à ce qu'a dit Christian Devillers. J'entends souvent que les surcoûts environnementaux sont bien moindres en Allemagne car y a justement des filières industrielles sur les nouvelles technologies en matières d'énergies et de bâtiments. Il y a effectivement peut-être une carte à jouer à Lyon de ce point de vue.

BRUNO DUMÉTIER
[AABD ARCHITECTES]

**LA DENSITÉ : UNE RÉPONSE
AUX AMBITIONS DE CROISSANCE
DE NOTRE AGGLOMÉRATION**

J'aimerais revenir sur l'ambition de l'agglomération dans le réseau des grandes villes de France et d'Europe et notamment son rôle par rapport à la capitale. Est-ce que l'ambition affichée, en particulier en termes de croissance, va nous permettre d'être reconnu comme la deuxième agglomération de France et comme une éventuelle alternative pour certaines implantations économiques par rapport à Paris ? L'ambition de croissance qui nous est proposée de 150 000 habitants supplémentaires sur le périmètre de l'agglomération me paraît relativement faible. Nous pouvons même nous demander si elle n'est pas simplement due à l'augmentation du vieillissement de la population.

Il est vrai que nous entendons souvent que pour exister à l'échelle d'une agglomération européenne il faudrait que l'agglomération lyonnaise compte 3 millions d'habitants. Mais est-il possible de tenir cet objectif en augmentant le périmètre de notre agglomération ? Où allons-nous nous donner comme ambition, une densification de notre agglomération ? Il faut par ailleurs souligner que lorsque l'on parle notamment de l'est-lyonnais, nous sommes sur des secteurs qui sont « encombrés » et où la densité est relativement faible (de l'ordre de 30 logements à l'hectare). Ce secteur a une population d'environ 300 à 350 000 habitants, si cette densité était doublée, elle deviendrait relativement intéressante par rapport aux objectifs de qualité du développement urbain.

Sur cette question de la densité je voulais enfin évoquer le problème du logement. L'activité économique étant souvent facteur d'étalement urbain, ne peut-on pas se poser cette question à nouveau plutôt que de continuer à juxtaposer des boîtes d'activité économique ? Ne peut-on pas réinventer des bâtiments plus denses pour cette activité économique ?

LUDOVIC SCARPARI
[SYNDICAT GÉNÉRAL
DES ENTREPRENEURS DU RHÔNE]

Pour revenir sur les propos de Philippe GUERAND insistant sur les infrastructures, il me semble que le grand absent du PADD est l'ouest-lyonnais. Par ailleurs, vous avez parlé de développement durable ; or, il est clair que le PLU actuel va à l'encontre du développement durable notamment au vu des coûts de construction.

JOËL PIEGAY
[ORDRE DES GÉOMÈTRES-EXPERTS]

Il y a effectivement de l'industrie dans l'ouest-lyonnais et il me semble qu'une agglomération qui souhaite se développer à également besoin de richesses. Or, la richesse est produite par l'industrie. Nous avons des fleurons industriels sur l'agglomération, comme Lyon Biopôle qu'il faut favoriser. Il convient également de faciliter l'accès à la propriété. La mixité sociale est souvent associée à du locatif, mais il existait déjà dans les années 1960 les plans courants qui ont permis à nos parents d'accéder à la propriété à moindre coût. Aujourd'hui ces phénomènes de l'accession sociale par les plans courants d'autrefois n'existent plus. Un important travail de réflexion pourrait être engagé à ce niveau car le locatif n'est pas une fin en soi. En matière de développement autour des gares et des trains, la ligne de l'ouest-lyonnais a une particularité : elle est en fond de vallon, donc dans des trames vertes. Nous ne pourrions donc pas développer l'habitat autour des gares et il faudra mettre en place des systèmes de rabattement au vu de la configuration topographique du secteur car il ne pourra pas y avoir de parking à proximité. Enfin, concernant le PLU de l'agglomération en matière de densité, nous avons assisté à un important changement. Nous semblons oublier que depuis la loi SRU, il n'y a plus de minimum de surface pour l'habitat individuel en termes de production de terrain et actuellement, dans un certain nombre de secteurs de l'agglomération, les possibilités de constructibilité ont été pratiquement doublées si ce n'est plus.

JEAN FRÉBAULT
[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Je souhaiterais que l'on aborde la question de la logistique, qui, au niveau des responsables politiques, n'a pas toujours très bonne image. Peut-être sous-estimons-nous le fait qu'elle joue un rôle moteur dans le développement économique de l'agglomération. Vous avez d'ailleurs été plusieurs à insister là-dessus.

BRICE ROBERT [AGENT IMMOBILIER]

RECONNAÎTRE LE RÔLE MOTEUR DE LA LOGISTIQUE DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

À propos de la logistique, nous étions ce matin à la conférence de presse de la FNAIM entreprise et du CECIM où il a clairement été indiqué par les membres de notre syndicat que les politiques devaient s'habitués à des niveaux beaucoup plus importants de surface. En effet nous nous dirigeons vers des bâtiments «usager-logistique» de 80 000 m² de regroupements d'activité. Or nous représentons un énorme marché (50 % du marché de l'Ile-de-France). Il convient donc de commencer à expliquer aux responsables politiques comment fonctionnent ces surfaces de bâtiment extrêmement importantes.

JEAN FRÉBAULT
[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

La logistique qui crée beaucoup d'emplois est un facteur très important d'attractivité pour des entreprises qui souhaitent s'installer à Lyon. Il s'agit d'un des points forts de Lyon.

PASCAL BEAUVERIE [CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE]

Pour compléter ce qui vient d'être dit, il me semble qu'il ne faut pas diaboliser la logistique. Nous voyons en effet de plus en plus dans la stratégie de localisation des industriels, une complémentarité voire une co-localisation avec des logisticiens à proximité. Il faut donc également étudier ce qui se trouve dans ces grands volumes avec de plus en plus d'activités de transformation à côté des activités traditionnelles de logistique.

YANN MARCHAND [SNAL]

POUR UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE AUTOUR DES ESPACES ACCUEILLANT DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ?

Sur la question de la logistique, il me semble qu'il faut relativiser ce point de vue. Il faut en effet reconnaître que mixer l'habitat et les plateformes logistiques sur la plaine de l'est, n'est pas facile. Augmenter encore les surfaces de plateforme, c'est augmenter les mouvements de transports qui se font autour de ces plateformes logistiques. Même si effectivement les camions sont amenés à monter à un moment ou à un autre sur des rails, ils parcourent tout de même des voyages de 7 ou 8 km pour atteindre la plateforme. Cela ne paraît pas très compatible avec la présence d'un habitat très proche et très dense puisque qui paiera les frais de nuisances. Actuellement dans l'est-lyonnais nous connaissons un fort déséquilibre entre les fonciers libérés pour de l'habitat et ceux qui le sont pour de la zone d'activité. La commune de Saint-Priest par exemple a pris la décision de refuser deux permis de construire pour des plateformes logistiques car la gestion des deux devient de plus en plus difficile.

DOMINIQUE PRENAT [PRD]

ANTICIPER L'ACQUISITION D'ESPACES DÉDIÉS À LA LOGISTIQUE

Comme chacun le sait, nous sommes des spécialistes de la logistique. Je voudrais simplement faire quelques remarques à propos de ce qui vient d'être dit. Effectivement la logistique est une activité qu'on s'emploie doucement à faire reconnaître dans sa valeur auprès des élus. Lorsque l'on étudie l'évolution de l'emploi créé dans l'activité en région lyonnaise ces dix dernières années jusqu'à 2000, le premier facteur de création d'emplois a bien évidemment été le tertiaire avec les activités de service. Mais il ne faut pas négliger que viennent ensuite le transport et la logistique. Il est vrai que le foncier manque terriblement en région lyonnaise mais je voudrais élargir le débat, d'autant que les frontières entre la logistique et l'activité industrielle sont de plus en plus floues. Il est en effet devenu très difficile pour n'importe quelle société industrielle de venir s'implanter à Lyon. Pendant de nombreuses années des commu-

nes périphériques au grand Lyon ont créé des zones industrielles, aujourd'hui elles sont pleines. Or, à ma connaissance, aucune n'a prévu dans ses PLU de zonages pour développer de futures zones industrielles. Heureusement il sort enfin la zone industrielle de Meyzieux-Jonage de 110 hectares et qui représente un très fort potentiel

de développement. Je vois avec satisfaction qu'aujourd'hui les réflexions du SEPAL pour le SCOT ont pris en compte cette composante économique, il reste à l'élargir au sujet des zones industrielles.

ÉRIC BRASSART [SERL]

CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE COHÉRENTE AUTOUR DE L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE, VÉRITABLE ATOUT POUR L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Je vais confirmer ce qui a été dit. Il est malsain de confondre logistique et transport. Néanmoins cela transparait encore dans de nombreux documents administratifs. Le transport participe de la logistique mais l'organisation de la logistique est une fonction qui depuis une dizaine d'années était intégrée à l'industrie et qui ne l'est plus en soi. Elle correspond à l'essentiel des créations d'emplois dans le secteur des formations Bac Pro, Bac +2 et BTS. C'est pourquoi nous avons réellement besoin d'ouvrir des emplois pour les jeunes, compte tenu des efforts de formation nationale qui ont été faits depuis vingt ans. Donc exclure la logistique pose question sur le plan social et risque de perturber tout autre discours sur les questions de mixité sociale et de développement durable.

Par ailleurs, si nous voulons lutter contre la mondialisation et les délocalisations, il convient de laisser partir dans les pays à bas coûts de main d'œuvre les activités déqualifiées et rapatrier ou maintenir chez nous ce qui relève des fonctions un peu qualifiées et que les industries ont externalisées dans la logistique depuis une dizaine d'années. Par conséquent, un discours sur une économie raisonnée dans d'autres pays suppose que l'on associe la question logistique à toutes les réflexions sur l'aménagement spatial et les questions de société. Ensuite concernant le foncier, il est certain que nous tendons vers une pénurie à venir pour les mondes industriels et logistiques car ils sont mal identifiés et finalement soumis à l'agrément des élus. Des préjugés liés à une totale méconnaissance de l'évolution de l'industrie française depuis dix ans, entourent l'héber-

Confirmer le rôle moteur de la logistique dans le développement économique de la métropole lyonnaise

« Il est malsain de confondre logistique et transport. La logistique correspond à l'essentiel des créations d'emplois dans certaines filières (...).

Il est donc primordial d'associer la question logistique à toutes les réflexions sur l'aménagement spatial et les questions de société. (...) La logistique est un sujet en soi et non pas un sujet anecdotique (...) elle est la solution pour maintenir de l'emploi et les fonctions industrielles en Franc. »

ÉRIC BRASSART [SERL]

La logistique a été très longtemps appréhendée comme une activité consommatrice d'espace, générant peu d'emplois. Pourtant l'activité logistique emploie sur l'aire urbaine lyonnaise près de 100.000 personnes et les emplois dans ce secteur ont progressé de près de 50 % en dix ans. Il faut donc rompre avec sur la logistique et lui donner un rôle moteur dans le développement économique de la métropole lyonnaise. La situation géographique de Lyon et ses équipements en font un emplacement stratégique et propice aux activités logistiques. Fort de sa situation de ville-carrefour, en France et au Sud de l'Europe, Lyon doit miser dans les prochaines années sur l'activité logistique, en développant à la fois une plateforme logistique autour du Port Edouard Herriot et autour de l'aéroport Saint Exupéry.



gement de logistique dans les zones d'aménagement. Cela est compréhensible dans la mesure où l'industrie française n'a pas accompli de réels efforts pour expliquer ce qu'il se passait en matière de logistique. Par ailleurs, nous n'avons pas de très grand logisticien en France ou sinon ils sont tellement accaparés par l'international qu'ils s'expliquent peu sur leur métier. Il y a donc un important travail à mener qui conditionne largement la crédibilité des zonages dits de développement durable dans les documents d'urbanisme.

Enfin, je voudrais rappeler que la logistique ne se planifie pas. Elle fait partie des activités qui sont actuellement mondialisées sous décision de très grands opérateurs internationaux qui eux-mêmes décident si oui ou non Lyon saura être une place où l'on peut faire de la logistique. Actuellement les bonnes places logistiques se rapprochent de la mer, exactement comme l'industrie. Ainsi la sidérurgie est partie vers la mer tout comme d'autres activités.

Les bons emplacements sont ceux où l'on se rapproche des coûts de transport les plus faibles ; or le transport maritime est de très loin le plus faible de tous les coûts de transport. De ce fait, toutes les cimenteries sont actuellement en train de s'organiser pour progressivement fermer dans les 15-20 ans qui viennent et se rapprocher de la mer. Ce phénomène va se retrouver dans toutes les activités de transformation où l'on peut travailler près de la mer, avec des coûts moindres sur le plan fiscal.

Pour conclure, il me semble que premièrement c'est un sujet en soi et non pas un sujet anecdotique. Deuxièmement c'est un sujet actuellement lié à des réflexions soumises à de forts préjugés. Il nous faut donc faire comprendre qu'on ne lutte pas contre la mondialisation avec des mots mais avec des faits sur ce type d'emploi.

Nous devons donc réfléchir aux emplois que nous voulons maintenir en France en fonction de nos formations, de nos tissus sociaux, avec la conclusion que la logistique est la solution pour maintenir de l'emploi et les fonctions industrielles en France.

JEAN FRÉBAULT
[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Nous avons retrouvé dans plusieurs interviews, l'idée que les activités économiques, tertiaires ou commerciales peuvent contribuer à construire cette métropole multipolaire en particulier dans la première couronne.

BRICE ROBERT [AGENT IMMOBILIER]

*CONCEVOIR DE L'IMMOBILIER
D'ENTREPRISE RÉPONDANT AUX
ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE*

J'entends beaucoup parler de développement durable, de PDU, de densification de la ville ou encore de favoriser les transports en commun pour être dans le développement durable et lutter contre l'étalement urbain. Pour notre part, nous constatons au niveau des entreprises que la Part-Dieu est un centre d'affaire qui a été très attirant pour les grandes entreprises, et où les parkings ont été supprimés dans les immeubles de bureau. Cela implique qu'il y ait donc plus de sédentaires et moins de collaborateurs ambulants allant voir leurs clients et leurs fournisseurs. D'ailleurs parallèlement depuis 5 ou 10 ans avec l'essor de l'informatique et d'internet, de nombreux sédentaires ont été supprimés.

D'un autre côté nous nous rendons compte que les parcs d'entreprise en première couronne à la limite de la ville ont un intérêt certain puisque l'on peut y construire un parking pour 25 m². Ainsi, les gens peuvent venir avec leur véhicule, et les transports en communs fonctionneront dans les deux sens.

Il y a ainsi une réflexion à mener aujourd'hui pour faire de l'immobilier d'entreprise en première couronne, peut-être pas avec une densification importante mais avec du R+2, R+3, pour garder un aspect paysagé et convivial. Il est également important d'avoir une mixité, des commerces de proximité ou de l'habitation. En outre, une certaine souplesse dans les PLU est nécessaire si l'on veut pouvoir mixer plusieurs activités sur des grands terrains.

CHRISTIAN DEVILLERS
[ARCHITECTE]

Je me permettrai une petite remarque à propos de ce qui vient d'être dit. De La Défense avec 4 ou 5 millions de m² de tertiaire à Manhattan, en règle générale aujourd'hui, les grands centres tertiaires ne sont plus accessibles qu'en transports en commun. Pour autant cela ne semble pas freiner leur développement. Cela dit la question posée sur l'accessibilité est pertinente. Je voudrais, d'autre part, revenir sur la question de la centralité économique. Qu'est-ce qu'une centralité économique ? Lorsque l'on parle d'un centre-ville nous avons une certaine idée : il y a de la mixité, de la population, de l'emploi, du commerce. Mais lorsque l'on parle de centralité économique nous sommes confrontés à des activités de diverses sortes qui parfois consomment beaucoup d'espace comme la logistique. Même le tertiaire a tendance à se regrouper pour des raisons d'interconnexion entre les acteurs économiques. Alors y a-t-il aujourd'hui dans l'agglomération lyonnaise, au-delà de l'excellente réflexion sur la polycentralité, une idée plus précise de ce qu'est une centralité économique ?

SYLVAIN BERTRAND [SOGELYM STEINER]

*ÉTUDIER POUR CHAQUE PROJET
IMMOBILIER L'OPPORTUNITÉ D'UNE
MIXITÉ FONCTIONNELLE*

Je voudrais ajouter une remarque concernant le rapport à l'immobilier d'entreprise. Il ne faut pas oublier que tout ce qui sous-tend notre marché d'immobilier d'entreprise (qui est assez actif depuis quelques années) est la présence d'investisseurs internationaux. Cependant, il s'agit d'un équilibre fragile.

Il me semble, à l'inverse de mes confrères à propos de la logistique ou du logement, qu'il faut faire attention à ne pas mettre de façon trop brutale ou trop large de l'offre foncière qui viendrait remettre en question l'équilibre atteint depuis un certain nombre d'années en termes de prix de sortie d'opération. Ensuite, il convient d'apporter une réelle visibilité. J'entends beaucoup parler de mixité, et nous y sommes également très attaché à la SOGELYM (nous faisons également du logement et du logement social), mais dans cette notion de mixité il faut faire attention à ne pas placer des immeubles de

bureau au milieu d'immeubles d'habitation. Auquel cas il risque d'y avoir un recul ou un frein de l'intérêt de nos investisseurs par rapport à notre marché. Oui à la mixité, mais raisonnée et sans émiettement ou éparpillement qui seraient plus préjudiciables que bénéfiques. Enfin je suis ravi de pouvoir échanger avec des collectivités et différents acteurs du monde économique immobilier.

JEAN FRÉBAULT
[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Dans les questions que vous soulevez, il faut préciser qu'il y a des débats de court terme, (notamment sur la stratégie de développement) et une réflexion plus prospective.

Concernant la mixité, comme beaucoup d'entre vous, je vois se développer des immeubles avec bureaux, habitats, commerces. Il s'agit de la notion de mixité urbaine verticale.

LUIS CARREIRA [CGPME]

Je voudrais que l'on n'oublie pas nos artisans, nos PME ainsi que nos TPE dans tous ces projets. Or aujourd'hui, il est de plus en plus difficile d'intervenir dans ces bâtiments que l'on construit pour faire de la maintenance, puisqu'on ne peut plus se garer... J'imagine mal par exemple un intervenant avec sa caisse à outil dans les transports en commun. Il faudra donc intégrer cet élément.

Je voudrais également revenir sur ce qui a été dit concernant le logement social puisque selon notre ministre, 70% de la population française peut prétendre à un logement social. Il faut donc peut-être faire attention à ces termes de logement social et de mixité sociale qui sont péjoratifs dans l'esprit de certains. À nous peut-être d'inventer d'autres termes.

GÉRARD PUIPIER [FNAIM]

*ENCOURAGER PAR LA FISCALITÉ
L'ACQUISITION DE LOGEMENTS
ÉCONOMES EN ÉNERGIE*

J'avais simplement une question relative à l'environnemental et à l'économie d'énergie.



Les logements que nous vendons aujourd'hui sont très divers avec des biens contemporains et déjà équipés où l'on voit apparaître le solaire ainsi que différentes formes d'énergies qui ne polluent pas. Un diagnostic de performance énergétique oblige le vendeur à dire quelle est la consommation d'énergie produite par son logement et la quantité de gaz à effet de serre. À travers cela, nous remarquons que tous ces logements seront difficiles à transformer demain sur le plan écologique. Il faudrait donc un système incitatif pour que nos clients aient un véritable moteur, soit pour procéder à des transformations, soit dans le cas de nouveaux logements (en particulier pour des villas louées sur la périphérie de Lyon) avec une incitation fiscale forte. Serge DERDERIAN parlait toute à l'heure de la fiscalité nationale, je me demande si le Grand Lyon ne pourrait pas se doter d'une fiscalité particulière et montrer l'exemple en incitant les particuliers et les investisseurs à produire des logements économes, les logements de demain.

FRANCK SCHERRER

[INSTITUT D'URBANISME DE LYON]

*DENSITÉ, MIXITÉ SOCIALE :
QUELLE VISAGE VOULONS-NOUS
POUR LA VILLE DE DEMAIN ?*

Pour conclure cette table ronde, je reprendrai rapidement ma casquette universitaire. Quatre mots ont été évoqués justement pour les questionner, mieux les définir et dénoncer leur ambiguïté. Je laisserai de côté la notion de centralité économique pour revenir sur celles de mixité sociale et d'étalement urbain. L'étalement urbain, comme le disait un intervenant toute à l'heure, n'est en rien une question de forme urbaine. C'est la rencontre d'une demande socio-économique d'un

logement avec une certaine surface, un jardin etc, et d'une réponse politique. Cette réponse s'est traduite en France dans les PLU périphériques, ruraux, dans lesquels les maires pour sauver entre autres leurs écoles, ont ouvert les PLU aux permis de construire. Puis jugeant qu'il y avait assez de nouveaux habitants, ils les ont fermés et c'est la commune suivante qui va ouvrir à son tour son PLU. Ce phénomène est totalement lisible dans la métropole lyonnaise. Il n'y a donc pas d'accumulation qui aurait permis de faire une troisième couronne.

Le second élément est celui de la mixité sociale. Effectivement cette expression est d'ordre politique, mais n'est pas un concept scientifique. Beaucoup d'études tendent à montrer que ce que l'on attend de la mixité sociale ne se passe pas dans la proximité en matière de logement. On dit notamment que la mixité sociale se joue beaucoup plus par exemple dans l'école ou dans les équipements publics. Pour autant, il s'agit tout de même d'un mot d'ordre qui a son intérêt et peut être extrêmement opératoire au niveau politique. En effet, il permet de poser les questions des destinataires des logements et de leur organisation. Ensuite, il se trouve un fort consensus politique parallèlement à l'augmentation de l'acceptabilité sociale de la mixité sociale dans toutes les enquêtes. Parler de mixité sociale est donc peut-être une façon d'organiser collectivement la ville d'aujourd'hui et de demain. Il est vrai qu'à l'étranger, il n'en est pas fait mention. En Allemagne, on parle de mixité fonctionnelle, et il faudrait peut-être alors réintroduire beaucoup plus fortement cette notion à côté de celle de la mixité sociale.

JEAN FRÉBAULT

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Merci à tous.



La mise en oeuvre du SCOT : quelle(s) implication(s) des professionnels ?



JEAN FRÉBAULT
CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Avec Franck Scherrer nous allons introduire cette deuxième séance de débat par une série de quatre diapositives.

Je rappelle que cette séquence porte davantage sur les questions opérationnelles, les modes de faire, de fabriquer les villes. N'oublions pas que la démarche du SCOT s'étend sur le moyen et le long terme.

La question du foncier qui ne dépend pas que des acteurs privés et renvoie également au rôle de la collectivité publique, est souvent revenue dans les interviews. Nous avons noté une attente que l'outil, les stratégies foncières soient davantage au cœur de l'action urbaine. Il s'agit d'ailleurs d'un problème national lié la crise du logement et Lyon comme beaucoup d'agglomérations a été quelque peu pris de cours par ce processus de montée des prix et de raréfaction de l'offre. Le Conseil de développement vient de publier un document il y a quelques jours intitulé « Alerte sur la crise du logement ». Il insiste sur deux objectifs importants : libérer du foncier et peser sur les coûts. Il a été d'ailleurs précisé qu'il fallait nécessairement avoir ce levier foncier pour aller dans le sens du développement durable dont il a été question tout à l'heure (transports en commun, mixité, densité, répondre aux besoins de logements...), non seulement dans la ville existante mais dans le périurbain.

À côté des questions sur le PLU, nous avons également vu émerger dans ces interviews l'idée qu'il fallait peut être diversifier les outils (se développent par exemple en France les établissements publics fonciers, en particulier en région parisienne). Par ailleurs, l'idée que la question du foncier n'était pas simplement de l'achat de terrains à l'avance, mais également le fait de trouver de nouveaux modes de portage, des partenariats entre les propriétaires et les promoteurs, est également revenue à plusieurs reprises. Enfin des suggestions ont été faites sur la nécessité d'invention de mécanismes renvoyant à une modification législative. Il ne faut enfin pas oublier l'importance du foncier sur les centralités économiques, les zones d'activités existantes ou futures qui sont aussi concernées par cette question foncière.

La seconde diapositive concerne le renforcement de la coopération public/privé qui est un thème fortement ressorti des interviews.

Tout d'abord, la fabrication de la mixité sociale se fait essentiellement dans les actes publics (20 à 25%), mais également dans des opérations à initiatives privées. J'ai entendu aussi bien du côté des professionnels de l'immobilier que de celui des bailleurs sociaux des témoignages sur le fait que la situation changeait beaucoup actuellement et que d'autres formes de fabrication de cette mixité pouvait être envisagées en travaillant autrement, ensemble.

Il existe, d'autre part, une attente du secteur privé pour que la puissance publique soit plus réactive. À ce niveau ce sont également les juristes qui sont interpellés. Pour ma part, j'ai pu constater qu'en Amérique du Nord cela passait davantage par la négociation que par l'application rigide de la règle comme en France.

Enfin nous avons également senti une demande importante que des débats, comme ceux que nous avons aujourd'hui, se déroulent plus régulièrement. A aussi été formulée la demande que les acteurs qui sont réunis aujourd'hui soient davantage associés en amont, aux débats sur les stratégies même s'ils n'ont que des rôles de réalisation.

**FRANCK
SCHERRER**
INSTITUT
D'URBANISME
DE LYON

Faire de la ville dans le périurbain est le premier élément sur lequel je voudrais insister.

Tout d'abord, il y a effectivement un véritable enjeu de transformation du périurbain. Aujourd'hui, il nous faut retravailler sur une sorte de ville existante, pour essayer de retrouver de nouveaux éléments structurants. Cela passera justement par des opérations de structuration sur lesquelles à deux niveaux les compétences et les innovations peuvent être mobilisées.

D'une part, avec des compétences organisationnelles afin que les expertises des secteurs privé et parapublic en matière de montage d'opérations, de conduite d'opérations et de programmation soient mieux associées et dialoguent autrement que dans un simple rapport maître d'ouvrage/maître d'œuvre.

D'autre part avec des opérations concernant les morceaux de ville que l'on peut produire dans le périurbain.

Nous avons déjà beaucoup parlé de la place du végétal et du paysage. Je rebondirai donc sur deux points : la question des éco-quartiers, dont on parle depuis longtemps dans le champ universitaire, émerge aujourd'hui dans le champ public avec le Grenelle de l'environnement ou le rapport Attali qui en font une sorte de nouveau modèle à produire dans la ville contemporaine. Profitons donc du fait que nous ayons beaucoup de retard en matière d'éco-quartier en France par rapport aux pays voisins, pour ne pas répéter leurs erreurs. En particulier la tendance, très forte notamment en Allemagne et dans d'autres pays du nord, à jouer la carte expérimentale au point que les dispositifs sont non pas reproductibles ailleurs. L'autre grand reproche que l'on peut faire aux éco-quartiers type Vauban, c'est d'avoir totalement oublié la question de la mixité sociale et de n'être pas non plus reproductibles dans la ville ordinaire. Là aussi une réflexion est à mener. Par ailleurs nous devons relancer la question du renouvellement des nouveaux morceaux de ville au sens des activités économiques, de l'immobilier d'entreprise et des activités de commerce et de loisir où des modalités innovantes apparaissent également.

Le dernier élément tient à la progression et l'innovation dans la gouvernance et les modes de financement. Bien entendu, nous sommes-là dans une nouvelle interpellation des pouvoirs publics. Nous avons parlé tout à l'heure de dégel de la fiscalité. Il y a effectivement cette idée de trouver des solutions financières et aussi parfois organisationnelles, innovantes sur toute une série de thèmes sur lesquels les acteurs du monde professionnel ne sont pas forcément invités à s'exprimer. Il est vrai que les réseaux de transports en commun restent encore dans le champ de l'expertise et de la décision publique. Il est vrai que l'action foncière et les pôles de compétitivité sont également plutôt du côté des acteurs économiques de la production que de celui des acteurs économiques de la ville. Quant au dialogue entre l'université et les acteurs du monde de la ville, il faut bien reconnaître qu'il est extrêmement peu développé.

RETOUR SUR
LES ENTRETIENS
PRÉALABLES
RÉALISÉS AUPRÈS
DE 14 ACTEURS
DU MONDE
PROFESSIONNEL



Enfin, en écho aux précédentes discussions sur le périmètre trop restreint et sur l'affirmation de choix publics plus clairs avec une règle du jeu durable, il y a nécessité de proposer une vision métropolitaine cette fois à l'échelle métropolitaine. Cette échelle c'est Saint-Étienne, l'Isle-d'Abeau, Lyon. Or, elle est aujourd'hui beaucoup trop éclatée et complexe en termes de gouvernance et présente parfois comme des mosaïques de visions locales.

JEAN FRÉBAULT
CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Sur ce dernier point, nous avons recueilli des témoignages assez forts soulignant la nécessité d'avoir des orientations métropolitaines, voire même des directives, permettant que la vision locale ou localiste des projets ne soit pas la seule qui détermine le contenu des opérations.

RETOUR SUR LES ENTRETIENS PRÉPARATOIRES

La question du foncier

- Attente de stratégies foncières plus ambitieuses à l'échelle de la métropole, notamment dans l'anticipation.
- Deux objectifs prioritaires : libérer du foncier et peser sur les coûts, pour favoriser les opérations mixtes autour des transports en commun.
- Pour des documents d'urbanisme plus ambitieux en matière de densité et des procédures soient plus souples (PLU)
- Débat sur les outils à créer, afin d'apporter des réponses diversifiées et innovantes

Pour le renforcement des coopérations public/ privé

- Contribuer à la fabrication de la mixité sociale sur tous les territoires en imaginant de nouveaux modes de coopération entre promoteurs privés et bailleurs sociaux
- Mettre en place une commission rassemblant acteurs publics et privés, consultée sur la cohérence des documents d'urbanisme

Faire de la « ville » dans le périurbain en mobilisant les compétences et les innovations du monde professionnel

- Complémentarité des opérations publiques et privées : ZAC publiques, opérations mixtes, lotissements denses...
- Urbanisme durable : éco-constructions et quartiers durables, qualité urbaine, densité et présence du végétal, importance du paysage aux différentes échelles.

Faire de la « ville » dans le périurbain en mobilisant les compétences et les innovations du monde professionnel

- Progresser dans la gouvernance à l'échelle métropolitaine, beaucoup trop éclatée et complexe, et laissant trop de place aux visions « locales » du développement urbain
- Innover dans les solutions financières en particulier sur : l'extension du réseau de transports en commun, l'action foncière, les pôles de compétitivité et la valorisation des pôles universitaires



Réactions et débat

PATRICE ROLAND [ABC HLM]

CONDUIRE AVEC LES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS UNE STRATÉGIE FONCIÈRE D'ANTICIPATION, EN FAVEUR DE LA MIXITÉ ET DU LOGEMENT SOCIAL

Je voulais intervenir sur deux points particuliers. Le premier concerne le foncier. La question du moyen de nos ambitions qui se pose pour le logement, se pose aussi pour les activités économiques. Selon moi, nous ne sommes pas à la hauteur. Nous sommes tout de même dans une agglomération plutôt en avance sur les autres. Pour autant, nous sommes très loin du compte car nous

Renforcer les partenariats publics / privés, au profit de la mixité et du logement social

« Il n'y a plus aujourd'hui un mode de production unique de la mixité et du logement social. (...) Il y aura les opérations traditionnelles des opérateurs sociaux, mais aussi la VEFA, la copromotion et demain l'usufruit locatif et les investissements de Robien. La mixité concerne donc un ensemble d'opérateurs. Ce qui est important ce n'est donc pas le producteur mais la destination finale, le bénéficiaire. Et tous les moyens qui vont concourir à satisfaire le bénéficiaire vont être des bons moyens. »

PATRICE ROLAND [ABC HLM]

Les besoins croissants en logements sociaux amènent à repenser leurs modes de financement et à proposer de nouvelles coopérations. Certaines collaborations ont déjà été engagées (vente en VEFA de logements sociaux dans les programmes privés), mais il faut **renforcer et diversifier les partenariats, en mobilisant les promoteurs privés, les bailleurs sociaux et les collectivités autour de la question de la mixité et du logement social.**

avons abandonné la culture de l'anticipation foncière. Je suis très frappé de voir dans le secteur des opérateurs sociaux, comme dans les autres secteurs, que nous travaillons dans le court terme. Le plus gros opérateur social français, qui produit 4 000 logements par ans, a 18 mois de foncier devant lui.

J'ai lancé une idée concernant les problèmes de gouvernance que vous évoquez. Nous, collectivités, opérateurs sociaux et opérateurs privés, pourrions grouper nos forces. Cela afin de faire de l'anticipation foncière et de rendre constructible dans le cadre de projets d'ensemble, avec des projets très structurés liés à des concepts de logements à prix abordables y compris pour la promotion privée. D'autant que nous, opérateurs sociaux, nous avons une particularité : la trésorerie n'est pas notre point faible puisque nous encaissons des loyers tous les mois et que nous payons des annuités tous les six mois ou tous les ans. Nous aurions donc les moyens de nous regrouper, mais nous ne le faisons jamais.

Le second point concerne la fabrication de la mixité sociale dans la communauté urbaine et au niveau national. Il n'y a plus aujourd'hui un mode de production unique de la mixité et du logement social. Il faut avoir conscience que le mode de production du logement social et donc de la mixité sera de plus en plus multiple. Il y aura les opérations traditionnelles des opérateurs sociaux, mais aussi la VEFA, la copromotion et demain l'usufruit locatif et les investissements de Robien. La mixité concerne donc un ensemble d'opérateurs. Ce qui est important ce n'est donc pas le producteur mais la destination finale, le bénéficiaire. Et tous les moyens qui vont concourir à satisfaire le bénéficiaire vont être des bons moyens.

FABRICE HOOLBECQ [NEXITY]

TRAVAILLER AVEC LES OPÉRATEURS SOCIAUX SUR L'ANTICIPATION FONCIÈRE

Je voudrai revenir simplement sur cette dichotomie du logement social spécifique à



la France, entre le monde HLM, d'un côté, et les gros opérateurs fabricants, producteurs et gestionnaires de logements sociaux sur l'agglomération, de l'autre. Pourtant nous nous trouvons dans la contrainte de travailler avec eux.

Soyons quand même clairs sur cette notion de social : aujourd'hui, un logement fabriqué en VEFA dans Lyon coûte aujourd'hui autour de 3 500 et 3 800 € le m² en prix de vente. Or, dans le même bâtiment il y a une imposition de prix avec l'opérateur social qui va acheter des logements pour 2 300 €. Vous voyez que la différence se situe ici. Il me semble pour autant que cette analyse a ses limites, et c'est la raison pour laquelle je rejoins Patrice ROLAND, dans la nécessité d'anticiper davantage, notamment dans le cadre de la production foncière. En 2007, la production des opérateurs privés pour le logement social a été encore en croissance, mais à partir de 2008-2009, dans le contexte actuel du marché, cela va devenir plus difficile.

MARIE-AUDE POISSON

[ADOMA RHÔNE ALPES]

RÉPONDRE RAPIDEMENT À LA PÉNURIE DE LOGEMENT TRÈS SOCIAL

Je remercie le représentant de NEXITY pour son intervention concernant l'ambiguïté du terme social, conçu d'une manière extensive et simplement en référence aux bailleurs HLM. Or, nous savons parfaitement qu'au niveau de l'agglomération lyonnaise, comme partout en France, la problématique lourde est celle du logement très social. La problématique est donc bien de savoir pour qui on construit. Il y a effectivement une très mauvaise visibilité sur l'importance de ces publics, la plupart du temps isolés, qui ne peuvent pas accéder au logement simplement social parce qu'ils ont des revenus très faibles. Et si d'aventure ils avaient accès à une propriété hypothétique, ils seraient bien


en peine de la maintenir et de l'entretenir. Il y a donc une véritable réflexion à mener sur le coût de production du logement pour permettre de produire des logements qui soient accessibles à ces publics-là, et qui sont nombreux comme l'a montré l'Observatoire du Grand Lyon.

CHRISTIAN DEVILLERS

[ATELIER DEVILLERS ET ASSOCIÉS]

RETOURNER NOTRE REGARD SUR LES ESPACES AGRICOLES PÉRIURBAINS ?

Je voudrais revenir sur l'intervention de Guéric Péré à propos du statut du territoire agricole et naturel à la périphérie des agglomérations. C'est un problème qui n'est pas propre à l'agglomération lyonnaise, y compris dans des zones qui ne s'appellent pas aujourd'hui agglomérations ou ne sont pas considérées comme des villes. On repère dans ces zones les plus forts taux d'urbanisation avec une sorte de schizophrénie complète entre la réglementation, l'application des lois et la réalité. Je pense par exemple au littoral, que nous avons étudié récemment pour le ministère de l'Équipement, connaissant une très forte urbanisation et où personne ne parle de ville car il s'agit d'un mot tabou. Dans tous ces processus, le territoire agricole ou naturel est évidemment protégé. Tout d'abord, il est protégé à travers un nombre d'outils de protection tout à fait considérables, ce qui rend cette protection totalement illisible pour le public, les opérateurs, voire pour les maires. Il faudrait que la puissance publique accepte de simplifier et de rendre bien plus visibles ces outils. Ensuite, le territoire agricole ou naturel est certes protégé, mais tout le monde sait bien que cette protection va s'effondrer au bout de quelques années car il faudra laisser place à la croissance de l'agglomération. D'où les effets bien connus des économistes du foncier d'anticipation foncière. Toutes les personnes se trouvant dans des zones inconstructibles ont déjà anticipé leur constructibilité et le terrain a pris une valeur tout à fait considérable et anormale par rapport à la réalité de ce que l'on pourrait y construire aujourd'hui. Il me semble que sur cette question il faut retourner notre regard : au lieu de tourner le dos au monde extérieur agricole et naturel



en regardant le centre ville, et en marchant en arrière en le piétinant sans jamais le considérer comme un territoire de valeur, il faudrait se retourner, le regarder et se dire : « ce territoire là, c'est la valeur de la ville de demain ».

Ce peut être une valeur agricole et naturelle évidemment, mais les pratiques de ces territoires périurbains sont multiples et ne vont pas de soi. Je reviens du Japon où l'on peut voir en pleine ville des rizières, parfaitement tenues, jalousement protégées par la puissance publique, d'abord pour des raisons d'autosuffisance alimentaire. Notre situation est différente, mais au lieu d'étendre la ville par tache d'huile en tournant le dos à ce milieu, il faut retourner notre regard et le considérer comme la centralité de demain. Je me demande donc quels sont les outils fonciers pour ce genre d'opérations.

ÉRIC VERRAX

[FÉDÉRATION DES PROMOTEURS-CONSTRUCTEURS]

Il y a eu un lapsus intéressant tout à l'heure dans votre présentation. Lorsque le coût des terrains monte ça n'avantage pas le promoteur mais le propriétaire du terrain. Cela étant dit, tout le monde sait que le Grand Lyon fait d'importants efforts pour le logement que j'appelle aidé, plus que social. Il faut savoir que la plus importante des aides apportées aux logements aidés dans le Grand Lyon n'est pas le fait de l'État ni du Grand Lyon. Elle est le fait de nos acquéreurs qui par leur contribution (volontaire ou non) apportent une somme supérieure à chacune des deux autres sommes. Le total frôle les 5 000 € par logement. Est-ce que le marché permettra de continuer ce système ? Est-ce que la mixité ne va pas être perturbée par les éléments de marché que l'on va connaître ces prochaines années ?

MADAME X. [DCB INTERNATIONAL]

DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE PLUS AMBITIEUSE POUR L'AÉROPORT SAINT EXUPÉRY

Nous sommes des promoteurs privés en immobilier d'entreprise. Je pense qu'effectivement, de la même manière que nous faisons attention à nos arbres et à nos fleurs, il va falloir prendre en compte toute la partie agricole. Par ailleurs, j'ai lu sur votre écran « stratégie foncière d'anticipation », il me semble qu'il faudrait l'appliquer sur certaines zones comme l'aéroport Saint Exupéry. Certes, nous avons un très bel aéroport, une gare splendide, remarquable, mais à mon sens pas assez mise en activité. L'activité de Saint-Exupéry ne correspond pas à sa grandeur, à son mode de fonctionnement, à ce qu'il pourrait être.

Nous faisons partie de ceux qui soutiennent l'aéroport de Saint-Exupéry. Lorsque j'ai discuté de l'avenir de cet aéroport avec le responsable d'Air France je lui ai suggéré d'en faire la deuxième porte d'entrée en France (on envisageait à cette époque là un aéroport sur Compiègne pour une desserte de Roissy). Car Lyon est modulable, nous ne sommes qu'à deux heures en TGV du centre de Paris qui regorge, est submergé, dans lequel on circule mal, dans lequel les gens ont des problèmes pour se loger, et où les activités économiques et les sociétés étrangères ont du mal à s'implanter. Pourquoi ne viendraient-elles pas à Lyon ? De nombreuses personnes travaillent à Paris et ont deux heures de trajet dans leur vie quotidienne le matin et le soir pour rentrer chez eux.

Saint-Exupéry ne doit pas être en rivalité avec Paris, mais bien une nouvelle porte d'entrée en France. Le directeur d'Air France m'a répondu : « si je suis en Chine et que je dis à mes industriels qu'ils vont arriver à Lyon je vais être discrédité ». Mais il me semble que tout est dans la manière de présenter les choses. Si l'on dit aux Chinois, aux Américains, aux Japonais, qu'il vont arriver en France et qu'avec deux heures de TGV ils seront gare de Lyon, ils pourront peut-être même envisager de rester sur Lyon intra-muros et de découvrir notre ville que bien souvent ils ne connaissent pas. Une escale à Lyon serait donc une très bonne chose. Par ailleurs, vous parliez de faire grossir la population, il

me semble que si Lyon devenait effectivement une porte d'entrée en France, nous aurions le nombre d'habitants, d'entreprises et d'emplois que nous voulons.

DOMINIQUE GAUTHIER [ARCHITECTE]

S'INSPIRER DE L'EXEMPLE DE RENNES

Je voulais appuyer ce qu'a dit Christian Devillers en citant l'exemple de l'agglomération rennaise. Dans cette agglomération, il y a eu une volonté réelle de continuer à développer l'activité agricole, véritable richesse économique pour tout le territoire de Bretagne. Il y a bien eu une volonté politique de maintenir autour de Rennes une agriculture forte et développée, où les zones habitées sont comme des archipels répartis autour de ces zones agricoles. Elles sont importantes dans la gestion économique mais également dans la gestion du territoire puisqu'elles sont entretenues par les agriculteurs. La puissance publique ne peut pas entretenir tous les territoires vierges, vides ou cultivés, il est donc important que les agriculteurs, eux, puissent faire ce travail.

JEAN-FRANÇOIS PERRAUD

[ORDRE DES GÉOMÈTRES-EXPERTS]

MENER AVEC LES PROPRIÉTAIRES DE RESSOURCES FONCIÈRES UNE RÉFLEXION SUR LE DEVENIR DE LEUR TERRITOIRE

Je voudrais revenir sur la question du foncier et en particulier sa rareté et son coût qui posent problème à tous les opérateurs. Il me semble que l'on oublie un peu trop peut-être que le foncier est une propriété qui appartient à un propriétaire. Nous ne sommes plus à l'époque de l'après-guerre où la propriété foncière était détenue par le reste d'un monde agricole pour qui la valeur de la propriété était ce qu'ils pouvaient en exploiter.

À cette époque-là, lorsque les villes se sont étendues, l'acquisition foncière était relativement aisée puisque le prix du foncier, dans l'esprit du propriétaire, était relativement bas et lié à la notion agricole. Aujourd'hui nous sommes bien loin de cela

et il faut que nous prenions en considération le fait que les propriétaires sont des citoyens informés. Nous voyons des terrains bloqués, détenus par des propriétaires, alors qu'il serait bon de les débloquer au niveau de l'agglomération pour baisser le prix du foncier. Il pourrait donc être intéressant de créer de nouveaux outils de procédure d'aménagement qui permettent de faire participer les propriétaires à ces aménagements. Les propriétaires ont peut-être en effet des souhaits et des propositions sur l'aménagement.

PATRICE ROLAND [ABC HLM]

Les chiffres qui ont été donnés par le président de l'AFPC ne correspondent pas à la réalité. Pour fabriquer un logement social, un T3 par exemple, aujourd'hui dans le Grand Lyon, un organisme dépense 25 000 €, le Grand Lyon à peu près 30 000 € et on emprunte environ 65 000 €... Nous sommes très loin des 5 000 € dont il avait été question.

ÉRIC VERRAX [FÉDÉRATION

DES PROMOTEURS CONSTRUCTEURS]

Je vais répondre. Il s'agit du montant qui a été donné, il y a une huitaine de jours, par le comité régional de l'habitat par le préfet de région. Lorsque j'ai donné ces chiffres il y avait accord des 75 participants.

MICKAËL LESLOURD [SAFER]

REDYNAMISER LES FILIÈRES AGRICOLES POUR DONNER VIE À LA TRAME VERTE

La SAFER est la société d'aménagement foncier d'établissement rural. Je souhaitais revenir sur la question de l'agriculture. Avoir des espaces agricoles protégés au cœur de la ville peut être une bonne idée pour les citoyens. Mais il ne faut pas oublier qu'une exploitation agricole vit dans un tissu économique, comme les autres entreprises. Une exploitation isolée et un exploitant qui se sent seul et qui n'est qu'une réserve paysagère pour les urbains, peut être déprimant surtout pour des personnes qui souhaitent de vivre de sa terre et de son métier. Il faut, je pense, dynamiser les

filières agricoles pour que l'on puisse réellement vivre de son travail et non uniquement d'aides. Il est vrai qu'en agriculture périurbaine il est très difficile de survivre. Nous sommes dans des espaces diffus, où le tissu social agricole est en train de complètement partir en ruine. À la SAFER nous essayons d'organiser des exploitations pour les maintenir en vie, mais nous sommes également là pour la communauté urbaine afin de faire des réserves foncières pour permettre un aménagement durable.

YANN MARCHAND [SNAL]

ASSOCIER LES PROPRIÉTAIRES À UNE RÉFLEXION CITOYENNE SUR LA MISE À DISPOSITION DE FONCIER

Je vais rebondir sur les propos qui viennent d'être avancés par l'ordre des géomètres-experts, avec qui le SNAL intervient de manière régulière et très opérationnelle. Effectivement, il y a une nuance à apporter entre un terrain qui est potentiellement constructible et un terrain qui est réellement appréhendable foncièrement. Ce n'est pas parce qu'un terrain est classé en zones de constructibilité que le propriétaire est forcément vendeur et que l'on peut travailler dessus.

Il me semble qu'il faut donc associer les propriétaires à une réflexion plus citoyenne sur la mise à disposition de leur foncier. Mais cela ne suffira pas s'il n'y a pas une réelle politique incitative à la mise à disposition du foncier; en outre, il sera très difficile de faire baisser la pression sur ce foncier. La création des établissements publics fonciers locaux (EPFL) est un outil, et il me semble que nous devons réfléchir à d'autres outils permettant de réduire cette pression sur les propriétaires fonciers.

FABRICE HOOLBECQ [NEXITY]

GÉNÉRALISER LES PARTENARIATS PUBLICS/ PRIVÉS POUR LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT

Je voulais revenir sur le fait qu'en terme de foncier, sur l'agglomération, nous ne sommes pas en mauvaise situation. L'agglomération

de la région parisienne a aujourd'hui, avec 12 millions d'habitants, des villes nouvelles qui ont déjà été rejointes par le centre, ou le contraire, au travers du développement des transports en commun. À Lyon, il suffit de franchir la porte du périphérique côté est pour s'apercevoir des tènements fonciers dont on dispose, sans parler des 7^e et 8^e arrondissements au sein desquels beaucoup de choses restent à faire. Il y a du potentiel de développement pour les années à venir. La véritable problématique aujourd'hui, vous le savez, est que l'on aura beau intéresser un propriétaire foncier au futur aménagement de son secteur, la seule chose qui l'intéressera sera de savoir combien il tirera de profit de la vente de son terrain. Il faut donc savoir si nos structures d'aménagement sont capables de porter des fonciers financièrement sur de longues périodes. Aujourd'hui, on s'aperçoit que le public qui s'en est occupé pendant trente ans n'a plus les moyens d'absorber les déficits conséquents de la plupart des zones d'aménagement concernées. C'est là que le rôle des opérateurs privés doit entrer dans une logique de concertation avec la ville. Selon moi, nous ne pouvons plus dissocier aménagement public et aménagement privé, ils doivent fusionner d'une manière opérationnelle.

VÉRONIQUE BATY [EPORA]

LA RECONVERSION D'ANCIENS SITES INDUSTRIELS : UNE RÉPONSE IMMÉDIATE À LA QUESTION DU FONCIER

L'établissement public foncier d'ouest Rhône-Alpes est un établissement d'État. Sa spécificité est de travailler principalement sur du foncier de requalification. De nombreux intervenants ont parlé d'anticipation, avec pour sous-entendu « rendre constructibles certains secteurs ». J'ai souhaité vraiment insister sur le fait que l'anticipation concerne également le repérage de gisements fonciers dans des secteurs déjà bâtis et mutables.

Il est vrai que lorsque l'on franchit le périphérique côté est, il y a des possibilités de réserves foncières. Lorsqu'on le franchit côté

sud et que l'on va dans des secteurs où l'on intervient énormément aujourd'hui, les gisements sont là avec d'importantes capacités de reconstruction et de renouvellement. Aujourd'hui, le problème est qu'il s'agit effectivement d'un foncier relativement cher puisque déjà occupé et morcelé, soumis à des problématiques de pollution. Pour régler ces questions, il faut que des politiques publiques financent les sorties de ce foncier sur des niveaux de marché acceptable ainsi que de l'innovation. Il y a énormément à travailler sur la restructuration de secteurs anciennement industriels qui peuvent devenir aujourd'hui des secteurs d'habitat, de mixité, de commerce etc. En France, nous sommes encore très frileux et peu innovants sur ces thématiques de reconversions de sites industriels. J'ai le sentiment que ces notions de gisement et de développement économique, sont toujours liés à des thématiques de consommation de nouveaux espaces et assez peu à la reconversion d'anciens sites industriels (y compris de sites immenses tels qu'ils étaient évoqués tout à l'heure comme la Vallée de la Chimie qui va jusqu'au nord-Drôme). Les potentiels de ces gisements sont énormes; nous devons donc nous demander de quelle manière les anticiper et comment travailler sur ces secteurs sans consommer encore et toujours de l'espace y compris pour l'activité économique.

STÉPHANIE GAGNAIRE-RECORS

[AÉROPORT LYON SAINT-EXUPÉRY]

POUR SUIVRE LA STRATÉGIE FONCIÈRE ENGAGÉE SUR SAINT EXUPÉRY

Je voulais simplement confirmer qu'en effet Saint-Exupéry à 2 000 hectares de foncier, dont 1 000 actuellement concédés en gestion à l'opérateur, la société aéroportuaire. Sur ces 1 000 hectares nous avons des terminaux, des pistes ainsi des opérations de développement économique, de programmes tertiaire ou industriel ou parfois de logistique. Il nous reste en effet un disponible foncier sur cette zone qui est assez limité. En revanche, sur les 1 000 hectares supplémentaires, il s'agit d'une

« Rendre active » la trame verte et les « vides »

“ Il me semble que le travail sur les espaces vides devrait devenir l'âme du SCOT, à l'échelle de l'agglomération. (...) Le vide est considéré comme de l'espace naturel sensible, de l'espace agricole ou de l'agriculture périphérique, (...) il nous faut donc construire une théorie du vide autour de laquelle la ville se mette en place. »

GUERRIC PÉRÉ [ILEX PAYSAGES]

“ Au lieu de tourner le dos au monde extérieur agricole et naturel en regardant le centre ville, et en marchant en arrière en le piétinant sans jamais le considérer comme un territoire de valeur, il faudrait se retourner, le regarder et se dire : « ce territoire là, c'est la valeur de la ville de demain »

CHRISTIAN DEVILLERS [ARCHITECTE]

Lorsqu'on parle de la métropole, on oppose souvent la « ville » aux « vides », c'est-à-dire aux espaces naturels et agricoles périurbains. Pourtant, ces espaces peuvent être valorisés autrement que par leur seule valeur paysagère. Les potentiels de ces espaces doivent être mieux exploités, pour générer de l'attractivité économique. Il s'agit de « faire vivre les vides » et d'intégrer la trame verte à la dynamique du territoire.

Pour cela, nous devons imaginer de nouveaux outils et de nouveaux concepts pour créer un projet plus cohérent autour de ces espaces naturels et pour redynamiser les espaces agricoles.



réserve foncière. Cette zone n'est absolument pas concédée au gestionnaire et nous sommes sous la procédure d'une zone d'aménagement différée. Nous opérons actuellement des opérations d'acquisition amiables sur des parcelles de terrain qui sont sur un patchwork de 1 000 hectares. Ces acquisitions sont en cours. L'aéroport de Saint-Exupéry lance actuellement une vraie stratégie foncière sur tout ce potentiel et travaille, bien entendu, à une réflexion plus globale sur les 2 000 hectares actuels et futurs.

RÉGIS NEYRET [PATRIMOINE RHÔNALPIN]

REQUALIFIER LA VILLE SUR LES ANCIENS SITES INDUSTRIELS EXISTANTS

Je voudrais aller en appui aux propos de l'intervenante d'EPORA. En effet lorsque vous nous avez présenté les trois nouveaux pôles pour l'agglomération lyonnaise (centre-est, Vallée de Chimie et Saint-Exupéry), vous ne vous êtes pas appuyée sur des centres existants. Or aujourd'hui on construit des centres autour des centres. D'ailleurs le centre existe aussi en banlieue. À Vaulx-en-Velin par exemple, pourquoi y a-t-il une grande usine qu'on envisage de démolir alors qu'elle fait partie du patrimoine industriel et qu'elle pourrait faire partie d'un nouveau centre ? Je pose donc la question des centres existants.

OLIVIER GIRERD [SOGINDO]

DENSIFIER LES PARCS D'ACTIVITÉS EXISTANTS

Je gère des parcs d'activités, des zones industrielles et de gros immeubles de bureau. Je confirme tout à fait ce qu'ont dit les deux intervenants précédents : il y a beaucoup à faire sur tous les parcs d'activités et les zones industrielles de la région lyonnaise. Il y a quantité de places disponibles et il convient donc restructurer tous les éléments constituant ces parcs. Nous avons une grosse réserve et un important gisement.

JACQUES PETIT

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Toute à l'heure nous avons parlé de Lyon seconde ville en France. On oublie souvent que Lyon est la capitale de la région Rhône-Alpes. Or la région Rhône-Alpes est extrêmement visible en Europe. À l'horizon 2030 tout ce qui recoupe les fonctions dites métropolitaines supérieures seront insuffisantes à Lyon. Il y a en ce moment tout un processus destiné à activer ces activités et il me semble qu'il y a là une opportunité pour que la périphérie devienne une zone à égalité de développement tertiaire par rapport au centre.

PIERRE-YVES DESPERRIER

[EM2C-ALTIS]

CRISE FONCIÈRE : UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

Je souhaite d'abord remercier les organisateurs, car il me semble que c'est l'une des premières fois que l'on trouve réunis autour d'une même table tant de compétences et tant d'horizons. Je souhaiterais parler du problème foncier, ayant un vécu de foncier-Grand Lyon et d'opérateur-promoteur immobilier intervenant notamment sur la Vallée de la Chimie et sur la requalification du 9^e arrondissement.

Il est vrai que dans une réunion comme celle d'aujourd'hui nous arrivons très rapidement à des notions économiques puisque les propriétaires sont effectivement, dans le domaine du foncier, dans une position prédominante. Il me semble que reprocher constamment à l'État et aux collectivités le manque de foncier n'est pas juste. La responsabilité des opérateurs et des promoteurs est aussi de trouver de nouveaux fonciers. D'ailleurs on ne peut qu'être d'accord avec tout ce qui a été dit aujourd'hui, c'est-à-dire requalifier la ville sur des sites existants ne correspondant plus. Dans le domaine de l'immobilier d'entreprise, nous n'entreprenons jamais un projet sans consulter au préalable une collectivité. Le revenu des collectivités est essentiellement

la taxe professionnelle assise sur le développement économique, c'est pourquoi le thème majeur de notre réunion me semble devoir être « comment fait-on une ville à la fois belle et riche ? ».

Selon moi, développer la richesse de tous passe par le développement des activités sur la ville. Enfin, il est vrai que le périmètre du SCOT est sans doute à re-débattre. Nous voyons en effet très bien comment se font, dans notre domaine, le développement de zones d'activités : il se fait souvent dans des zones périphériques qui justement profitent des logistiques ne se développant plus sur Lyon.

JACKY MOUSSEY

[CONSEIL DU DÉVELOPPEMENT]

ET LES PARKINGS ?

Pourrait-on revoir à la hausse de nombre de places de parking dans les copropriétés ? Actuellement je rappelle qu'il y a une place pour 75 m², sachant que chaque foyer possède près de deux voitures. J'aimerais connaître l'avis des professionnels sur cette question et les solutions à apporter pour l'avenir de notre territoire.

JEAN FRÉBAULT

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

QUELLE PLACE DE LA VOITURE EN VILLE ?

Cette question de la voiture est extrêmement sensible et l'on voit bien qu'il y a un courant qui remet en cause la place de la voiture dans la ville. Je vais vous faire état d'un témoignage qu'Alain WEBER voulait apporter. Il était récemment en visite dans des villes italiennes qui développent pour beaucoup d'entre-elles des centres totalement interdits à la circulation mais ouverts aux artisans et aux livraisons. Il y a une sorte de révolution des mentalités qui s'opère. Il me semble qu'il nous faut donc ouvrir le débat afin de savoir où l'on doit mettre le curseur. Il y a des lieux, notam-

ment les centres anciens, où il faut être plus restrictifs, et d'autres moins.

FRANCK SCHERRER

[INSTITUT D'URBANISME DE LYON]

IMAGINER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Prenons un marqueur qui permet de signifier qu'effectivement on ne sait pas très bien penser cette question de l'automobile aujourd'hui. Il y a eu une excellente thèse qui a été soutenue, il y a un an, sur la dépendance automobile des grands périurbains (c'est-à-dire qui n'ont pas d'automobile). On imagine qu'on touche-là à la précarité, à la pauvreté etc. Et bien non. Les périurbains qui n'ont pas d'automobile ont de nombreuses solutions. La première est l'emprunt dans la famille. L'usage familial de l'automobile est une solution éminemment répandue. Par ailleurs, ils font effectivement de la marche à pied, car ils sont dans des logiques de transition. Parfois ce sont des personnes âgées qui de toute façon ont une mobilité réduite. À partir d'une image qui était a priori très négative, on se rend compte que la réalité est beaucoup plus complexe.

À l'inverse est-ce que la solution est d'avoir un deuxième parking résidentiel pour mettre une seconde voiture ? Mais nous savons que les voitures restent à 99% du temps dans un parking et ne servent pas à se déplacer. Faut-il alors développer des solutions plus intelligentes pour la deuxième voiture, comme par exemple la voiture partagée qui peut parfaitement répondre à des besoins occasionnels. Il me semble qu'il existe de nombreuses positions intermédiaires entre la position germanique (avec des éco-zones dans les centres-villes où sont interdites les voitures polluantes en oubliant que ces voitures sont essentiellement la propriété de personnes pauvres, habitant loin dans des zones mal desservies par les transports en commun) où la question sociale est totalement évacuée et la position qui consiste à ne pas vouloir limiter la voiture.

Réfléchir à de nouveaux outils de gestion du foncier

« Nous, collectivités, opérateurs sociaux et opérateurs privés, pourrions grouper nos forces, afin de faire de l'anticipation foncière et de rendre constructible dans le cadre de projets d'ensemble, avec des projets très structurés liés à des concepts de logements à prix abordables y compris pour la promotion privée. »

PATRICE ROLAND [ABC HLM]

« Il me semble qu'il faut associer les propriétaires à une réflexion plus citoyenne sur la mise à disposition de leur foncier. Mais cela ne suffira pas s'il n'y a pas une réelle politique incitative à la mise à disposition du foncier (...). La création des établissements publics fonciers locaux (EPFL) est un outil, et il me semble que nous devons réfléchir à d'autres outils permettant de réduire cette pression sur les propriétaires fonciers. »

YANN MARCHAND [SNAL]

Actuellement, la libération de foncier reste insuffisante et ne permet pas de répondre aux besoins en ressources foncières. Face à ce problème, il faut réfléchir à la mise en place d'outils incitatifs et à une meilleure gestion du foncier. Pour cela, plusieurs pistes ont été proposées :

- limiter la rétention foncière des propriétaires soit par la fiscalité, soit par la responsabilisation des propriétaires ;
- développer les partenariats entre bailleurs sociaux et opérateurs privés pour faire de l'anticipation foncière et pour acquérir des ressources foncières ;
- mettre en place un établissement public foncier, permettant une gestion cohérente des ressources foncières et capable d'anticiper les besoins en foncier.

JACKY MOUSSEY

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

Je suis à moitié satisfait car vous avez peut-être vous-même deux voitures dans votre foyer...

FRANCK SCHERRER

[INSTITUT D'URBANISME DE LYON]

Non. Je suis connu sur la place de Lyon comme étant celui qui défend le rôle intelligent de la voiture dans la ville.

JEAN-PAUL DUMONTIER

[CERTU]

PASSER DES ORIENTATIONS DU SCOT À L'ACTION EN CRÉANT DES OUTILS D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT

Je crois que nous pouvons tous nous féliciter tous de cette réunion et je trouve que les différents acteurs sont tous finalement disposés à avancer. Il me semble que la question que le SCOT pose dans sa mise en œuvre est celle des structures et des équipes qui vont, secteur par secteur, aider ces acteurs très favorables à négocier et mettre au point des formes urbaines différentes, les fameuses innovations dont vous parlez. Tout le monde est prêt à entreprendre des aménagements sur la densité, sur les circulations douces... Il est frappant lorsque l'on va à l'étranger, en Allemagne, en Hollande ou à Barcelone, de trouver secteur par secteur des mini-agences qui sont là pour accueillir les différents opérateurs, négocier avec eux et mettre en œuvre les objectifs auxquels M. Chassin nous a tous fait adhérer. Tout le monde est favorable au développement durable, à une ville verte avec des coulées... Mais s'il n'y a pas des structures de type agence, avec des personnes prêtes à aider les acteurs à négocier, le SCOT restera un vœu pieux.

JEAN-CLAUDE BARTHEZ

[FONDA RHÔNE ALPES]

CULTURE, UNIVERSITÉ : DES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, À AFFICHER PLUS FORTEMENT DANS LE SCOT



Je voudrais faire deux remarques. Je me réjouis d'avoir entendu M. Roland parler de mutualisation et j'espère qu'elle se réalisera au moins au sein des offices HLM, qui sont présidées par des élus et où les directions générales sont parfois quelque peu concentrées sur leurs propres problèmes. Quant aux entreprises pour le logement social qui sont financées essentiellement par le 1 % patronal, on peut aussi espérer qu'un jour ou l'autre elles se mutualiseront.

Ma seconde remarque concerne l'activité économique. Je lis La République et ses territoires, qui est un ouvrage qui vient de paraître, et qui montre qu'il y a non seulement en France mais dans d'autres pays, une répartition des biens qui fait que les villes dont les revenus augmentent le plus ne sont pas les villes où l'on produit le plus mais les villes qui sont considérées comme les plus accueillantes. Et à l'heure actuelle, l'Île de France est une des régions où l'on produit le plus mais où les revenus augmentent le moins au détriment par exemple de la Lozère. Au détriment également du département de l'Hérault qui n'est pas un département dans lequel on trouve beaucoup d'entreprises de production mais où se trouvent la mer, l'université, des centres de recherche et également tout le développement mis en œuvre par le maire au niveau culturel. Un des points de départ du développement de Montpellier, lorsque le maire est arrivé à sa tête, a été le développement culturel. C'est probablement un élément à prendre en compte également à Lyon. J'ajouterais simplement pour terminer que le chiffre de 70 % de Français qui souhaitent habiter une maison individuelle, provient d'une statistique datant déjà de 1946.

JACQUES WELKER

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

TRAMES VERTES ET PRATIQUES DE LOISIRS

Je voulais revenir sur la question des espaces verts, des espaces agricoles et des trames vertes que nous avons évoqués. Il convient effectivement de souligner le

parallèle sur lequel nous commençons à travailler dans le cadre du conseil, entre ces notions et celle de loisirs Il y a lieu de faire un véritable travail pour donner une justification à ces notions de trames vertes, d'espaces agricoles préservés et de mode de vie que l'on pourrait faciliter dans ces espaces. Ce travail servirait également à préserver la notion de paysage. Je voulais donc simplement souligner le fait que vraisemblablement, d'ici quelques semaines, le Conseil ferait peut-être quelques propositions sur ce sujet.

ÉRIC VERRAX [FÉDÉRATION DES PROMOTEURS-CONSTRUCTEURS]

POUR UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION DES PLACES DE STATIONNEMENT ÉCONOMIQUES

Concernant le parking et le stationnement, notre expérience commune montre qu'il est beaucoup plus fréquent qu'un promoteur reste avec des dizaines de parkings dont il ne sait pas quoi faire que l'inverse. Il y a quelques cas où l'obligation réglementaire des deux parkings parfois ou du parking + 1 tous les cinq, nous conduit à avoir une offre insuffisante mais c'est extrêmement rare.

Je souhaiterais faire une proposition que la réglementation actuelle nous empêche de faire. À titre personnel, je roule en Smart, mais en tant que promoteur je ne peux faire de parking pour une Smart. Or, je devrais pouvoir, dans un emplacement de parking normal, faire au moins deux, voire 2,3, stationnements de Smart. Nous pourrions donc imaginer, dans un programme donné, une flotte de parkings utilisables par des personnes ayant des voitures de petite taille, au lieu de conserver un règlement qui nous conduit aujourd'hui, lorsqu'on a un parking qui ne fait pas les 2 m 60 usuels, à être assez facilement assignés. Par conséquent, la réglementation nous empêche d'aller vers des véhicules de petite taille, peu polluants, peu consommateurs et à mon avis souvent suffisant. Car vous savez que les déplacements se font essentiellement seul et non pas à quatre ou cinq dans la voiture.



PASCAL BEAUVERIE

[CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE]

CONSTRUIRE LA VILLE DE DEMAIN AUTOUR DE CENTRALITÉS ÉCONOMIQUES

J'excuse tout d'abord Didier Charbonnel, président de la commission aménagement du territoire de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, qui souhaitait vous apporter une définition par la Chambre

des centralités économiques. L'assemblée générale de la Chambre de commerce du 14 janvier dernier a apporté une définition à ces centralités économiques qui va dans le sens de la prise en compte de l'existant et de constructions de foncier sur des zones déjà existantes. Cette définition tient en six points :

• plus de 50 % de l'espace occupé par des activités économiques, avec une densité d'emplois remarquables, de l'ordre de 100 emplois à l'hectare,

• des investissements privés (bureaux, locaux, aménagements majoritaires),

• des compétences économiques croisées (services aux entreprises, recherche-développement, enseignement professionnel ou supérieur, logistique, centre d'affaires ...),

• une accessibilité aux axes de transports nationaux et évidemment européens. Nous nous plaçons dans les objectifs de la vision métropolitaine, partagés par le Grand Lyon esprit d'entreprendre, de placer Lyon parmi les 15 premières métropoles européennes,

• un rayonnement par des activités industrielles, commerciales ou des événements aptes à attirer des investissements productifs matériels ou immatériels, nationaux ou internationaux.

• L'effet d'entraînement sur l'ensemble de l'agglomération et de la RUL

BRICE ROBERT [AGENT IMMOBILIER]

LA DENSITÉ, AU SERVICE DU LOGEMENT SOCIAL

Je voulais intervenir sur la question des surdensités. Nous constatons par exemple dans les logements HLM, la difficulté de les rendre à des accédants qui finalement pourraient aller ailleurs car leurs conditions de ressources ont changé. Il y a des listes d'attente pour rentrer dans les logements HLM et évidemment le coût de la mise en copropriété ou de la revente des HLM pose

un problème de ressources. D'un autre côté dans le cadre du PLU et du développement durable la densité constructible pourrait être renforcée sur les axes forts de transports, desservis par des métros ou tramways. Dans le cadre du développement durable, la densification de la ville sur ces axes forts crée une ressource qui pourrait être attribuée aux HLM sous forme de taxation ou sous forme d'échange.

Cela contribuerait à leur donner des ressources financières pour revendre leur patrimoine et à leur fabriquer du foncier pour régénérer leur patrimoine. C'est cela qu'on appelle la surdensité. Elle pourrait profiter au logement social dans le cadre évidemment du développement durable qui vise à favoriser l'utilisation des transports en commun en densifiant la ville le long des axes forts de transports.

DENIS EYRAUD [UNION DES COMITÉS D'INTÉRÊTS LOCAUX]

ARTICULER LA MISE EN ŒUVRE DES DIFFÉRENTS DOCUMENTS D'URBANISME

Je suis inquiet sachant que les moyens que nous donnons pour la programmation de l'aménagement urbain ont un retard considérable. Aujourd'hui, nous discutons du PADD, du SCOT, en d'autres termes des premières intentions.

Il faudra un temps relativement long pour aboutir à un SCOT sachant qu'ensuite nous devons réviser les PLU faits avant ce SCOT. Finalement, nous appliquerons le résultat de notre discussion d'aujourd'hui dans dix ans. Or, les circonstances auront évidemment changé. L'augmentation des prix des terrains, leur rareté, tout cela est parfaitement conjoncturel. Dans cinq ans cela aura changé.

Nous avons eu exactement le même problème avec le SDAU qui n'avait jamais été sérieusement appliqué. Il faudrait donc mettre en question cet empilement pour réaliser de l'opérationnel au fur et à mesure de nos réflexions. Tout cela est très difficile juridiquement mais il me semble que ces réflexions globales sont toujours malheureusement en retard d'une guerre.

SANDRINE BITAT

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT]

CONSTRUIRE DES OUTILS JURIDIQUES PLUS SOUPLES, POUR ACCÉLÉRER LA PRODUCTION DE LOGEMENT SOCIAL ET TRÈS SOCIAL

Je m'inscris tout à fait dans ce qui vient d'être dit et je remarque en effet une certaine urgence. Je m'inquiète du développement des logements très sociaux. Il existe une prise de conscience au niveau des logements sociaux, mais les logements très sociaux connaissent encore une pénurie très importante. Il faut aller vite, avoir des outils juridiques souples, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Nous loupons une opportunité. Cette conscience entre les partenaires publics et les partenaires privés qui souhaitent coopérer ensemble ne doit pas s'essouffler.

Par ailleurs j'ai une seconde remarque plus optimiste. Lors du Forum des jeunes, et aujourd'hui lors du Forum des professionnels de l'urbanisme, nous constatons, et c'est tant mieux, de fortes convergences. Ce qui vient d'être dit avec beaucoup de technicité, les jeunes le pensent aussi.

CATHERINE GRANDIN-MAURIN

[CAUE]

S'APPUYER DAVANTAGE SUR L'INTERRÉGIONAL ET SUR LES INTERCOMMUNALITÉS

Je voulais simplement insister sur deux dimensions territoriales qui me paraissent importantes. La dimension régionale nous aurait peut-être permis de rejoindre des questions économiques comme la liaison Lyon-Turin. Et comme le disait Raymond Barre, Marseille est une des portes de Lyon. Justement, il convient de replacer le contexte de l'axe fluvial dans un chapitre interrégional fondamental.

Ma deuxième remarque porte sur l'autre bout de la chaîne à savoir le maillon de l'intercommunalité du projet de territoire. Les élus n'ont pas attendu le SCOT pour développer, au niveau de l'intercommunalité, des projets de territoires cohérents. Ils ne demandent qu'à être en cohérence avec les

La densité au service du logement social ?



Dans le cadre du PLU et du développement durable la densité constructible pourrait être renforcée

sur les axes forts de transports, desservis par des métros ou tramways. Dans le cadre du développement durable, la densification de la ville sur ces axes forts crée une ressource qui pourrait être attribuée aux HLM sous forme de taxation ou sous forme d'échange. Cela contribuerait à leur donner des ressources financières pour revendre leur patrimoine et à leur fabriquer du foncier pour régénérer leur patrimoine. C'est cela qu'on appelle la surdensité. »

BRICE ROBERT [AGENT IMMOBILIER]

Face à la gravité de la crise du logement et afin d'apporter une réponse aux nombreux foyers en attente d'un logement social, il faut accélérer la mise à disposition et à la construction de logements sociaux. De nouveaux moyens peuvent être imaginés, comme le renforcement de la coopération entre bailleurs sociaux et opérateurs privés.

Nous pouvons aussi mettre la « surdensité » au service du logement social, en attribuant aux organismes HLM les logements supplémentaires des immeubles denses.

orientations du SCOT, que ce soit sur les requalifications de zones industrielles ou de la friche agricole. Cette cohérence concerne également les évolutions et mutations rapides de certaines zones (je pense notamment aux vignobles) y compris sur les questions de densité et de centralité de bourgs. Nous avons là un levier important de niveau de responsabilité dans l'intercommunalité qui me semble fondamental.

ALAIN LAPIERRE [LE MUR DE LYON]

LES PRATIQUES SPORTIVES ET DE LOISIRS : UNE PLACE CROISSANTE DANS LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Je travaille avec Jacques Welker sur la problématique du sport et des loisirs sportifs et nous élaborons actuellement une contribution afin d'éclairer les membres du SCOT.

Franck Scherrer a indiqué qu'il fallait donner une place primordiale à la culture au sein de la dynamique métropolitaine. J'ai discuté, par ailleurs, avec Alain Weber, directeur de la Caisse des dépôts, pour lui dire que son exposé sur le rôle de la culture en matière de développement économique, d'attractivité du territoire, de cohésion sociale pouvait tout aussi bien s'assimiler à celui du loisir sportif. La place des loisirs sportifs va devenir au moins aussi importante que celle de la culture dans les années à venir. Je vais prendre deux exemples pour éclairer cette position. Le vieillissement de la population en est un premier. Les seniors ont besoin de loisirs sportifs et non forcément compétitifs. A l'inverse, les jeunes ont besoin de loisirs sportifs au vue des problèmes d'obésité qui se posent.

JEAN FRÉBAULT

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT - DIRECTEUR DE L'AGENCE D'URBANISME]

SORTIR DE L'OPPOSITION VILLE/ TRAME VERTE

Votre voisin, représentant Décathlon, a peut-être envie de rebondir sur votre propos. Il nous avait dit des choses fortes lors des interviews.

RONAN COEURDEROY [DÉCATHLON]

POUR UNE VISION RENOUVELÉE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Nous avons beaucoup parlé de visions culturelle, stratégique, logistique, etc. Pour autant, il manque une vision claire du développement partagé au niveau du Grand Lyon. En effet, les grands acteurs du secteur privé ne pourront pas sans se développer sans une vision architecturale et paysagère intégrant les critères HQE. Nous ne pourrons pas non plus nous développer via une vision court terme du commerce. L'outil commercial se situant en périphérie de Lyon appartient, selon moi, au passé. Tous les centres commerciaux présents sur Lyon, aujourd'hui, sont vieux de dix ou vingt ans. Dans la vision de développement urbain que vous avez, manquent des orientations sur la manière dont ce développement urbain sera accompagné commercialement. Il faut apporter une réponse sur ce point.

JEAN FRÉBAULT

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT - DIRECTEUR DE L'AGENCE D'URBANISME]

Merci. Nous prenons encore une intervention.

LÉON GARAIX [SNAL]

Je veux reprendre deux ou trois interventions précédentes et poser par la suite, une question.

•• Monsieur Devillers évoquait, tout à l'heure, la relation schyzophrénique que nous entretenions avec le monde naturel et agricole. Il pointait l'absence de projets obérant les potentialités sur ce territoire.

•• La SAFER a évoqué la crise de l'agriculture périurbaine. Il est en effet possible de mentionner l'échec de projets menés sur les ZAP (Zones agricoles protégées).

•• Le SCOT fixe un objectif d'accueil de 500 000 personnes d'ici à 2030. Ceci devra

se traduire par des créations de logements. Il est alors préciser que ces dernières n'auront pas vocation à participer à la dissémination du logement en troisième, voire quatrième couronne de l'agglomération lyonnaise.

•• Parmi tous les secteurs de développement pointés par le SCOT, le Centre Est réclame certainement une attention particulière. S'y trouvent actuellement des densités de l'ordre de 30 logements / ha ; il faudra peut-être faire en sorte de doubler cette densité.

•• Nous retrouvons sur l'Est lyonnais un « V » vert. Je me pose la question de l'utilité sociale de la préservation d'un tel espace.

JEAN FRÉBAULT

[CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT - DIRECTEUR DE L'AGENCE D'URBANISME]

Merci beaucoup. Encore un mot ?

MICKAËL LESLOURD [SAFER]

Il faut arrêter d'opposer la ville à la trame verte. Cette opposition est rigide et nous induit en erreur. Il faudra peut-être travailler avec des partenaires privés, étudier la manière d'associer l'espace libre, l'espace ouvert à la vie urbaine. Le « V » vert a une valeur historique mais aujourd'hui, il nous faut réfléchir à la mise en place de nouveaux outils.

Construire une culture commune autour du développement durable

“ Nous parlons beaucoup des trois piliers du développement durable : l'économique, le lien social et l'environnement. Mais il en existe un quatrième extrêmement important, celui de la culture venant donner du corps aux trois premiers. La culture concerne aussi l'information et la formation. Il est particulièrement important de faire passer cette culture-là auprès des élus et de les former au SCOT, aux problèmes de densité et aux grands objectifs. »

THIERRY ROCHE [ARCHITECTE]

“ Il faudrait réussir à mettre en place, sur Lyon, une véritable filière de formation des professionnels aux techniques du développement durable dans toute la chaîne du bâtiment. »

ALAIN WEBER

[CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS]

A l'heure où le développement durable apparaît comme une priorité, il est parfois difficile de sensibiliser l'opinion publique à la conjugaison des 3 piliers du développement durable que sont l'économie, l'environnement et la solidarité.

Il apparaît comme nécessaire de former élus, professionnels et citoyens aux questions de développement durable, d'éco-constructions et de densité, pour qu'ils les intègrent dans leurs réflexions et dans leurs actions quotidiennes. La « culture du développement durable » reste à construire, mais elle constitue un véritable enjeu et la « clé de la réussite » de la mise en œuvre du SCOT.

Synthèses et conclusions



JEAN FRÉBAULT
CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Je voulais tous vous remercier. Les personnes réunies ce matin m'ont semblé représenter la diversité du monde professionnel en matière d'aménagement urbain. Par ailleurs, j'ai apprécié la qualité d'écoute des différents participants les uns par rapport aux autres.

En conclusion, je voudrais indiquer que les propos tenus ce matin seront synthétisés dans des actes. Ces derniers seront diffusés. Pour ma part, je retiendrais deux problématiques fortes de cette matinée.

- ⌘ La première est une attente de travail en commun.
- ⌘ La seconde souligne que ce travail en commun doit se mettre au service de l'élaboration de solutions innovantes en matière de gestion du foncier, de mixité sociale...

J'en profite pour dire qu'Alain Weber a suggéré le développement, sur Lyon, d'une véritable filière de formation des professionnels aux techniques du développement durable dans toute la chaîne du bâtiment. Cette idée est à creuser.

Pour finir, je voudrais rappeler que le Conseil de développement tient des commissions sur ces domaines de l'aménagement du territoire. Le 31 janvier, à 18 h, une séance sera consacrée à l'innovation dans le domaine des transports, des déplacements et de la mobilité urbaine.

Je vous signale que nous avons aussi un site. Des productions que nous avons faites sur le SCOT, la crise du logement, etc. pourront vous intéresser.

JEAN FRÉBAULT
CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Merci. Cette séance était particulièrement foisonnante. Je la considère comme une réussite de par l'ensemble des interventions qui y ont été faites.

Quelques remarques. Nous devons approfondir notre travail quant à la définition de l'échelon métropolitain. Nous devons mieux le connaître. En outre, les agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Étienne coopèrent de plus en plus ensemble et avec l'EPIDA sur ces trois sites. Nous avons tous à progresser en la matière. Certains d'entre vous travaillent déjà à cet échelon. C'est à ce niveau que nombre de questions que nous nous posons trouvent des réponses. Il faut avec le SEPAL, les collectivités, les conseils de développement animer ce grand territoire dont nous ne mesurons pas encore bien l'importance.

S'agissant des contradictions des trois piliers du développement durable, ceci constitue leur intérêt. Le constat est que nous ne pouvons pas véritablement y arriver. En effet, le Grenelle de l'environnement n'est pas le Grenelle du développement durable. Pour cause: le pilier social n'a pas été traité au cours du Grenelle de l'environnement. Par ailleurs, il pose dans le discours un certain nombre de problèmes. Pour autant, nous devons travailler sur ces piliers pour en tirer d'éventuelles innovations. Suivant cette perspective, nous

devons ouvrir avec le SEPAL et les collectivités, un certain nombre de chantiers importants. Parmi ces derniers :

- ⌘ La question du foncier est majeure et contradictoire;
- ⌘ Celle de l'appareil productif également.
- ⌘ La question de la densité devra être abordée ;
- ⌘ La thématique énergie et territoire pourra être utilement abordée par rapport à la réduction d'émission des gaz à effet de serre.

Quant à l'Agence d'urbanisme, elle n'est pas assez ouverte sur vos professions, vous qui participez pour partie et de plus en plus à la construction de la ville. Je suis intéressé pour inventer des nouvelles formes de travail et de partenariat. Ceci peut paraître assez révolutionnaire pour une agence d'urbanisme gagnée à la culture du public. Nous sommes néanmoins conscients que les acteurs publics sont de moins en moins les seuls à opérer à l'aménagement des villes. Je souhaite ouvrir ce chantier de relations de travail.

ANDRÉ CHASSIN
DIRECTEUR
DU SEPAL

Je voudrais remercier très vivement le Conseil de développement, son président et son équipe pour avoir organisé une telle matinée. Cette réunion a été particulièrement productive.

Des pistes d'action ont été évoquées ce matin. Elles ont été listées et je ne les reprendrai donc pas. Je voudrais pour autant revenir sur une de ces pistes d'action. Nous avons eu un bureau du SEPAL, hier, qui a été l'occasion de faire un point de bilan sur les résultats du Grenelle de l'environnement. Les élus autour de la table ont pointé l'inadaptation de l'appareil productif lyonnais dans le domaine du bâtiment aux ambitions et objectifs qu'ils se fixaient pour ce territoire. Vous nous avez dit aujourd'hui la même chose. Cette piste peut ainsi nous intéresser sachant qu'elle est économique, urbaine et bien adaptée au contexte de notre agglomération.

Cette réunion doit aussi être le premier moment d'une démarche d'ensemble. Nous ne devons pas attendre l'approbation du SCOT pour se poser la question de sa mise en oeuvre. Dans les attitudes des acteurs, il faut faire en sorte de faire bouger l'agglomération sur un certain nombre de points. Nous avons déjà fait évoluer les choses: sur la question des pôles commerciaux périphériques, du développement de l'est lyonnais, les mentalités ont changé et ce territoire n'est plus considéré comme un territoire extérieur mais bien comme un futur centre.

Je note qu'aujourd'hui, au sein de cette assemblée, des acteurs ont proposé un certain nombre d'offres de travail. Il va falloir qu'en partenariat avec le Conseil de développement et sur des chantiers restant à déterminer, nous trouvions les bons acteurs et nous retrouvions autour de la table pour commencer à travailler. La phase de conception du document recoupe la moitié de l'investissement ; la phase de réalisation, l'autre moitié. Nous devons absolument inventer de nouveaux outils. En effet, en France, nous avons une culture de l'aménagement qui distingue de manière trop radicale la planification et le domaine opérationnel. Nous devons être capables de trouver l'outil technique faisant le lien entre les deux secteurs.

Merci à tous pour la richesse de vos interventions.



GRANDLYON
communauté urbaine

20, rue du Lac - BP 3103
69399 Lyon cedex 03
tél : 04 78 63 41 82 - fax : 04 78 63 48 80
grandlyon.com