

C. OPTION : « AMENAGEMENT »**Sujet : « Les espaces périurbains : quelle place dans l'aménagement des territoires ? »**

Vous répondrez aux questions suivantes. Vous élaborerez au moins une construction graphique.

QUESTION 1 (5 points)

A partir du corpus documentaire, mettez en évidence la multiplicité des enjeux soulevés par la croissance périurbaine.

QUESTION 2 (5 points)

Dans quelle mesure les instruments de gouvernance et de planification territoriales sont-ils adaptés à ces enjeux ?

QUESTION 3 (6 points)

A partir des exemples proposés dans le corpus et d'autres de votre connaissance, montrez en quoi la prise en compte du périurbain implique un changement à la fois d'échelle et de contenu des politiques publiques. Quels sont les facteurs de résistance à ce changement ?

QUESTION 4 (4 points)

Pourquoi peut-on dire que le périurbain reste un impensé de l'aménagement des territoires ? Justifiez votre réponse.

LISTE DES DOCUMENTS FOURNIS

- Document 1. Le fait périurbain en France – 1 graphique, 1 schéma, 1 photo

a. Évolution des sous-espaces des aires urbaines entre 1962 et 2006

[Source : « La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification », in *INSEE Première*, juin 2009]

b. Schéma typologique et coupe longitudinale d'une entrée de ville

[Source : E. Verdeil, « Les entrées de ville de Martigues », in *Mappemonde*, 1995, n°3, p. 32-36]

c. La mosaïque périurbaine

[Source : S. Cordobes, R. Lajarge, M. Vanier, « Vers des périurbains assumés. Quelques pistes stratégiques pour de nouvelles régulations de la question périurbaine », in *Territoires 2040*, 2010, n°2, p. 21-32].

- Document 2. L'emploi dans les espaces périurbains – 3 tableaux

a. Evolution du nombre d'emplois dans les couronnes périurbaines (1982-2007)

b. Evolution du nombre d'actifs dans les couronnes périurbaines (1982-2007)

c. Provenance des actifs travaillant dans les couronnes périurbaines (1982-2007)

[Source : L. Chalonge, F. Beaucire, « Evolution de l'emploi dans les couronnes périurbaines (1982-2007) : de la dépendance à l'interdépendance », in D. Pumain, M.-F. Mattei (dir.), *Données urbaines 6*, Paris, Economica, p. 61-64]

- Document 3. Les périurbains et l'urbanité – 2 textes

a. « Clubbisation » ou intégration fonctionnelle ?

[Source : E. Charmes, « Les communes périurbaines face à la métropole : sécession ou intégration fonctionnelle ? », in *métropolitiques*, article mis en ligne le 01 juillet 2013. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-communes-periurbaines-face-a.html>]

b. Les périurbains, des urbains comme les autres ?

[Source : J. Lévy, « Liens faibles, choix forts : les urbains et l'urbanité », in *La vie des idées*, article mis en ligne le 29 mai 2013. URL : <http://www.laviedesidees.fr/Liens-faibles-choix-forts-les.html>]

- Document 4. Pratiques et politiques de mobilité dans les espaces périurbains – 2 graphiques, 2 textes

a. La mobilité quotidienne de quelques habitants tourangeaux selon le géotype de résidence

b. La part des différents modes de déplacement selon le géotype de résidence

[Source : L. Cailly, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », in *EspacesTemps.net*, article mis en ligne le 13 mai 2008. URL : <http://espacestemps.net/document5093.html>]

c. Mobilités périurbaines et « territoires vécus »

[Source : L. Cailly, « Le SCoT à l'épreuve des modes d'habiter périurbains. Quelques réflexions exploratoires », Communication à la journée d'étude *Schéma de cohérence territoriale et dynamiques territoriales*, Université de Tours François Rabelais, mars 2010. URL : http://www.gridauh.fr/fileadmin/gridauh/MEDIA/2011/accueil/centres_associes/cailly.pdf]

d. Le tram-train de l'Ouest Lyonnais

[Source : C. Ferrero, « La région Rhône-Alpes va lancer un tram-train pour doubler la fréquentation des TER de l'Ouest Lyonnais », in *laGazette.fr*, article mis en ligne le 5 juillet 2012.

URL : <http://www.lagazettedescommunes.com/121525/la-region-rhone-alpes-va-lancer-un-tram-train-pour-doubler-la-frequentation-des-ter-de-l%E2%80%99ouest-lyonnais>]

- Document 5. Le périurbain dans les territoires et les instruments de gouvernance – 4 cartes, 2 tableaux, 2 textes

a. La place du périurbain dans les territoires de gouvernance (2008)

[Source : E. Roux, M. Vanier, *La périurbanisation : problématiques et perspectives*, Paris, La Documentation française, 2011]

b. Périmètres institutionnels et territoires vécus de la métropole Nantes-Saint-Nazaire

[Source : B. Fritsch, « Nantes-Saint-Nazaire, métropole exemplaire ? », in *L'Information géographique*, 2006, n°4 (Vol. 70), p. 25-45. URL : www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2006-4-page-25.htm]

c. Limite du SCoT et dynamique périurbaine dans l'aire urbaine de Tours

[Source : L. Cailly, « Le SCoT à l'épreuve des modes d'habiter périurbains. Quelques réflexions exploratoires », Communication à la journée d'étude *Schéma de cohérence territoriale et dynamiques territoriales*, Université de Tours François Rabelais, mars 2010. URL : http://www.gridauh.fr/fileadmin/gridauh/MEDIA/2011/accueil/centres_associes/cailly.pdf].

d. Les démarches inter-SCoT en cours et en projet en France en 2009

[Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme – Ile-de-France, *Les démarches inter-SCoT en France. État des lieux en 2009 et perspectives*, Paris, IAU, 2010]

e. Le SCoT de l'Ouest lyonnais : un « malthusianisme foncier » ?

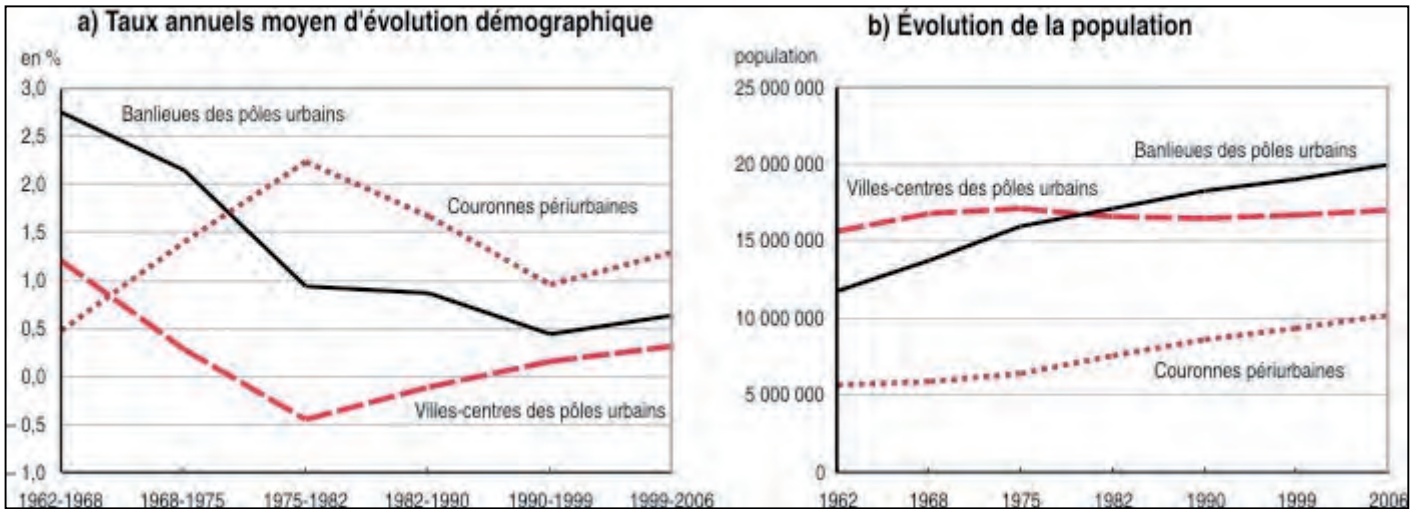
[Source : E. Charmes, « Le malthusianisme foncier », in *Études foncières*, 2007, n° 125, p. 12-16].

f. Débats autour du futur SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

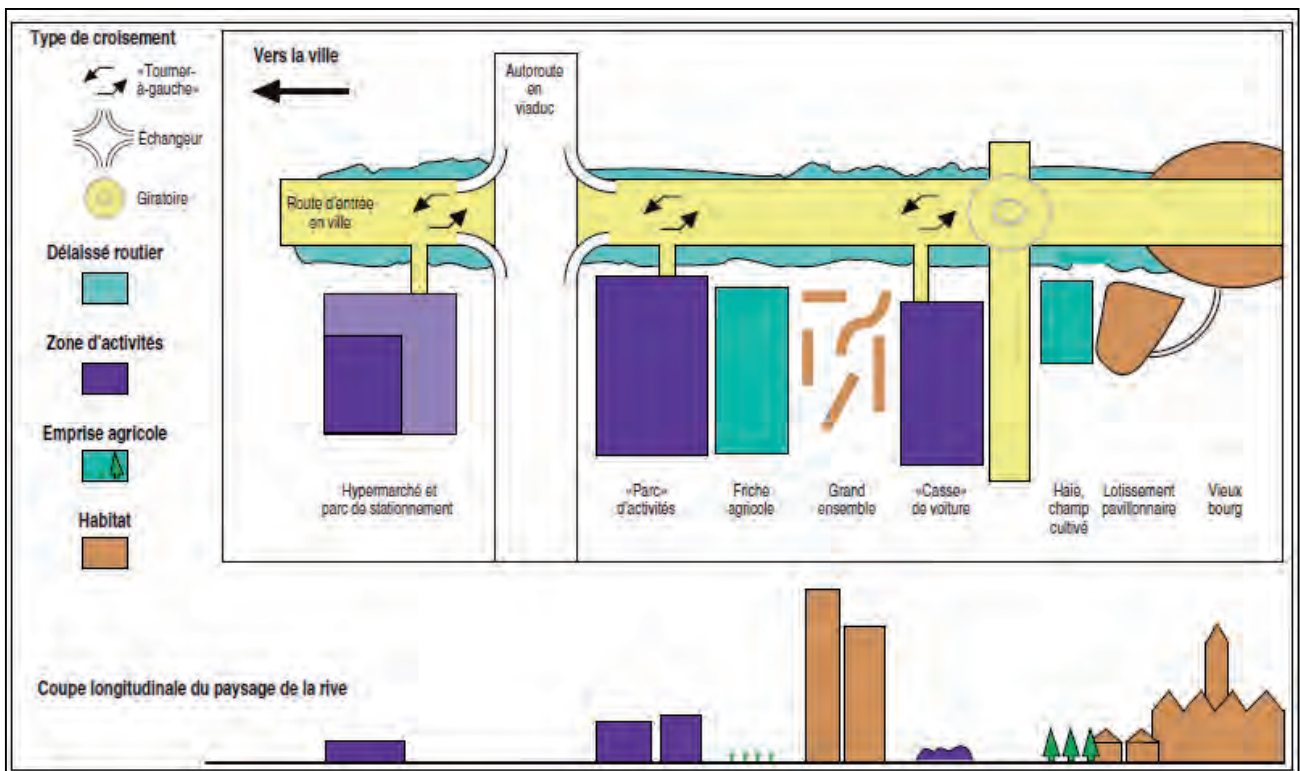
[Source : « Les nouveaux paysages », *Sud Ouest*, 6 octobre 2008]

Document 1. Le fait périurbain en France

a/ Évolution des sous-espaces des aires urbaines entre 1962 et 2006



b/ Schéma typologique et coupe longitudinale d'une entrée de ville



c/ La mosaïque périurbaine



Périphérie de Caen, 2010

Document 2. L'emploi dans les espaces périurbains

a/ Evolution du nombre d'emplois dans les couronnes périurbaines (1982-2007)

	Emplois 1982	Emplois 1990	Emplois 1999	Emplois 2007
Aires urbaines de plus de 80 000 emplois	6 754 000	7 175 597	7 494 800	8 049 584
Dont villes-centres	3 586 600	3 597 225	3 626 700	3 399 112
Dont banlieues	2 376 900	2 729 346	2 934 900	3 491 129
Dont couronnes	790 500	849 026	933 200	1 159 343

b/ Evolution du nombre d'actifs dans les couronnes périurbaines (1982-2007)

	Actifs 1982	Actifs 1990	Actifs 1999	Actifs 2007
Aires urbaines de plus de 80 000 emplois	6 578 100	6 878 953	7 358 300	7 856 687
Dont villes-centres	2 591 200	2 263 146	2 477 100	2 300 133
Dont banlieues	2 732 400	3 109 006	3 148 000	3 463 731
Dont couronnes	1 254 500	1 506 801	1 733 200	2 092 823

c/ Provenance des actifs travaillant dans les couronnes périurbaines (1982-2007)

Provenance des actifs travaillant dans les couronnes	En 1982	En 2007
Interne aux couronnes	80	64
Banlieues	7	14
Villes-centres	7	11
Rural mutipolarisé	6	11
Total	100	100

Document 3. Les périurbains et l'urbanité

a/ « Clubbisation » ou intégration fonctionnelle ?

L'idée que les périurbains seraient, plus que leurs homologues des centres-villes, égoïstes, repliés sur l'entre-soi, voire sécessionnistes, tend à s'estomper au profit de l'idée qu'ils sont des urbains presque comme les autres. Les uns et les autres sont porteurs de valeurs politiques et éthiques qu'il est difficile de distinguer. Pourtant, les territoires périurbains continuent à se distinguer par les politiques qui y sont menées. Celles-ci sont, en effet, fréquemment orientées par des préoccupations exclusivistes, selon une logique que nous avons proposé de qualifier de « clubbisation ». Ce constat peut sembler contredire l'idée que les périurbains ne sont pas particulièrement tentés par la sécession ; cette contradiction n'est qu'apparente. D'abord, le choix de résider dans un club résidentiel n'est pas nécessairement l'expression d'un rejet de l'altérité ou d'un refus de solidarité. Ensuite, loin de devoir être opposées, clubbisation et intégration fonctionnelle sont deux faces d'un même processus. De ce point de vue, pour promouvoir la justice socio-spatiale, il faut sans doute moins lutter contre la clubbisation que déterminer comment faire avec elle. [...]

Le problème vient de ce que la perspective dominante sur le sujet s'appuie sur une conceptualisation du lien social quelque peu obsolète, où les effets des mobilités quotidiennes et résidentielles sont mal pris en compte. Les critiques font généralement comme si le quartier de résidence constituait l'intégralité de l'espace de vie des personnes, comme si les habitants d'un club résidentiel formaient une communauté autonome. Or c'est très loin d'être le cas : le club résidentiel périurbain n'est pas la ville et résider dans un tel club n'est pas se mettre à l'écart de la ville. Bien au contraire. Par définition, les habitants des communes périurbaines travaillent pour une large part (au moins 40 %) hors des limites de leur commune ; dans les faits, pour les petites communes résidentielles (les plus concernées par la clubbisation), c'est la quasi-totalité de la population active qui traverse chaque jour les limites communales. Plus généralement, beaucoup de périurbains passent l'essentiel de leur vie éveillée hors de leur commune de résidence. De telles pratiques spatiales renvoient à une dépendance fonctionnelle à l'égard de la ville qui ne peut pas être

comprise en termes de sécession. Dire que l'on fait sécession, en effet, c'est dire que l'on se met en retrait de la société. Or s'il y a une forme de repli sur l'entre-soi, ce repli est temporaire et limité à l'espace domestique. [...]

Pour autant, la clubbisation et, plus précisément, les formes de gouvernement des territoires périurbains mettent à l'épreuve le lien social et l'intégration politique à l'échelle des métropoles. Par exemple, le malthusianisme foncier et immobilier fréquemment mis en œuvre dans les règlements d'urbanisme pour préserver le cadre de vie est une forme d'égoïsme. Ce malthusianisme constitue un obstacle important pour la planification des métropoles ou pour la production de logements. De même, les ressources fiscales des villes moyennes et des banlieues des grandes villes souffrent de la concurrence des communes périurbaines qui attirent les classes moyennes. [...]

Il nous semble, cependant, que ce n'est pas en stigmatisant un supposé sécessionnisme que l'on résoudra ces problèmes. Mettre en avant le sécessionnisme, c'est raisonner comme si la métropole s'opposait au club résidentiel ; c'est dire aux périurbains qu'il n'est pas légitime d'opposer la défense de leur cadre de vie aux projets métropolitains. Avec de tels arguments, on peut être certain de susciter des réactions d'opposition franche. [...] Ainsi, plutôt que d'engager la bataille sur le terrain des valeurs morales, il faudrait créer l'espace d'un débat sur les conditions de mise en œuvre de politiques de solidarité.

b/ Les périurbains, des urbains comme les autres ?

Les périurbains sont des urbains. [...] J'ai proposé dès 1994 de traiter comme intra-urbains des espaces qui peuvent avoir l'apparence de la campagne sans avoir plus rien de rural. [...] Je n'ai pas cherché à généraliser un modèle périurbain en niant la diversité des modes d'urbanisation contemporains. Il ne faut d'ailleurs pas surestimer la portée conceptuelle du terme « périurbain » : cela reste un indicateur relativement faible dans la mesure où, si on s'en tient à la définition de l'INSEE, il combine un critère morphologique (la disjonction du bâti vis-à-vis d'une agglomération préexistante), en soi insuffisant car uniquement matériel, et un critère fonctionnel consistant à prendre en compte les mobilités domicile-travail, ce qui est très restrictif pour appréhender les interdépendances entre lieux.

Par ailleurs, le cas français n'est pas généralisable, car il possède des spécificités fortes. Un étalement peu régulé, morphologiquement déconnecté des villes qui l'engendrent et s'accrochant à un ancien espace rural vidé de sa substance ? Ce n'est pas le cas de la Suburbia nord-américaine, qui s'est étendue par expansion continue à partir de centres urbains faibles. Ce n'est pas le cas au Japon, où les maisons individuelles, nombreuses certes, mais petites, serrées les unes contre les autres et imbriquées dans un espace non résidentiel, n'ont pas empêché le maintien de hauts niveaux de densité et de diversité. Ce n'est pas le cas de la Chine, où l'urbanisation s'exprime par la mise en place de configurations à forte urbanité, autrement dit, de villes. Même en Europe, ce n'est pas le cas en Espagne, où la demande de maisons individuelles à l'écart des villes est faible. Ce n'est pas non plus le cas en Flandre ou en Italie du Nord, où (comme aujourd'hui en Chine de l'Est, à Java ou au Vietnam) un tissu agro-industriel compact s'est transformé en réseau urbain à mailles fines. Ce n'est même pas le cas dans l'Europe germanique (Allemagne, Autriche, Suisse) où, à l'exception des bassins industriels en crise, la régulation politique de l'espace a fortement atténué les tendances au laisser-faire géographique qui caractérise les espaces périurbains français. Il est donc tout à fait absurde, pour ne pas dire ridicule, de présenter le périurbain, comme cela a été fait parfois, comme le régime normal de l'urbanisation contemporaine. [...]

Par ailleurs, nous devons, en étudiant l'espace français, assumer la faible qualité conceptuelle de ces découpages et transformer cette faiblesse en avantage. Nous disposons d'un cadre, d'une sorte de fond de carte dont nous connaissons les limites intellectuelles. Que peut-il nous apprendre si nous le croisons avec des informations venant d'un autre domaine de l'analyse du monde social ? La réponse repose en partie sur le résultat qu'on obtient. Comme j'ai eu l'occasion de l'écrire, c'est d'abord en me laissant déranger par des phénomènes surprenants, observés et mesurés empiriquement que je me suis trouvé méthodologiquement contraint de ne pas ignorer ce type de découpage. En 1992, j'avais remarqué que les habitants des communes-centres des grandes agglomérations avaient presque tous voté en majorité en faveur du traité de Maastricht. En 1997, j'avais noté que le Front national obtenait de très bons scores aux élections législatives dans une vaste périphérie parisienne débordant jusque dans les départements voisins de l'Île-de-France. C'étaient là des faits qui s'imposaient à moi, confirmés par la suite à toutes les consultations électorales. Plus tard, en systématisant et en affinant les données disponibles, en sophistiquant la cartographie pour la rendre plus précise et plus parlante, je suis arrivé à la conclusion que les votes se distribuaient très différemment selon les gradients d'urbanité. On observe des choses tout à fait comparables en Suisse, notamment dans les nombreuses votations portant sur des enjeux d'exposition à l'altérité, à propos de l'Europe, des musulmans, des homosexuels etc., et donnant des distributions géographiques des votes toujours similaires. [...] Tout cela conduit à reconnaître qu'il se passe bien quelque chose et à chercher un surcroît d'intelligibilité par des interprétations vraisemblables et cohérentes. [...]

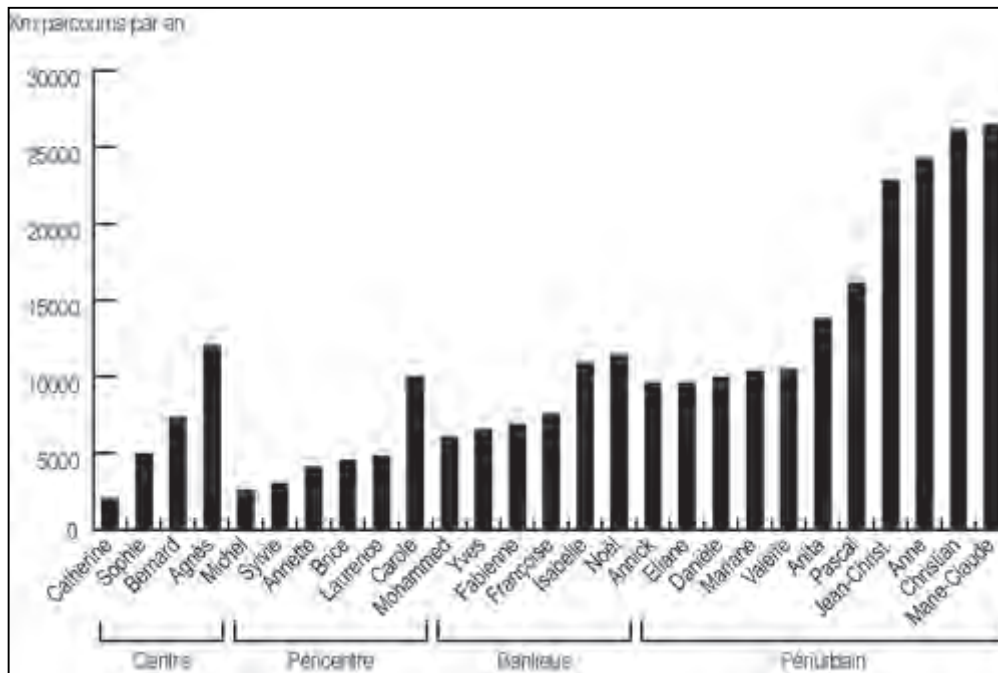
Ce qu'on peut dire, en première approche, c'est que nous vivons dans des espaces en archipel, dont les îles sont des systèmes urbains aux paysages variés mais reproduisant la même configuration. Il est clair qu'un habitant du périurbain français ressemble davantage à un habitant de centre-ville qu'à un paysan de Bornéo d'aujourd'hui ou de la France du XIX^e siècle. Cela ne signifie pas qu'il n'y ait pas de différences, qui sont plus que des nuances, à l'intérieur du monde urbain. [...] D'abord, la taille compte pour caractériser l'aire urbaine dans son ensemble et son agencement. Ce ne sont pas les mêmes sociétés urbaines, un système productif différents, des catégories sociales en proportions différentes, si l'on est à Nevers, à Angoulême, à Lyon ou à Paris. Ainsi, le périurbain, par exemple, représente moins de 15 % dans l'aire urbaine de Paris alors qu'il peut atteindre le quart, parfois le tiers de la population des aires urbaines de moins de 200 000 habitants. Par ailleurs, les aires urbaines les plus grandes sont aussi les plus denses, les mieux desservies en transports publics. Dans l'ensemble, le périurbain des grandes villes est moins différent des zones les plus centrales que celui des petites, en particulier en matière d'attitude politique. [...]

En approfondissant davantage l'analyse de l'espace français, j'ai pu montrer que ce qui était vrai pour le vote l'était aussi pour d'autres caractéristiques de la société. Le croisement des gradients d'urbanité avec d'autres variables permet d'identifier des sous-ensembles géographiques intéressants, et d'autant plus qu'ils se retrouvent dans la plupart des aires urbaines. Si, en règle générale, les zones périurbaines présentent des revenus moyens proches de la moyenne de l'aire urbaine (mais des patrimoines plus élevés), cette mesure repose sur la juxtaposition d'unités très homogènes et très contrastées entre elles. Nous avons pu montrer que, à la limite de la banlieue et du périurbain, on trouve un « anneau des seigneurs », c'est-à-dire une aire grossièrement circulaire concentrant de hauts revenus.

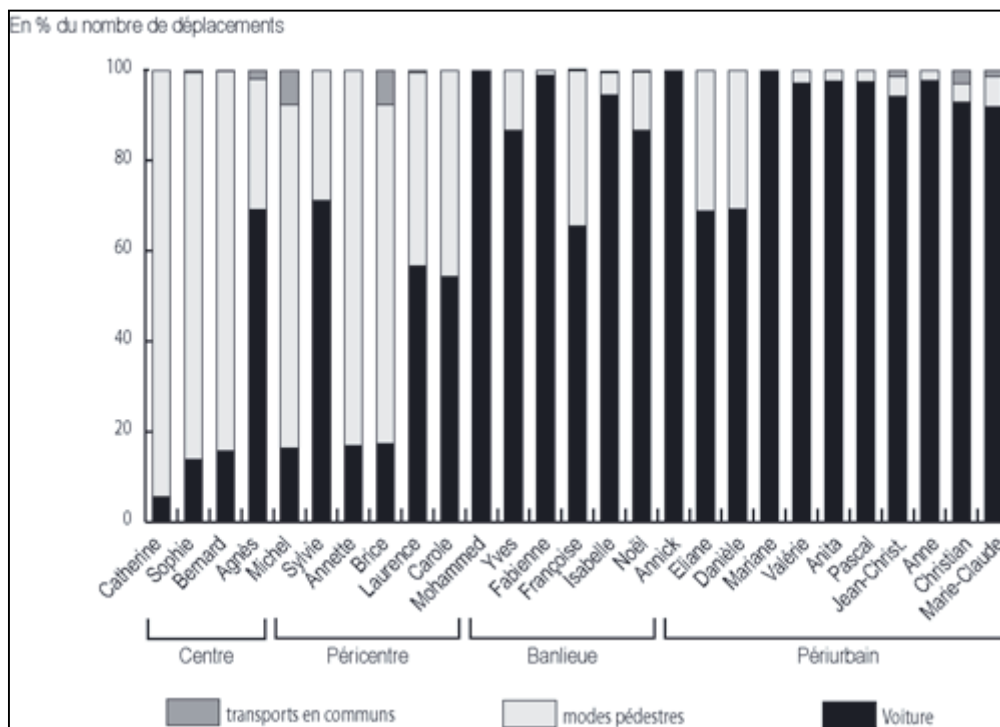
Ce constat invite à la fois à rendre plus précise la délimitation des gradients d'urbanité. En problématisant davantage la notion de gradient, on lui donne aussi plus de substance. Le principe qui veut que l'espace français contemporain soit organisé avant tout selon des logiques intra-urbaines qui se retrouvent peu ou prou dans toutes les aires urbaines rompt avec la tradition de la géographie régionale classique qui se représentait les villes comme des sous-ensembles un peu particuliers immergés dans des pays ruraux dotés, pour l'éternité, d'une identité intangible.

Document 4. Pratiques et politiques de mobilité dans les espaces périurbains

a/ La mobilité quotidienne de quelques habitants tourangeaux selon le géotype de résidence



b/ La part des différents modes de déplacement selon le géotype de résidence



c/ Mobilités périurbaines et « territoires vécus »

L'analyse des pratiques spatiales révèle un décalage important entre la mobilité liée au travail, toujours fortement polarisée par les agglomérations urbaines, et les mobilités hors-travail qui présentent une organisation nettement plus périphérique. Ces dernières font naître de nouvelles proximités à l'échelle de la commune de résidence et des communes voisines. Elles dessinent des aires de pratiques essentiellement périurbaines, dotées d'une certaine cohérence, intégrant fréquemment la « centralité périphérique » la plus accessible pour les achats ou les pratiques socioculturelles. Le décalage entre la géographie du travail et du hors-travail forme ainsi une première atteinte à l'unité (donc à la pertinence) des bassins de vie. En deuxième lieu, la mobilité de travail elle-même, analysée plus en détail, montre une évolution rapide vers un modèle périphérique plus affirmé, notamment pour l'emploi peu qualifié de production et de services qui se trouve de plus en plus localisé ou relocalisé à proximité des nœuds ou des axes routiers, parfois à distance des agglomérations urbaines. Ce processus de desserrement de l'emploi accentue l'évolution polycentrique des territoires urbanisés, à l'inverse de la nomenclature en aires urbaines qui, en dépit du bon sens, pérennise une vision mono-centrique. L'analyse des mobilités résidentielles conforte également un tel schéma : aux côtés des flux centrifuges qui alimentent depuis l'origine la dynamique périurbaine s'impose un mouvement résidentiel interne (impulsé notamment par les natifs du périurbain) qui témoigne, là encore, d'une relative autonomisation des territoires périurbains. Cette dernière met à mal l'image d'un seul et même bassin de vie. Excepté dans les plus petites aires urbaines, où les périphéries urbaines vivent en symbiose avec les villes-centres, l'existence d'un bassin unitaire et gravitaire ne se retrouve jamais. Dans les grandes aires urbaines, les figures de l'archipel ou de la ville-réseau fournissent une bien meilleure image des territoires de pratiques. Ces derniers n'ont manifestement ni la forme et ni l'échelle que les auteurs de la carte des « territoires vécus » leur avaient prêtées !

d / Le tram-train de l'Ouest Lyonnais

La région Rhône-Alpes et la SNCF vont mettre en service le tram-train de l'Ouest Lyonnais, le plus important de France, sur un réseau à trois branches de 55 km et comportant 24 rames du constructeur Alstom. [...] L'enjeu est important en termes de mobilité durable et de report du trafic automobile vers le ferroviaire puisque le conseil régional prévoit de passer de 6 500 voyageurs/jour actuellement à 13 000 voyageurs en 2013 puis à 20 000 en 2020. Le tram-train permettra ainsi un service adapté aux transports périurbains avec une vitesse à 100 km/h et des capacités d'accélération et de freinage plus performantes pour un temps de trajet de 40 minutes environ. D'importants travaux ont été également effectués sur l'infrastructure (électrification, réalisation d'un « shunt », etc) et deux gares supplémentaires ont été construites. L'adoption du tram-train est aussi un changement de concept du transport public de voyageurs qui évolue du transport ferroviaire en TER aux déplacements périurbains dans un nouveau matériel roulant. [...] La modernisation des lignes de l'Ouest Lyonnais et la mise en service du tram-train ont représenté un investissement de 300 millions d'euros, dont 70% financés par la région Rhône-Alpes (7% par le Grand Lyon, 4,5% par le Rhône, 1,5% par les communes, et 17% par RFF, la SNCF et l'Etat). La région a acquis les 24 rames pour un montant de 102 millions d'euros en crédit-bail.

Document 5. Le périurbain dans les territoires et les instruments de gouvernance

a/ La place du périurbain dans les territoires de gouvernance (2009)

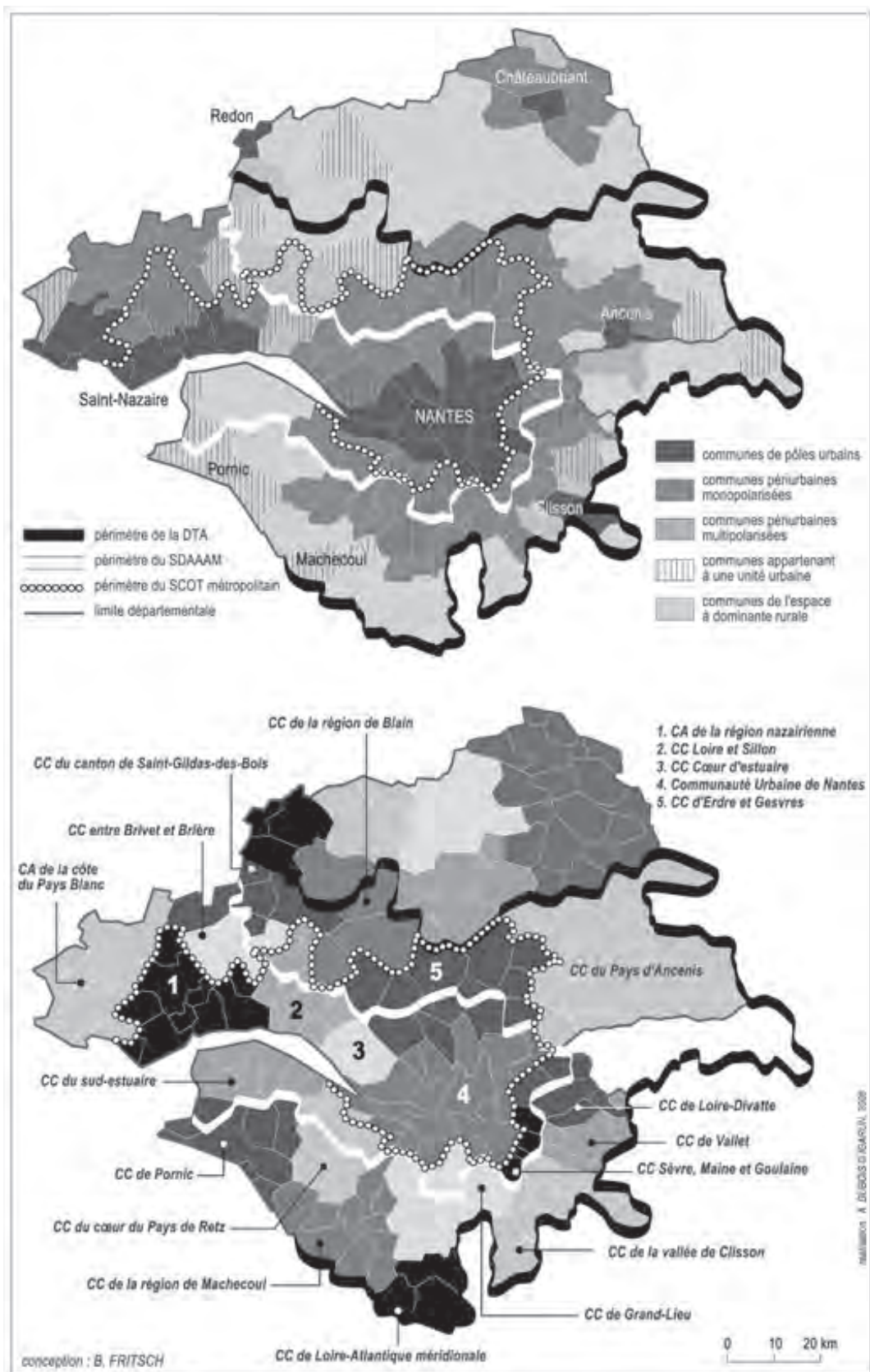
		Pays	EPCI à TPU ¹	SCOT ²	PNR ³
<i>Poids en France</i>	En % des communes	80%	15%	46%	10%
	En % de population	47%	68%	68%	6%
<i>Taux de périurbanisation</i>	% de communes périurbaines [France 21%]	38%	45%	57%	35%
	% de la population périurbaine [France 21%]	29%	18%	23%	30%
<i>Taux de couverture du périurbain</i>	% des communes périurbaines	74%	49%	64%	9%
	% de la population périurbaine	64%	64%	76%	9%

¹ Etablissement public de coopération intercommunale à taxe professionnelle unique.

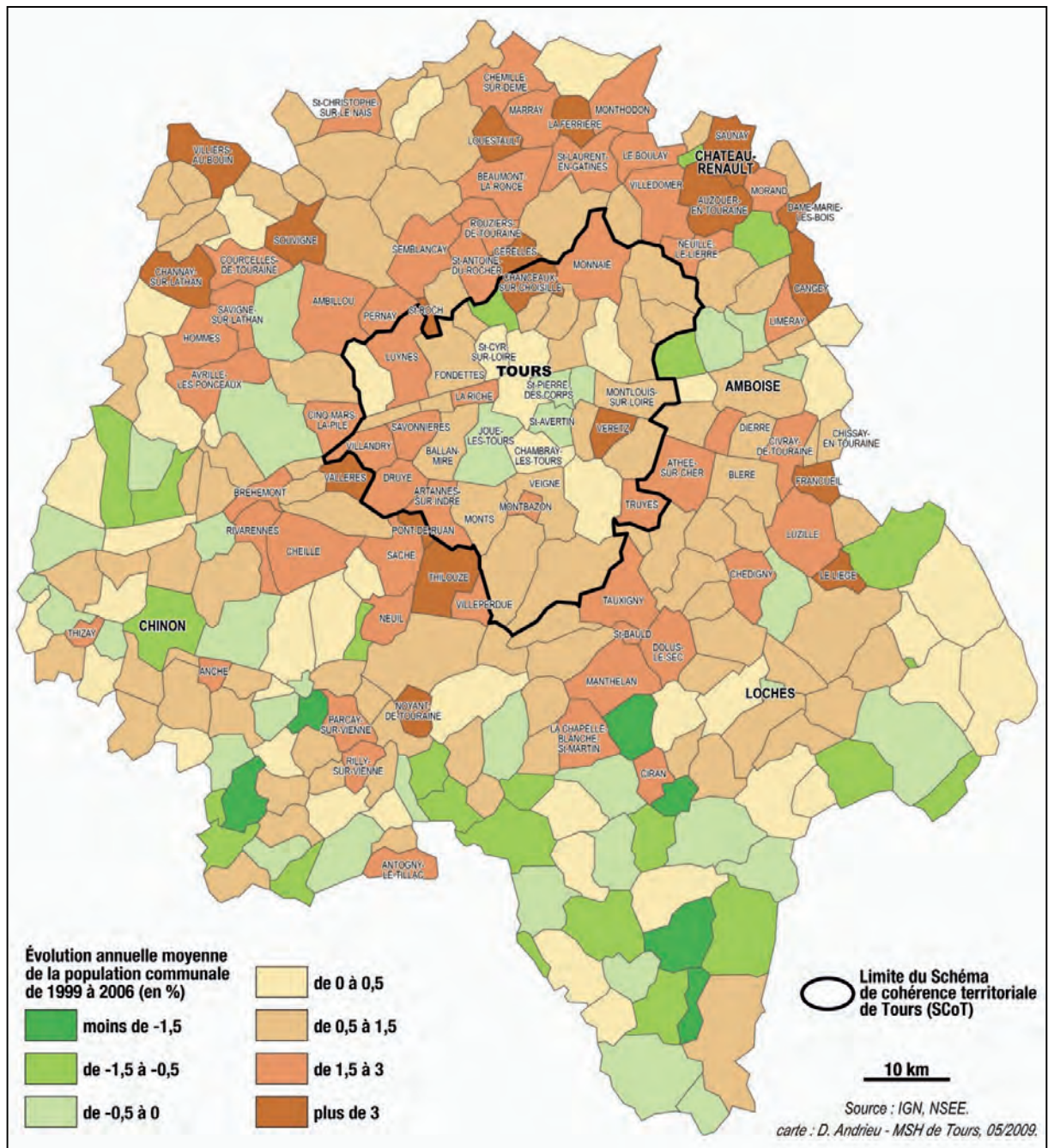
² Schéma de cohérence territoriale.

³ Parc naturel régional.

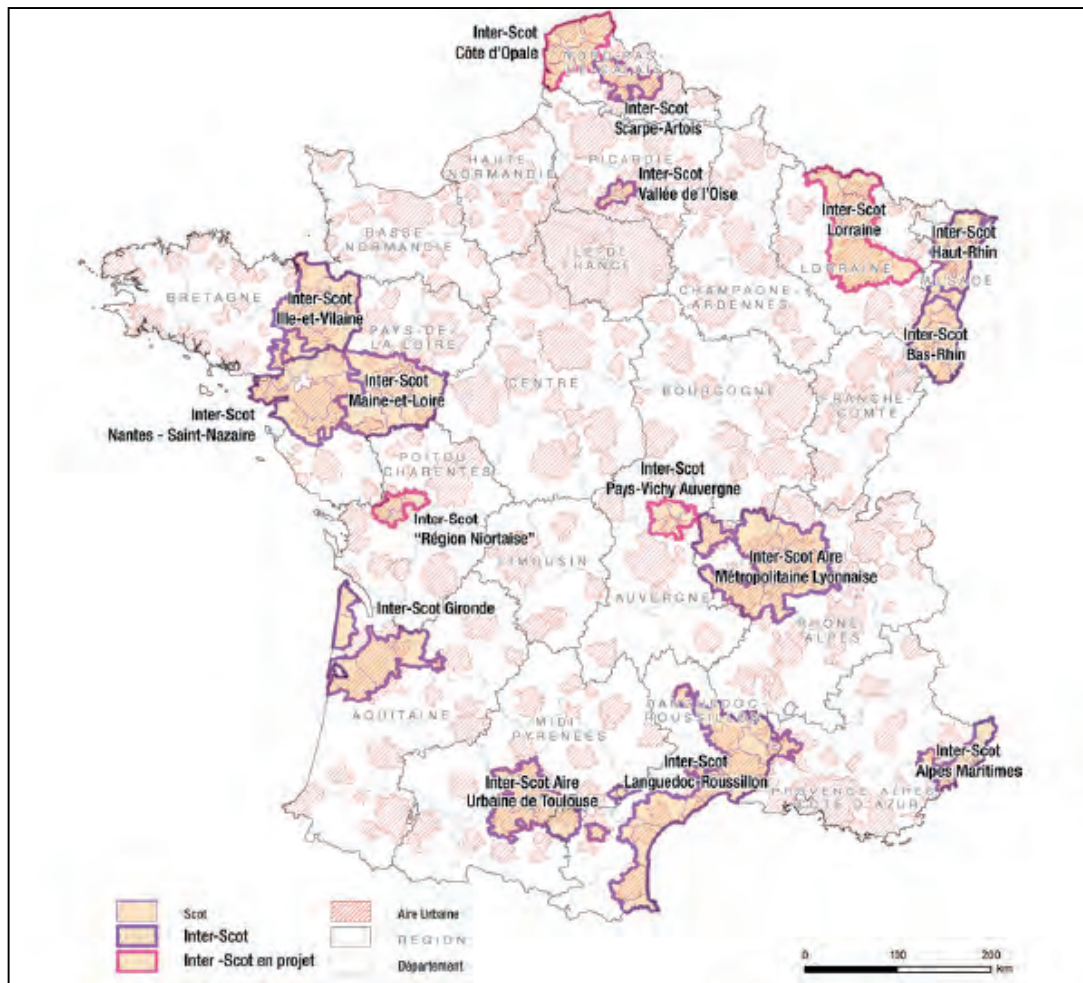
b/ Périmètres institutionnels et territoires vécus de la métropole Nantes-Saint-Nazaire



c/ Limite du SCoT et dynamique périurbaine dans l'aire urbaine de Tours



d/ Les démarches inter-SCoT en cours et en projet en France en 2009



Inter-Scot	Nombre et type d'intercommunalités ²	Nombre de Scot
Aire métropolitaine lyonnaise	61 (1 CU, 8 CA, 54 CC)	11
Aire urbaine de Toulouse	26 (1 CU, 2 CA, 23 CC)	4
Alpes-Maritimes	8 (1 CU, 3 CA, 4 CC)	5
Bas-Rhin	42 (1 CU, 41 CC)	7
Haut-Rhin	34 (2 CA, 32 CC)	8
Scarpe-Artois	13 (1CU, 4 CA, 8CC)	4
Nantes-Saint Nazaire	26 (1 CU, 2 CA, 23 CC)	8
« Région Niortaise »	5 (1 CA, 4 CC)	3
Vallée de l'Oise	6 (2 CA, 4 CC)	4
Languedoc-Roussillon	77 (67 CC, 10 CA)	19
Ile-et-Vilaine	30 (3CA, 27CC)	7
Maine-et-Loire	30 (3CA, 27 CC)	7
Gironde	26 (1CU, 1CA, 24CC)	6
Pays Vichy-Auvergne	5 (1CA, 4CC)	5
Lorraine	57 (1CU, 3CA, 53CC)	4
Côte-d'Opale	18 (1CU, 3CA, 14CC)	6
Total	462	108

e/ Le SCoT de l'Ouest lyonnais : un « malthusianisme foncier » ?

On le sait, la transformation par la loi Solidarité et renouvellement urbain des schémas directeurs en SCoT n'a pas eu l'effet escompté. On espérait, par une règle (dite « règle des 15 kilomètres ») empêchant les communes périurbaines d'ouvrir des zones à l'urbanisation si elles ne faisaient pas partie du périmètre d'un SCoT, pousser ces mêmes communes à entrer dans les structures porteuses de ces SCoT et à y coopérer avec les agglomérations centres. Cependant, loin de faire rentrer les communes périurbaines dans le domicile parental, la « règle des 15 kilomètres » a été le déclencheur d'un vaste mouvement d'émancipation qui paraît aujourd'hui difficilement réversible. Si certaines métropoles sont parvenues à se doter d'un SCoT qui couvre leur aire urbaine, beaucoup d'autres n'ont pas atteint cet objectif. Ainsi, la région de Lyon compte actuellement dix SCoT. [...] L'un de ces SCoT est particulièrement intéressant pour le propos qui nous occupe ici : le SCoT de l'Ouest lyonnais. Le territoire couvert par ce SCoT a la forme d'une banane dont les 48 communes et les quelques 105 000 habitants couvrent tout le pourtour ouest de l'agglomération lyonnaise, des confins du Beaujolais au Nord à la vallée du Giers au Sud. Son contenu reprend la volonté des communes du secteur de contenir leur expansion. Une disposition illustre bien cette volonté : le SCoT prévoit de maintenir une bande non construite d'au moins 600 mètres entre chaque commune. De même, il affirme la nécessité de préserver l'activité agricole afin de dresser un obstacle supplémentaire à l'encontre de l'urbanisation. En même temps, ce SCoT s'adapte bien aux exigences de la loi Solidarité et renouvellement urbain et à celles de la région métropolitaine lyonnaise. Les rédacteurs du SCoT présentent en effet leur volonté de limiter leur croissance comme un moyen de réduire l'étalement urbain ! Ils se plaignent même officieusement que les communes plus éloignées des Monts du lyonnais n'adoptent pas la même attitude qu'eux, notamment parce que l'urbanisation de ces communes entraînent un surcroît de trafic sur les routes du secteur, déjà très encombrées. Le malthusianisme des communes de l'Ouest lyonnais est également bien accueilli par la communauté urbaine de Lyon, à tel point que l'on peut se demander si les engagements pris auraient été différents si le SCoT du Grand Lyon avait couvert le territoire de l'Ouest lyonnais. [...] La raison en est qu'un objectif central du SCoT de l'Ouest lyonnais est de faire du territoire un « poumon vert ». Or ce projet s'accorde bien avec une thématique récurrente dans les documents de planification régionale : celle de la « ceinture verte ». Le Grand Lyon trouve un autre avantage dans la réduction de la croissance des communes situées hors de son périmètre : cela lui permet de limiter les migrations résidentielles et de donner de meilleures conditions de réussite à ses opérations de renouvellement urbain, à commencer par la plus connue, « Lyon Confluence ». Le seul problème [...] est le report de l'étalement urbain vers les Monts du lyonnais !

f/ Débats autour du futur SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

« Ce SCoT doit, plus que précédemment le schéma directeur, prendre en compte le développement durable avec une véritable évaluation environnementale », explique-t-on au SYSDAU, le syndicat mixte porteur de cette démarche. [...] On le sait, certains maires ont la gâchette facile en matière de développement, avec une vision pouvant s'arrêter aux limites de leur seule commune. En totale contradiction avec un aménagement du territoire nécessitant une vision globale. Benoit Aulanier, conseiller municipal Verts de Léognan, siège au SYSDAU : « L'aménagement du territoire est une question de fond. Il ne faudrait pas que cette révision donne lieu à des cuisines internes... où certains s'échangent des astuces pour contourner le schéma ! Il faut ainsi préserver une discontinuité entre le Bassin d'Arcachon et la CUB, en arrêtant de remplir le secteur périurbain. » [...] Vice-président du SYSDAU, Pierre Ducout, le maire (PS) de Cestas, est incontournable : « Il s'agit d'une « consommation raisonnée » de l'espace. Il y aura un seul SCoT sur l'aire métropolitaine, mais en discussion avec l'Arcachonnais et le Libournais. Nous sanctuariserons les terroirs les plus remarquables. Nous avons pour objectif la maîtrise qualitative du développement périurbain : pour l'habitat une gestion contrôlée des petits hameaux et une baisse des surfaces moyennes construites. Quant aux espaces ruraux, ils ne font pas l'objet d'une protection spécifique, mais on indique que le développement doit être économe. S'agissant des maires qui veulent une zone d'activités, cela va se discuter. C'est vrai que si la population augmente, nous aurons besoin de terrains car il est souhaitable d'avoir un équilibre entre emplois et résidents ».