



N° 2023-09

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE
SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET DE
PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE –
SEPAL**

Séance du 10 juillet 2023

Date de convocation :
Le 29 juin 2023

L'an deux mille vingt-trois, le lundi 10 juillet à 14h00

Date d'affichage :
Le 30 juin 2023

Le Conseil syndical du Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal), légalement convoqué, s'est réuni au Sepal, sous la présidence de M. Bruno BERNARD, Président du Sepal,

Nombre de conseillers :

En exercice	26
Présents	20
Pouvoirs	-
Votants	-

Étaient présents : M. Benjamin BADOUARD, M. Bruno BERNARD, M. Patrice BERTRAND, Mme Delphine BORBON, M. Michel BOULUD, Mme Claire BROSSAUD, Mme Vinciane BRUNEL VIEIRA, M. Raphaël DEBÛ, Mme Myriam FONTAINE, M. Stéphane GOMEZ, M. Philippe GUELPA-BONARO, M. Jean-Charles KOHLHAAS (Suppléant), M. Gaël PETIT, Mme Emilie PROST, M. Mattia SCOTTI (Suppléant), M. François THEVENIEAU, M. Daniel VALERO, M. Nicolas VARIGNY, Mme Béatrice VESSILLER et M. Paul VIDAL,

formant la majorité des membres en exercice.

Absents (Excusés) : M. Jérémy CAMUS, Mme Sylvie CARRE, Mme Gisèle COIN, M. Raphaël IBANEZ, M. Jean-Pierre JOURDAIN, M. Michaël MAIRE, M. Luc SEGUIN et M. Alexandre VINCENDET.

OBJET : Révision du Scot - Débat sur le projet d'aménagement stratégique

Le Conseil syndical,

Vu le rapport n°2023-09 par lequel il est exposé ce qui suit :

1_ Cadre législatif et réglementaire

1.1/ Le Conseil syndical a prescrit la révision du Scot de l'agglomération lyonnaise le 15 décembre 2021.

Le dossier de Scot tel que prévu à l'article L 141-2 du Code de l'urbanisme, est composé comme suit :

- « 1° Un projet d'aménagement stratégique ;
- 2° Un document d'orientation et d'objectifs ;
- 3° Des annexes.

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. »

Aux termes de l'article L141-3 du Code de l'urbanisme :

« Le projet d'aménagement stratégique définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent. Ces objectifs peuvent être représentés graphiquement. Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols, les transitions écologique, énergétique et climatique, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie, une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux, ainsi qu'en respectant et mettant en valeur la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages.

Le projet d'aménagement stratégique fixe en outre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation »

Sur cette base et au regard de l'intensification des enjeux auxquels l'agglomération lyonnaise est confrontée, le comité syndical s'est fixé l'objectif de :

- Construire un projet de territoire ambitieux et agir pour un développement et un aménagement soutenable et solidaire du territoire de l'agglomération lyonnaise, dans un dialogue renforcé avec les territoires voisins ;
- Contribuer à la résilience globale du territoire, à la réduction des inégalités sociales entre les territoires ;
- Placer au cœur du projet la question des transitions écologiques, climatiques, énergétiques, économiques et sociales ;
- Permettre de clarifier les intentions et prioriser les choix entre politiques d'aménagement, de développement et/ou de préservation selon les secteurs et espaces considérés.

1.2/ La révision a également été engagée pour mettre le Scot en adéquation avec le droit en vigueur et les nouveaux documents « supra-Scot » dont notamment :

- La mise en compatibilité avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Auvergne Rhône-Alpes adopté le 20 décembre 2019 et la mise en compatibilité avec les règles générales du fascicule dudit document, étant rappelé qu'il est en cours de modification et qu'il définira l'objectif à atteindre en matière de sobriété foncière ;

- La mise en compatibilité avec le Schéma Régional des Carrières (SRC) Auvergne-Rhône-Alpes adopté le 8 décembre 2021 ;
- La mise en compatibilité avec le Plan de gestion du risque inondation (PGRI) ;
- La mise en compatibilité avec le Schéma directeur et de gestion des eaux (SDAGE) 2021-2026, ainsi que du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est lyonnais.

2_ Cadrage du débat sur le projet d'aménagement stratégique

2.1/ Après une phase de diagnostic et d'échanges avec les élus du territoire, le Sepal aborde aujourd'hui la première étape du futur Scot : l'élaboration du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS).

Sur le plan procédural, le Code de l'urbanisme dispose qu'« un débat a lieu au sein de l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 sur les orientations du projet d'aménagement stratégique au plus tard quatre mois avant l'examen du projet de schéma. » (art. L.143-18).

Ce débat ne fait pas l'objet d'un vote.

2.2/ A l'occasion de la prescription de la révision du Scot, le Conseil syndical a identifié les objectifs précis suivants :

- Promouvoir un développement fondé sur la qualité des espaces urbains et villageois, la qualité de vie, le bien-être et la santé, au bénéfice des ménages et entreprises de l'agglomération lyonnaise ;
- Structurer le développement urbain en s'appuyant sur les atouts de la multipolarité pour favoriser un développement plus équilibré du territoire à l'échelle de l'agglomération lyonnaise et dans le cadre d'un dialogue et d'une coordination renforcés avec les agglomérations voisines (Saint-Etienne, Villefranche, Vienne, les Portes de l'Isère, communautés de communes de l'Ouest du Rhône ...) ;
- Promouvoir une stratégie de développement économique favorisant à l'échelle de l'agglomération lyonnaise et de l'aire métropolitaine une répartition plus équilibrée des activités, des emplois et des grands équipements, notamment en matière d'enseignement supérieur et de formation ;
- Garantir un territoire de vie solidaire et renforcer la cohésion territoriale au sein de l'agglomération lyonnaise et des bassins de vie :
 - en favorisant un équilibre et des conditions équitables d'accès aux services, commerces, équipements et emplois en matière de santé, formation, culture, sports, éducation...
 - en développant une offre de logements accessible, diversifiée et adaptée à tous types de ménages ;
- Accélérer la transformation de l'économie vers des modèles consolidant le tissu économique et l'emploi locaux, intégrant la transition écologique et les enjeux d'économie circulaire, d'économie des ressources, d'optimisation foncière et de qualité des zones économiques (services, desserte multimodale, performance énergétique et environnementale...) ;

- Inscrire l'agglomération lyonnaise dans une trajectoire de réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et de neutralité carbone à l'horizon 2050, basée sur la sobriété énergétique et la production locale d'énergies renouvelables et de récupération ; promouvoir une véritable stratégie d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques ;
- S'inscrire dans la trajectoire nationale de « Zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050 et l'objectif de division par deux de la consommation d'espaces d'ici 10 ans, à décliner sur le territoire Sepal, pour protéger le capital naturel et les ressources du territoire (biodiversité, eau, sols, agriculture et alimentation, ...) ; renforcer les politiques de régénération des sols, de désimperméabilisation et de renaturation ;
- Préserver, valoriser et travailler à la régénération des fonctionnalités des sols et sous-sols - qui présentent un intérêt majeur pour la biodiversité, la santé, l'agriculture et l'alimentation, l'approvisionnement en eau, l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques, ... ;
- Engager une véritable politique des fleuves, qui représentent un atout pour leur valeur écologique, paysagère, touristique, de mobilité et d'agrément, et notamment pour le transport multimodal de marchandises ;
- Faire plus globalement de l'eau une composante majeure du projet de territoire : préservation quantitative et qualitative de la ressource en eau, gestion du risque, préservation des milieux aquatiques, aménagement de villes et de villages perméables... ;
- Favoriser les conditions d'une production et d'un approvisionnement locaux et durables dans tous les domaines : agriculture, matériaux, énergie ;
- Promouvoir un changement de modèle d'urbanisme commercial qui tienne compte des évolutions structurelles de comportements d'achats ; promouvoir une offre maillée à l'échelle des bassins de vie, proche des lieux de vie et des centralités, économe en foncier ; favoriser la requalification des zones commerciales vers des lieux de vie multifonctionnels. Pour cela, élaborer un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) répondant aux besoins diversifiés de la population et anticipant les besoins logistiques associés ;
- Répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises et améliorer l'accessibilité des différents pôles de vie et zones économiques, dans l'agglomération lyonnaise et avec ses territoires voisins ;
- Favoriser la transition écologique des mobilités :
 - Réduire les besoins de déplacement par la promotion d'une ville compacte, multifonctionnelle, des « courtes distances » et un meilleur équilibre des emplois, à l'échelle du Sepal et de l'aire métropolitaine ;
 - Promouvoir une politique de mobilité « bas carbone » en favorisant le développement des alternatives à l'autosolisme : lignes fortes de transports collectifs urbains, « RER à la lyonnaise », réseau modes actifs et futures voies lyonnaises, voies réservées sur route/autoroute, liaisons interurbaines à haut niveau de service, co-voiturage et autopartage, ... ;
 - Développer des politiques alternatives au fret routier en confortant l'offre d'équipements et l'usage des infrastructures ferroviaires et fluviales ;

- Articuler étroitement développement urbain, notamment social, et déplacements, en tenant compte des réseaux de transports collectifs structurants mais aussi de l'ensemble des opportunités et services offerts par le bouquet de mobilité ;
 - Prendre en compte beaucoup plus fortement dans la réflexion du Scot le transport des biens et des services et les besoins de logistique urbaine pour répondre aux enjeux d'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise et à l'essor du commerce numérique.
- Concilier les enjeux d'une ville accueillante pour les habitants et les entreprises et compacte dans ses formes pour réduire les besoins de déplacements, avec ceux d'une ville désirable, proposant une diversité de cadre résidentiels, une qualité urbaine et villageoise, une proximité aux espaces de nature et le développement de services et d'aménités répondant aux besoins de la population et des actifs ;
 - Mettre les enjeux de santé au cœur des politiques d'aménagement et réduire l'exposition des populations aux nuisances et aux risques : pollution de l'air, nuisances sonores, risques naturels et technologiques, îlots de chaleur urbains... ;
 - Renforcer la présence du végétal et de la pleine terre au sein des quartiers, des villes et des bourgs, par des politiques de préservation, de désimperméabilisation, voire de renaturation, qui jouent un rôle important pour la qualité du cadre de vie, la biodiversité, la gestion du risque inondation, l'infiltration des eaux dans la nappe et l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques ;
 - Préserver et valoriser les paysages et le patrimoine naturel, architectural, urbain et villageois de l'agglomération lyonnaise, à toutes les échelles ;
 - Travailler à la bonne échelle, en cohérence et en complémentarité avec les territoires voisins de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne et favoriser les coopérations dans différents domaines comme les mobilités, l'alimentation, les stratégies d'accueil démographique, économique, résidentielle, l'économie circulaire, la production énergétique locale, l'alimentation en eau...

2.3/ Sur cette base, l'élaboration du projet d'aménagement stratégique s'est appuyée sur :

- les enseignements du bilan du Scot en vigueur validés le 15 décembre 2021, du diagnostic du territoire et d'expertises complémentaires (état initial de l'environnement (EIE), étude Paysages, sols et résilience ; analyse de la consommation d'espace et évaluation des capacités d'accueil économiques et résidentielles du territoire ; projections démographiques et implications en matière de besoins en logements ; diagnostic de l'offre artisanale, commerciale et logistique et analyse des comportements d'achat ;
- trois cycles de commissions politiques, thématiques et géographiques, ayant permis aux élus et partenaires de partager les enjeux et d'identifier les priorités et grands objectifs à atteindre ;
- une démarche de concertation ambitieuse, prenant la forme d'une enquête et de six rencontres publiques ayant permis d'entendre et de comprendre les préoccupations et attentes de la population ;
- les échanges avec les personnes publiques associées.

Plusieurs instances du Sepal, Bureaux et Conseils syndicaux, ont permis d'approfondir certaines thématiques particulières :

- 9 novembre 2022 : la sobriété foncière dans le cadre de la phase 1 de l'expertise Zéro Artificialisation Nette ;
- 13 mai et 16 décembre 2022 : les sols et les paysages, dans le cadre de l'étude Paysages, sols et résilience ;
- 10 mars 2023 : l'offre et la demande commerciale, dans le cadre de la présentation des principaux résultats de l'enquête comportement d'achats des ménages (CCI Lyon Métropole)
- 7 avril 2023 : les projections démographiques Insee et l'estimation des besoins de logements ;
- 10 mai 2023 : l'aménagement commercial et logistique dans le cadre de la présentation du diagnostic du Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL).
- 14 juin 2023 : la présentation du porter à connaissance et de la note d'enjeu de l'État et premiers échanges autour des grandes orientations du projet de PAS.

Par ailleurs, les Conseils du 16 décembre 2022 et du 7 avril 2023 ont permis d'échanger sur les premiers objectifs et les orientations stratégiques tirés des commissions politiques, de la concertation habitante et des expertises techniques. Sur cette base, elles ont été présentées lors de commissions géographiques réunissant les élus communaux, communautaires et métropolitains au printemps 2023. Enfin, un pré-projet d'aménagement stratégique à soumettre au débat a été transmis par mail à l'ensemble des membres du Conseil syndical le 8 juin ; cet envoi a été renouvelé lors de l'envoi de la convocation, le 30 juin 2023.

3/ Grandes orientations du projet d'aménagement stratégique (PAS)

Le projet d'aménagement stratégique renouvelle les fondements du projet de territoire pour garantir un territoire vivable, désirable et équilibré ; il s'appuie sur les trois idées force suivantes qui structurent l'ensemble du projet :

1. Une agglomération fertile, neutre en carbone et adaptée au changement climatique

- Garantir un territoire habitable par une politique de reconquête paysagère et d'anticipation face aux dérèglements climatiques :
 - Protéger durablement et régénérer le patrimoine naturel, agricole et paysager et la biodiversité
 - Se prémunir des dérèglements climatiques et des risques majeurs
- Économiser, régénérer nos ressources et limiter l'empreinte des activités humaines :
 - Protéger la ressource en eau et restaurer le cycle de l'eau
 - Engager le territoire dans une stratégie de neutralité carbone et de sobriété dans l'usage des ressources énergétiques et de matière
 - Réduire la consommation d'espace et préserver les sols

- Favoriser les savoir-faire locaux et les filières économiques plus responsables
 - o Accueillir une diversité d'activités économiques et accompagner les filières au service de la population et de la transition écologique
 - o S'engager dans un tourisme responsable au service du territoire et de ses habitants
 - o Renforcer la sécurité alimentaire en développant une production agricole locale et de qualité

2. Une agglomération accueillante, favorable à la santé et au vivre-ensemble

- Assurer la cohésion sociale et l'accès au logement pour toutes et tous
 - o Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins des ménages à tous les âges de la vie
 - o Répondre aux besoins de logements sociaux et abordables
 - o Garantir la cohésion sociale et le vivre ensemble dans tous les territoires de l'agglomération
- Aménager la ville des proximités
 - o Favoriser la mixité des fonctions dans les tissus urbains
 - o Favoriser une densification urbaine désirable et adaptée aux différents territoires
- Aménager une ville qui prend soin de ses habitants et du vivant
 - o Améliorer la qualité, la sécurité et le confort urbain
 - o Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé des populations
 - o Renforcer l'accès à la nature, à la culture et au sport en tous points de l'agglomération

3. Une agglomération multipolaire, équilibrée, ouverte sur l'aire métropolitaine et au-delà

- Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie
 - o Conforter les polarités comme lieux préférentiels du développement urbain
 - o Faire du bassin de vie l'échelle du quotidien
 - o Organiser l'offre commerciale à toutes les échelles
 - o Mailler finement les bassins de vie par une offre de mobilité décarbonée
- Garantir une accessibilité robuste et décarbonée à l'agglomération
 - o Déployer des services express régionaux métropolitains (SERM)
 - o Consolider l'accessibilité multimodale du territoire au sein du corridor méditerranéen transeuropéen
 - o Garantir la qualité et la pérennité des infrastructures et des services numériques

- Organiser les fonctions économiques, logistiques et commerciales dans une logique de rééquilibrage, d'efficacité foncière et de coopération territoriale à toutes les échelles
 - o Inscrire le développement de l'agglomération dans une logique de complémentarité économique et de coopération à toutes les échelles
 - o Développer une approche économe et stratégique du foncier à vocation économique et permettre une organisation efficace de la logistique
 - o Accompagner le changement de modèle et repenser la vocation des espaces commerciaux monofonctionnels

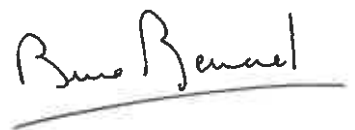
Suite à la transmission préalable et à la présentation des orientations du projet d'aménagement stratégique, un débat est organisé conformément aux dispositions de l'article L 143-18 du Code de l'urbanisme.

Le Conseil syndical prend acte de ce que le débat sur les orientations du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) a eu lieu conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme.

Pour extrait conforme,

Le Président,

Bruno BERNARD





SCOT 2040 AGGLOMERATION LYONNAISE

Projet de PROJET D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUE - PAS

Annexe à la Délibération n°2023-09

Table des matières

ANNEXE au rapport n°2023-09	1
Préambule : la révision du Scot, entre continuités et ruptures	4
Synthèse des grands constats porteurs d'enjeux	4
Une agglomération dynamique qui dispose de nombreux atouts.....	4
Un modèle d'aménagement qui met en tension les ressources et l'atteinte d'objectifs environnementaux	4
Entre spécialisation économique et inégalités sociales, l'enjeu d'un rééquilibrage territorial	4
Des enjeux territoriaux singuliers.....	5
Nouvelle trajectoire d'évolution et nouvel horizon	5
Face aux incertitudes quant à la nature et l'ampleur des évolutions, la nécessité d'un Scot agile... ..	5
... qui garantisse un territoire vivable, désirable, inclusif et résilient	5
Trois ambitions pour garantir un territoire habitable, désirable et équilibré	7
A/UNE AGGLOMERATION FERTILE, NEUTRE EN CARBONE ET ADAPTEE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	7
A1- Garantir un territoire habitable par une politique de reconquête paysagère et d'anticipation face aux dérèglements climatiques.....	7
A1-1. Protéger durablement et régénérer le patrimoine naturel, agricole et paysager et la biodiversité.....	7
A1-2. Se prémunir des dérèglements climatiques et des risques majeurs	9
A2- Économiser, régénérer nos ressources et limiter l'empreinte des activités humaines.....	11
A2-1. Protéger la ressource en eau et restaurer le cycle de l'eau	12
A2-2. Engager le territoire dans une stratégie de neutralité carbone et de sobriété dans l'usage des ressources énergétiques et de matière.....	13
A2-3. Réduire la consommation d'espace et préserver les sols.....	16
A3-Favoriser les savoir-faire locaux et les filières économiques plus responsables.....	17
A3-1. Accueillir une diversité d'activités économiques et accompagner les filières au service de la population et de la transition écologique	17
A3-2. S'engager dans un tourisme responsable au service du territoire et de ses habitants... ..	19
A3-3. Renforcer la sécurité alimentaire en développant une production agricole locale et de qualité.....	20
B/UNE AGGLOMERATION ACCUEILLANTE, FAVORABLE À LA SANTE ET AU VIVRE-ENSEMBLE	22
B1- Assurer la cohésion sociale et l'accès au logement pour toutes et tous	22

B1-1. Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins des ménages à tous les âges de la vie.....	22
B1-2. Répondre aux besoins de logements sociaux et abordables.....	24
B1-3. Garantir la cohésion sociale et le vivre ensemble dans tous les territoires de l'agglomération	25
B2- Aménager la ville des proximités	26
B2-1. Favoriser la mixité des fonctions dans les tissus urbains.....	27
B2-2. Favoriser une densification urbaine désirable et adaptée aux différents territoires	28
B3- Aménager une ville qui prend soin de ses habitants et du vivant	29
B3-1. Améliorer la qualité, la sécurité et le confort urbain.....	30
B3-2. Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé des populations	31
B3-3. Renforcer l'accès à la nature, à la culture et au sport en tous points de l'agglomération	32
C/ UNE AGGLOMERATION MULTIPOLAIRE, EQUILIBREE, OUVERTE SUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET AU-DELA	34
C1- Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie	34
C1-1. Conforter les polarités comme lieux préférentiels du développement urbain	35
C1-2. Faire du bassin de vie l'échelle du quotidien.....	38
C1-3. Organiser l'offre commerciale à toutes les échelles.....	39
C1-4. Mailler finement les bassins de vie par une offre de mobilité décarbonée	40
C2- Garantir une accessibilité robuste et décarbonée à l'agglomération.....	41
C2-1. Déployer des services express régionaux métropolitains (SERM)	42
C2-2. Consolider l'accessibilité multimodale du territoire au sein du corridor méditerranéen transeuropéen.....	43
C2-3. Garantir la qualité et la pérennité des infrastructures et des services numériques	45
C3- Organiser les fonctions économiques, logistiques et commerciales dans une logique de rééquilibrage, d'efficacité foncière et de coopération territoriale à toutes les échelles	46
C3-1. Inscrire le développement de l'agglomération dans une logique de complémentarité économique et de coopération à toutes les échelles	46
C3-2. Développer une approche économe et stratégique du foncier à vocation économique et permettre une organisation efficace de la logistique	47
C3-3. Accompagner le changement de modèle et repenser la vocation des espaces commerciaux monofonctionnels.....	50

PRÉAMBULE : LA RÉVISION DU SCOT, ENTRE CONTINUITÉS ET RUPTURES

Synthèse des grands constats porteurs d'enjeux

Une agglomération dynamique qui dispose de nombreux atouts

Un modèle d'aménagement qui met en tension les ressources et l'atteinte d'objectifs environnementaux

- Une consommation encore importante d'espaces, de l'ordre de 1 200 ha en 10 ans, qui nécessite d'inscrire le Scot dans une démarche plus ambitieuse de sobriété foncière et d'intégrer l'objectif « Zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050 ;
 - Une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui, si elle se poursuit, ne permettra pas de contribuer efficacement à l'atténuation du réchauffement climatique ;
 - Des ressources en eau en tension et de plus en plus vulnérables face au développement urbain, à l'imperméabilisation des sols, aux pollutions diffuses et aux changements climatiques ;
- ⇒ Ce qui est en jeu : le changement de modèle d'aménagement pour réduire les pressions anthropiques sur les ressources (capacité à préserver et régénérer nos ressources vitales).

Entre spécialisation économique et inégalités sociales, l'enjeu d'un rééquilibrage territorial

Une dynamique de métropolisation dont on peine à réguler les effets

- Un modèle de développement fondé sur l'attractivité et la concentration, ayant généré un renchérissement des prix du foncier et de l'immobilier et de fortes inégalités socio-spatiales
 - Une croissance démographique rapide qui a conduit au dépassement dès 2020 de l'objectif des « +150 000 habitants »
 - Une concentration des emplois et des flux sur le cœur de métropole entraînant un engorgement des infrastructures de mobilité
 - Une demande de transport qui peine encore à trouver des réponses alternatives à l'autosolisme crédibles lorsqu'elle ne concerne pas l'accès au cœur métropolitain et qui nécessite de tenir davantage compte de l'aire d'influence réelle de l'agglomération lyonnaise
- ⇒ Ce qui est en jeu : la dégradation du confort de vie des habitants (éloignement de l'emploi, difficultés à se loger, à se déplacer, difficultés d'accès aux services et aux équipements, aspiration des habitants à plus de nature, une densité acceptable, et un rythme de développement maîtrisé...)

Un renforcement des inégalités sociales et territoriales - et une forte spécialisation des territoires

- Des difficultés croissantes à s'ancrer sur le territoire dans un contexte d'inflation des prix de l'immobilier
 - Une hyperspécialisation des territoires (typologies d'emploi et d'habitat, urbanisme fonctionnel...) qui nuit au fonctionnement de la ville
 - Des quartiers qui cumulent des situations de difficultés sociales/économiques et des nuisances environnementales
- ⇒ Ce qui est en jeu : la cohésion sociale, l'inclusion des populations et des quartiers défavorisés, le désir de mixité sociale et de vivre-ensemble

Des enjeux territoriaux singuliers

Insertion dans cette partie d'un paragraphe dédiée sur la nécessité dans le cadre du DOO d'approches territorialisées tenant compte des caractéristiques propres à chaque typologie de territoires, définie à l'échelle du SCoT et commune aux 3 collectivités.

Nouvelle trajectoire d'évolution et nouvel horizon

Face aux incertitudes quant à la nature et l'ampleur des évolutions, la nécessité d'un Scot agile...

- Défis climatique et écologique et leviers de la transition (« Zéro émission nette » (ZEN) et scénario Ademe 2050) dont réchauffement climatique et qualité de vie en ville (approche qualitative)
- Trajectoire démographique (prévision Omphale 2050)
- Consommation d'espace si poursuite des tendances (ZAN)
- Évolutions sociales et sociétales : modes de consommation, rapport au travail, évolution de la structure des ménages (dont vieillissement), nouveaux usages numériques, conscience accrue des enjeux climatiques et écologiques, etc.
- Jeux de financement (contraction des finances publiques nationales et locales)

... qui garantisse un territoire viable, désirable, inclusif et résilient

Le Projet d'Aménagement Stratégique de l'agglomération lyonnaise énonce de nouvelles orientations à l'horizon 2040-2050 qui convergent vers une ambition fondamentale, celle de garantir un territoire viable (qui sache mieux lutter et s'adapter au dérèglement climatique), inclusif et désirable. Trois idées force sous-tendent cette ambition :

- Une transition nécessaire mais qui doit « faire adhésion », être désirée, désirable et équitable pour susciter l'adhésion générer des dynamiques de changement choisies, auprès des habitants comme des acteurs économiques,

- Une agglomération lyonnaise qui doit rester « à taille humaine » : construire une trajectoire d'accueil de population plus maîtrisée, soutenable et coordonnée, qui passe par la consolidation d'un modèle multipolaire à l'échelle du Sepal et de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne
- Un développement territorial équilibré garantissant la mixité et la cohésion sociale et tenant compte des spécificités locales
- Un pacte de gouvernance renouvelé avec les territoires voisins pour relever ensemble le défi social, climatique et écologique

TROIS AMBITIONS POUR GARANTIR UN TERRITOIRE HABITABLE, DÉSIRABLE ET ÉQUILIBRÉ

A/UNE AGGLOMERATION FERTILE, NEUTRE EN CARBONE ET ADAPTEE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

A1- Garantir un territoire habitable par une politique de reconquête paysagère et d'anticipation face aux dérèglements climatiques

Grâce à sa situation géographique exceptionnelle, l'agglomération lyonnaise dispose d'une grande diversité de sols, de paysages, et d'une richesse biologique qui contribuent à son identité et à la qualité de son cadre de vie.

Ce patrimoine reste pourtant menacé par le développement urbain et l'artificialisation des sols et doit être efficacement protégé sur le long terme.

En ce sens, confrontée à des dérèglements climatiques majeurs et à un effondrement global de la biodiversité, l'agglomération lyonnaise va devoir durablement s'adapter et engager des actions plus ambitieuses pour garantir à terme un territoire « vivable » pour ses habitants et plus résilient face aux risques et à l'épuisement des ressources, notamment alimentaires, en eau, en matériaux...

C'est pourquoi le Scot, qui fait du socle environnemental un axe structurant du projet de territoire, accompagne cet objectif de protection d'une ambition forte de reconquête végétale des espaces urbains, naturels et agricoles, pour régénérer les sols et les milieux et restaurer toutes leurs fonctionnalités : biodiversité, alimentation, captation carbone, cycle de l'eau, paysages.

A1-1. Protéger durablement et régénérer le patrimoine naturel, agricole et paysager et la biodiversité

PROTÉGER LES GRANDES ENTITÉS PAYSAGÈRES DU TERRITOIRE

Le paysage de l'agglomération lyonnaise est composé de six entités paysagères : ville-centre, plateau du Franc Lyonnais, massif des Monts d'Or, coteaux et vallons de l'Ouest, balnes viennoises, plaine de l'Est lyonnais. Il est fortement influencé par sa géologie et la prégnance de son réseau hydrographique organisé autour du Rhône et de la Saône. Cette mosaïque de paysages, accompagnée d'un patrimoine bâti historique d'une grande richesse, confère au territoire un cadre de vie exceptionnel. Celui-ci est aujourd'hui menacé par l'urbanisation qui génère fragmentation et banalisation des paysages.

Le Scot entend préserver les entités paysagères de l'agglomération lyonnaise qui garantissent la qualité du cadre de vie et fondent les identités locales. À travers une organisation multipolaire et économe en foncier, il vise à maintenir des espaces de respiration et des coupures paysagères essentielles à la structuration et à la lisibilité du territoire. Il doit également veiller à la qualité des

franges urbaines et des entrées de ville et au respect des caractéristiques architecturales et urbaines locales.

PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ, PRÉSERVER ET RESTAURER LES MILIEUX LES PLUS FRAGILES COMME LES PLUS ORDINAIRES

De nombreuses espèces ont vu leur population décroître ou disparaître, particulièrement ces dernières décennies. Les milieux agricoles, naturels et forestiers constituent des espaces d'expression pour la biodiversité mais leur qualité écologique diffère au sein de l'agglomération face aux pressions cumulées qui mettent en péril les écosystèmes : artificialisation des sols et fragmentation des milieux, pollutions et nuisances, intensité des usages récréatifs, érosion des sols et eutrophisation des zones humides accentués par le réchauffement climatique, ...

Le Scot considère les fonctions écologiques de l'ensemble des espaces naturels, agricoles et forestiers ; l'objectif est de protéger strictement les milieux les plus riches et sensibles tels que les réservoirs de biodiversité, milieux humides et aquatiques, corridors écologiques - îles de Miribel-Jonage et de de la Pape (Crépieux-Charmy), vallons de l'ouest lyonnais, zones de lînes et d'étangs ouverts...- mais aussi de renforcer voire restaurer la fonctionnalité écologique des milieux plus ordinaires : espaces agricoles cultivés, prairies, haies et ripisylves, boisements,...

La nature en ville doit également être protégée et renforcée partout sur le territoire, en particulier dans les zones les plus artificialisées : espaces verts, parcs, jardins et copropriétés, abords des cours d'eau, dont certains à révéler (la Mouche, la Rize, le ruisseau des Planches, ...), zones humides et inondables... Ces espaces sont autant d'opportunités pour développer des parcours « de rafraîchissement », ces derniers devant pouvoir être accessibles au plus grand nombre.

Il convient d'**encourager enfin la création de lisières végétales et boisées** à l'interface entre les zones urbaines et agricoles. Ces espaces de contact situés aux franges des villes, ont un rôle stratégique pour la régulation climatique et la fonctionnalité écologique des sols. D'épaisseur variable, ils participent également à la structuration des paysages et à l'accueil d'usages récréatifs.

« FAIRE PROJET » AVEC LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Le Scot poursuit l'« inversion du regard » engagée par le précédent Scot visant à considérer les espaces agricoles, naturels et forestiers non plus comme des « vides » à aménager mais bien comme des « pleins » ayant leur valeur propre, écologique, économique, paysagère sociale et récréative.

Il s'agit de **préserver le foncier mais aussi de « faire projet »**, pour développer une agriculture de proximité au service des habitants du territoire, développer les énergies renouvelables et de récupération dans le respect des fonctions écologique et nourricière, continuer à protéger les espaces tout en les ouvrant au public quand cela est possible...

La politique des périmètres de Protection des espaces naturels et agricoles périurbains (PENAP) engagée par le Département du Rhône et reprise sur son périmètre par la Métropole de Lyon, s'inscrit dans cet état d'esprit tout comme d'autres mesures qui gagnent à être davantage déployées sur le territoire : projet agro-environnemental et climatique, projets Nature, Espaces Naturels Sensibles, ...

Au sein de ces espaces, **le Scot promeut une offre diversifiée et complémentaire de sites et itinéraires pour des usages culturels, de sports ou de loisirs**. L'objectif est de répondre à une diversité de pratiques en augmentation constante, d'offrir des lieux de rafraîchissement pour tous, tout en régulant

la surfréquentation de certains sites tels que les Vallons de l'ouest, les Monts d'or, Miribel-Jonage, les Balmes viennoises, ou les conflits d'usages.

PRÉSERVER LES SOLS ET LEURS FONCTIONNALITÉS

Les sols constituent un bien commun encore peu ou mal considéré jouant un rôle déterminant pour le bon fonctionnement des écosystèmes et la vie humaine : ils abritent plus d'un quart de la biodiversité terrestre, régissent le cycle naturel de l'eau, de l'air et des substances organiques et minérales, stockent et transforment le dioxyde de carbone, ... et nourrissent l'humanité.

Ainsi, dans une approche nouvelle du territoire en trois dimensions, le Scot promeut la préservation des sols dans toute leur diversité, en particulier les plus fertiles, pour préserver durablement leurs fonctions productives, nourricières et écologiques.

Le Scot encourage également la régénération des sols dans les espaces urbanisés : reconquête de friches et sols pollués, refertilisation, renaturation et lutte contre les îlots de chaleur, ...



La multifonctionnalité des sols
Source : WWF

A1-2. Se prémunir des dérèglements climatiques et des risques majeurs

MAILLER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE D'UNE TRAME VÉGÉTALE ET BOISÉE POUR L'ACCLIMATATION

L'agglomération lyonnaise est déjà fortement impactée par les effets du changement climatique ; elle est ainsi particulièrement vulnérable aux phénomènes d'îlots de chaleur, qu'ils soient urbains ou agricoles (sols à nu avant mise en culture), particulièrement prégnants sur les zones de grandes cultures à l'est et au nord du territoire, ou encore à l'assèchement des nappes de l'Est Lyonnais et des cours d'eau : ruisseaux des vallons de l'Ouest et du val de Saône et du val d'Ozon.

Avec un réchauffement généralisé et un climat estival qui pourrait s'apparenter à celles de Madrid en 2050 et d'Alger en 2100, l'agglomération lyonnaise doit agir dès maintenant pour acclimater et adapter son territoire, ses habitants, sa faune et sa flore, à un climat bien plus chaud et à des dérèglements dont l'ampleur est encore difficile à mesurer. Cela implique des changements profonds dans les modes de faire et une planification répondant au défi primordial de l'habitabilité du territoire en permettant notamment le rafraîchissement des espaces à vocation résidentielle et économique, la restauration de la biodiversité et du cycle naturel de l'eau ou encore l'adaptation des pratiques agricoles et des cultures.

Sous ce principe, le Scot ambitionne de planifier la création d'une grande trame boisée et agroforestière tout autour de l'agglomération en renforçant et en priorisant particulièrement cette présence végétale et arborée sur les secteurs en déficit tels que la plaine de l'Est lyonnais, le plateau du Franc lyonnais, les Grandes terres..., et sur les zones sensibles sur le plan environnemental. Au-delà de son rôle écologique et social - diminution des températures de surface, accès à la nature de proximité, capture et stockage du carbone et des polluants, recharge des nappes, renforcement de la biodiversité - cette trame boisée et agroforestière est la condition d'une agriculture économiquement plus résiliente et diversifiée : effet coupe-vent, ombrage, atténuation de l'érosion des sols, amélioration de la fertilité, production complémentaire de bois ou de fruits...

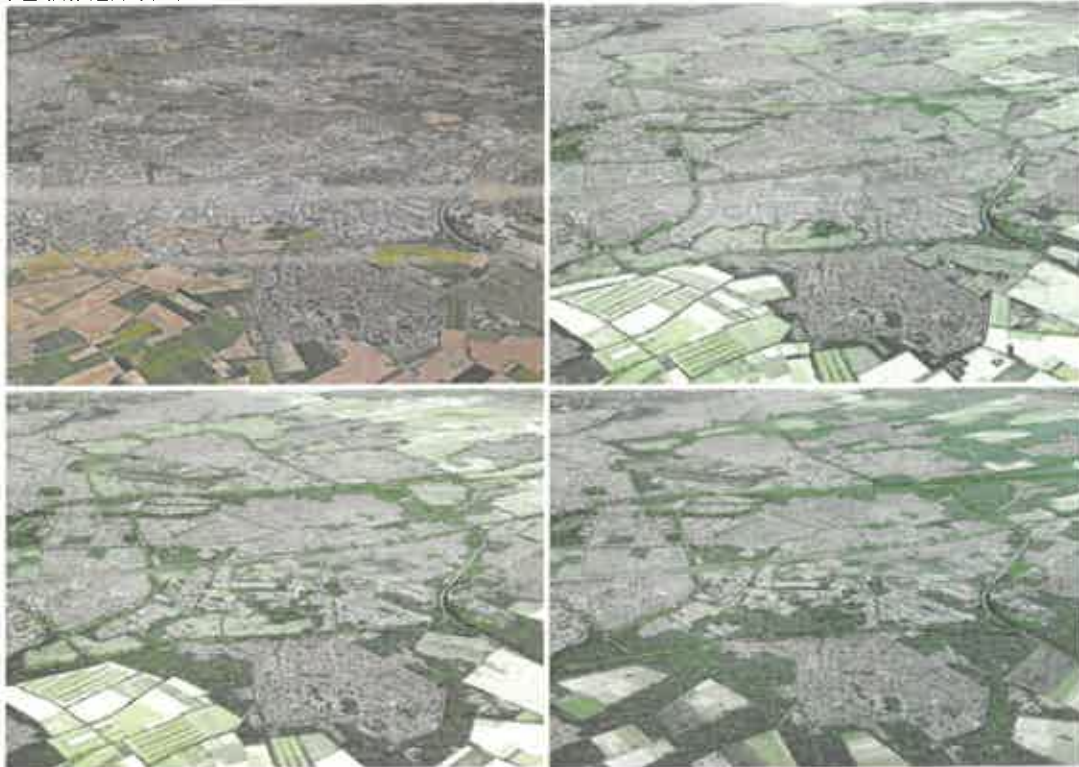
Parce qu'elle est indispensable pour l'acclimatation du territoire, cette ambition est un marqueur fort du nouveau projet et doit engager les acteurs publics et privés sur plusieurs décennies.

Il convient en parallèle de renforcer la canopée sur les autres territoires et de promouvoir la densification végétale comme corollaire indispensable à la densité urbaine.

Trame boisée et agroforestière

Ce concept, pièce maîtresse du projet de Scot, vise à développer d'ici 2100 un paysage forestier structurant, infiltrant la ville et les espaces périurbains. Mise en place progressivement à partir des franges urbaines et la constitution de lisières agro-paysagères, cette trame prend place à toutes les échelles : grands corridors, espaces agricoles (haies, agroforesterie, ...) et urbains (isolats paysagers, quartiers boisés, ...)

PLANIFIER UNE FIGURE ARBORÉE CLIMATIQUE - 2100



Photomontage illustratif de la structuration d'une trame boisée et agroforestière à 2100.

Source : Agence Base

INTÉGRER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LA GESTION DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Le changement climatique modifie en profondeur la nature et l'ampleur des risques naturels. Le risque inondation, longtemps axé sur la gestion des crues des grands cours d'eau (Rhône et Saône), doit aujourd'hui être davantage appréhendé au prisme de la survenue d'évènements météorologiques extrêmes tels que les pluies cévenoles qui génèrent de forts ruissellements urbains et agricoles, notamment dans la plaine de l'est, ainsi que le débordement des cours d'eau situés sur de petits bassins versants tel le réseau hydrographique de l'ouest lyonnais, du Val de Saône et de l'Ozon.

Face à un risque inondation appelé à changer d'ampleur et de nature, **le Scot vise à limiter l'exposition des personnes et des biens aux risques d'inondation en agissant sur la réduction conjointe de l'aléa et de la vulnérabilité.** Le Scot pose ainsi comme principe de privilégier l'évitement et la réduction vis-à-vis des risques à la compensation.

Dans ce contexte d'incertitude, **le Scot affirme un principe de précaution pour tous les autres risques naturels : feux de forêts, tempêtes, vents violents, gonflement des argiles ... et invite à renforcer les mesures de protection et de gestion.** Ce principe de précaution accru est à considérer tout particulièrement pour les **zones soumises aux risques technologiques** où les évènements climatiques extrêmes pourront fragiliser les installations et les process industriels.

GARANTIR LA RÉSILIENCE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, D'ÉNERGIE, D'EAU ET DES ÉQUIPEMENTS VITAUX

Fondé sur une organisation multipolaire à l'échelle d'agglomération et de l'aire métropolitaine lyonnaise, le Scot doit s'appuyer sur un réseau d'infrastructures robustes dont la résistance aux évènements extrêmes peut s'avérer limitée. En période de fortes chaleurs, de fortes pluies, d'inondations ou de tempête, certaines infrastructures pourraient ne plus être en capacité d'assurer le service demandé (réseau ferroviaire ou de tramways, réseau électrique, réseau d'assainissement, ...) et certains bâtiments, d'assurer l'accueil du public et toute activité productive.

Le Scot invite à intégrer les évènements climatiques extrêmes dans l'organisation et la gestion des infrastructures et bâtiments pour garantir la continuité des activités et du service public.

A2- Économiser, régénérer nos ressources et limiter l'empreinte des activités humaines

Le modèle de développement de l'agglomération lyonnaise a accentué les pressions sur les ressources naturelles du territoire et demeure toujours fortement dépendant des énergies fossiles, sources d'émissions de gaz à effet de serre.

Le respect des engagements internationaux, le renchérissement des coûts de l'énergie et la raréfaction des ressources naturelles, incitent à fortement accélérer la transition écologique et énergétique du territoire, notamment pour répondre à l'objectif national de neutralité carbone et de « zéro artificialisation nette » en 2050. Cela suppose une trajectoire d'évolution et d'organisation du territoire pensée d'abord selon un principe de sobriété et de gestion économe et circulaire des ressources naturelles.

A2-1. Protéger la ressource en eau et restaurer le cycle de l'eau

GARANTIR LA DISPONIBILITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU, EN QUANTITÉ ET EN QUALITÉ

Parce que l'eau est un bien commun universel indispensable, le Scot doit garantir sa disponibilité pour le long terme et pour l'ensemble des usages : alimentation en eau potable, agriculture, industrie. Si la ressource en eau potable fait d'ores et déjà l'objet de dispositifs de protections réglementaires, ceux-ci restent insuffisants face aux changements climatiques et à la pression urbaine et économique. La croissance des besoins, les conflits d'usages de l'eau et l'imperméabilisation des sols fragilisent l'état quantitatif et qualitatif de la ressource en eau.

Au plan quantitatif, au-delà des objectifs permettant une meilleure recharge des nappes, **le Scot pose un principe général de sobriété pour tous les usages**. Il invite ainsi à effectuer des prélèvements raisonnés et à adopter une gestion optimisée de la ressource : réutilisation de l'eau dans le respect des règles sanitaires, amélioration du rendement des réseaux, suivi des forages privés, Plus qu'auparavant, les développements urbains, économiques et les usages agricoles doivent être adaptés pour garantir la disponibilité de la ressource.

En parallèle, compte tenu de la forte dépendance du territoire au champ captant de Crépieux-Charmy, **il convient de le protéger efficacement et diversifier les sources d'approvisionnement en eau potable dans l'agglomération lyonnaise et au-delà, en coopération avec les territoires voisins**.

Afin de garantir une bonne qualité des eaux superficielles et souterraines, **le Scot tient compte des périmètres de protection existants et invite à préserver les zones de sauvegarde de ressources non encore exploitées**. Il invite également à renforcer la vigilance concernant le rejet des polluants industriels et agricoles ayant un impact sanitaire avéré ou potentiel.

Pour garantir la mise en œuvre de ces objectifs et mieux articuler les politiques publiques d'aménagement et de gestion de la ressource en eau, le Scot encourage la constitution d'instances de **gouvernance de l'eau à la bonne échelle**, telles que les schémas d'aménagement et de gestion de l'eau et leur plan de gestion de la ressource en eau, ...

RESTAURER LE CYCLE NATUREL DE L'EAU

L'eau s'inscrit dans un système complexe profondément altéré par le développement urbain. **Le Scot affirme la volonté de restaurer le cycle naturel de l'eau en mettant en œuvre tous les principes d'une « agglomération perméable »**, sachant gérer à la source les eaux pluviales afin de les restituer en priorité aux milieux naturels, dans les sols, les nappes et les cours d'eau.

Dans cette logique, **le Scot poursuit un double objectif : limiter l'artificialisation des sols aux besoins les plus stricts dans une démarche de sobriété foncière et augmenter massivement les surfaces perméables et végétalisées**, notamment dans les aménagements urbains.

Grâce à des politiques ambitieuses de désimperméabilisation, de renaturation et de végétalisation, il s'agit d'augmenter la capacité filtrante des espaces artificialisés et agricoles et limiter, par conséquent, les écoulements superficiels, les risques de ruissellement pluvial mais aussi la saturation des réseaux d'assainissement avec le risque de rejet d'eau non traitée dans le milieu naturel.

PRÉSERVER ET RESTAURER LES COURS D'EAU

Le territoire du Scot bénéficie d'un réseau hydrographique à la densité contrastée. L'Ouest de l'agglomération se caractérise par un réseau de cours d'eau particulièrement dense avec plus de 90 ruisseaux, qui structure les paysages et participe de la richesse écologique des milieux. Quant à l'Est, le réseau hydrographique demeure résiduel, essentiellement limité à la vallée du Rhône et à la vallée de l'Ozon.

Le Scot souhaite préserver ce réseau hydrographique mais aussi restaurer certains ruisseaux dégradés ou recouverts en milieu urbain tels que le ruisseau de la Mouche, la Rize, le ruisseau des Planches, ...). L'objectif est d'atteindre le bon état écologique des masses d'eau, conformément aux objectifs de la directive européenne, d'accroître les capacités de déplacements des espèces et de proposer des lieux de rafraîchissement pour les habitants en veillant à ne pas altérer les fonctions environnementales.

Pour cela, le Scot entend limiter l'urbanisation aux abords des cours d'eau et éviter les impacts environnementaux induits par l'activité économique, le transport ou les activités de loisirs liées à ces fleuves et cours d'eau. Il encourage également la réduction des rejets directs des effluents urbains et les actions de restauration écologique des cours d'eau (débit, qualité...) et de leurs abords.

A2-2. Engager le territoire dans une stratégie de neutralité carbone et de sobriété dans l'usage des ressources énergétiques et de matière

En accord avec les objectifs nationaux et européens, le Scot vise une baisse de 55% de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à l'année 1990, et la neutralité carbone à horizon 2050. Cette ambition implique pour l'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les particuliers, de renforcer tous les leviers dont ils disposent - réglementaires, techniques, financiers et fiscaux, comportementaux - pour contribuer à cette baisse.

Considérant que les solutions techniques, seules, ne suffiront pas à atteindre la **neutralité carbone** en 2050 et qu'il devient primordial d'agir à la fois sur la sobriété, l'efficacité énergétique et la sortie des énergies fossiles, le Scot entend activer tous les leviers pour mieux articuler politiques d'aménagement et de transition énergétique : organisation spatiale du développement et articulation avec l'offre de transport, recarbonation des écosystèmes naturels et agricoles, décarbonation de la construction, développement des mobilités décarbonées, écologie industrielle et économie circulaire, développement des énergies renouvelables et de récupération, rénovation énergétique...

ACTIVER TOUS LES LEVIERS DE LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DE LA DÉCARBONATION

Si une politique volontariste en matière de transition énergétique est d'ores et déjà engagée à l'échelle des trois collectivités dans le cadre de leur plan-climat-énergie-territorial (PCAET), les efforts doivent être renforcés, en particulier dans les secteurs du bâtiment, de l'industrie et des transports, ce dernier générant un tiers de la consommation énergétique et 45% des émissions de gaz à effet de serre.

Le Scot considère la **sobriété énergétique** comme le **premier et principal levier pour une agglomération bas-carbone** et mobilise, pour ce faire, tous les leviers de la planification territoriale. Il **promeut une organisation urbaine multipolaire et la mixité fonctionnelle pour une ville des proximités**, à même de réduire les besoins et les distances de déplacements et d'offrir un confort de vie aux habitants. Le Scot vise la réduction des besoins de mobilité tout en garantissant l'accès équitable aux ressources du territoire.

Le Scot souligne également l'enjeu de **réduire la possession de voitures particulières pour les habitants qui l'utilisent occasionnellement** en développant des modes alternatifs à la voiture pour les déplacements occasionnels (transports en commun étoffés et renforcés en heures creuses, réseau cyclable développé). Pour la décarbonation des mobilités, le déploiement d'alternatives aux moteurs thermiques est à renforcer, pour les modes individuels comme collectifs.

Il entend **favoriser au maximum la mobilisation du parc bâti existant pour l'accueil d'habitants et d'entreprises, en privilégiant la rénovation-réhabilitation de l'existant à la construction neuve**, en réduisant la vacance et la sous-occupation et en encadrant notamment les meublés de tourisme. Ces

mesures concourent à faire baisser les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction et s'inscrivent en cohérence avec la stratégie de réduction à la source des déchets du bâtiment et de la construction et de gestion raisonnée de la ressource en matériaux.

Le Scot promeut enfin l'efficacité énergétique à travers la massification de la rénovation énergétique des bâtiments existants : logements, bureaux, équipements, bâtiments d'activité...

DÉVELOPPER FORTEMENT LES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE RÉCUPÉRATION

Le mix énergétique de l'agglomération demeure aujourd'hui largement dominé par les énergies fossiles et importées. La production d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R), 2400 GWh soit 7% des besoins du territoire, reste insuffisante en raison de politiques nationales peu incitatives et de certaines contraintes architecturales et réglementaires.

Pour accélérer sa transition énergétique, l'agglomération lyonnaise élève son niveau d'ambition et soutient une production énergétique décarbonée et locale, soit au plus près des consommations ; elle entend pour cela créer les conditions favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération sur le territoire du Sepal et au-delà, en coopération avec les territoires voisins : solaire photovoltaïque et thermique, bois énergie, biogaz, géothermie, chaleur industrielle, valorisation des déchets... Ce déploiement doit tenir compte des impacts potentiels et avérés sur la qualité écologique des milieux et la capacité nourricière des espaces agricoles.

Le Scot encourage en particulier le développement et la création de réseaux de chaleur et de froid urbains en zone dense qui, par rapport aux systèmes de chauffage et de climatisation individuels, permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'améliorer l'efficacité énergétique, de réduire la consommation d'eau et de produits chimiques et de limiter les effets de la production de froid sur les îlots de chaleur urbains.

ENGAGER LE TERRITOIRE DANS UNE STRATÉGIE AMBITIEUSE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE ET DE RÉDUCTION DES DÉCHETS

L'agglomération lyonnaise est engagée dans une trajectoire de gestion vertueuse de ses déchets, qu'ils soient domestiques ou liés à aux activités économiques. Les volumes de déchets ménagers résiduels sont en diminution, les biodéchets sont mieux valorisés par la promotion du compostage domestique, l'installation de composteurs collectifs et la mise en place de points d'apport volontaire. Enfin, le développement de structures d'économie circulaire connaît une véritable dynamique, portée tant par les acteurs institutionnels que privés et associatifs.

Le Scot s'inscrit dans cette dynamique et encourage à massifier ces efforts, par le déploiement d'espaces dédiés à la collecte, au tri et la valorisation des déchets dans une logique de proximité et d'accessibilité renforcée.

En complément, le Scot promeut le développement d'une stratégie ambitieuse de développement d'une économie circulaire, en accompagnant les entreprises du territoire vers des modèles économiques sobres, par des mesures incitatives notamment dans les secteurs les plus consommateurs en ressources (alimentation, BTP, textile, chimie, mécanique et métallurgie...) : permettre des circuits-courts de matières, de la récupération à la revente, accompagner le développement des emballages réutilisables, faciliter l'implantation de plateformes physiques de valorisation des matériaux (notamment terres et biodéchets)...

MINISTÈRE
 DE LA TRANSITION
 ÉCOLOGIQUE

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

MODÈLE DU « TOUT JETABLE »



MODÈLE DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE



ADOPTER UNE GESTION RAISONNÉE ET LOCALE DES RESSOURCES EN MATÉRIAUX

L'agglomération lyonnaise est confrontée à une demande constante en matériaux issues des carrières pour les bâtiments et travaux publics, alors que la diminution de la capacité maximale de production est continue.

Le Scot souhaite maîtriser ces besoins en matériaux à la source, en priorisant la rénovation et la mobilisation du parc bâti existant, notamment dans les opérations de requalification urbaine.

Si la préservation d'une capacité de production locale est nécessaire pour garantir un approvisionnement en proximité, il convient en même temps de réduire l'impact environnemental, agricole et le trafic lié à cette filière. Il s'agit ainsi de privilégier le renouvellement et l'extension des carrières déjà autorisées, sous réserve de la préservation des « zones de sensibilité » définies dans le schéma régional des carrières et le Sage de l'Est Lyonnais, en particulier les zones de sauvegarde pour la ressource en eau.

Enfin, le Scot encourage le développement des filières de recyclage et de réemploi des déchets du BTP, ainsi que la structuration de filières locales de matériaux biosourcés et géosourcés permettant leur recours plus important dans les nouvelles constructions (bois, terre crue, pierre sèche, lin, chanvre, textile recyclé, ...).

A2-3. Réduire la consommation d'espace et préserver les sols

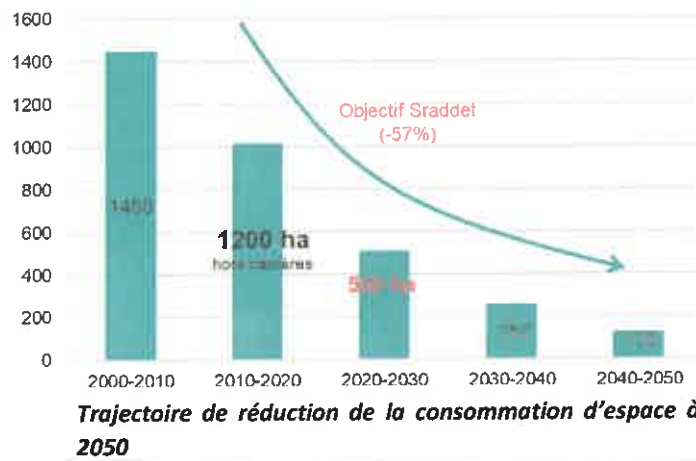
ATTEINDRE LE « ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE » À L'HORIZON 2050

Le dynamisme de la dernière décennie, les logiques de concentration d'activités, de richesses et de diffusion des populations ont eu un impact important sur les ressources du territoire, en particulier sur la ressource « sol » qui joue pourtant un rôle majeur pour la biodiversité, l'infiltration des eaux dans les nappes, la captation carbone et l'alimentation.

Le principe du « 50/50 » inscrit au Scot 2030 et qui traduit l'ambition de conserver a minima la moitié du territoire en espaces naturels, agricoles et forestiers arrive à un point de bascule puisque ce plancher a été atteint en 2020. Sur la dernière décennie 2010-2020, en effet, 1200 hectares ont été consommés dont une grande majorité de zones agricoles, à part égale entre une destination résidentielle/mixte et une destination économique notamment pour les zones d'activités.

Aujourd'hui, le Scot s'inscrit dans une démarche beaucoup plus ambitieuse de sobriété foncière pour intégrer l'objectif « Zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050. Cette trajectoire conduit l'agglomération à fixer un plafond de « prélèvement » sur les espaces naturels et agricoles de l'ordre de 900 ha sur les 30 prochaines années.

Il prend en compte l'objectif de réduction de la consommation foncière fixé à 500 ha par le SRADET d'ici 2031, soit une baisse minimum de -57% de la consommation constatée entre 2011 et 2021.



PRIORISER ET CONTENIR L'URBANISATION AU SEIN DES ENVELOPPES URBAINES EXISTANTES

Considérant que la préservation des paysages et la lutte contre l'étalement urbain figurent parmi les facteurs-clés de résilience du territoire et de la qualité du cadre de vie, le Scot souhaite orienter prioritairement l'urbanisation future au sein des enveloppes urbaines existantes, en renouvellement urbain ou en comblement de dents creuses ou en densification par surélévation. Cette orientation doit néanmoins être appréciée finement au regard des enjeux de densification végétale précédemment énoncés, d'agriculture urbaine et de rapport entre le bâti et le non bâti à l'échelle des communes, des quartiers, voire des îlots.

ENGAGER DES POLITIQUES DE RENATURATION SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Protéger, même durablement, le réseau maillé d'espaces naturels et agricoles de l'agglomération ne suffira pas à adapter efficacement le territoire aux dérèglements climatiques. **C'est pourquoi le Scot accompagne cet objectif de sobriété foncière d'une politique inédite par son ambition de végétalisation, de refertilisation et de renaturation**, afin de régénérer les fonctions écosystémiques des sols, notamment dans des lieux particulièrement stratégiques ; ces espaces sont prioritaires pour la renaturation car ils combinent des enjeux importants de santé et de qualité de vie pour les habitants de l'agglomération, de biodiversité, de protection en quantité et en qualité de la ressource en eau, de lutte contre les îlots de chaleur urbains, d'adaptation climatique de l'agriculture.

A3-Favoriser les savoir-faire locaux et les filières économiques plus responsables

Le caractère très diversifié de l'économie lyonnaise contribue à sa résilience face aux crises et aux aléas sectoriels, tout en permettant l'affirmation de vraies spécificités et de filières majeures. Pour autant, le développement de la « métropole tertiaire » encouragé depuis les années 2000 a généré progressivement une spécialisation et donc une réduction de diversité économique, encore plus visible à l'échelle des bassins de vie. Le modèle de développement économique de l'aire métropolitaine et de l'agglomération lyonnaise est marqué par une forte concentration des activités et des emplois et une spécialisation de plus en plus visible des territoires.

Le Scot entend favoriser une diversité économique et un rééquilibrage territorial des activités, offrant aux habitants la possibilité de trouver au sein de chaque bassin de vie, en proximité, toutes les fonctions de la ville mixte : logement, travail, formation, équipements scolaires, culturels, sportifs, services, commerces...

Le Scot tient compte des mutations économiques en cours, des évolutions sur le marché de l'emploi, et des nouvelles attentes sociales et sociétales qui constituent le terreau fertile pour questionner et définir les valeurs et fondements au cœur du projet économique du Scot : diversité économique, utilité et responsabilité sociale et environnementale, solidarités territoriales et partage des richesses, épanouissement des individus, soutenabilité, circularité...

Le Scot souscrit à la volonté de placer l'économie au service du territoire et non l'inverse : valoriser les filières industrielles innovantes et à faible impact (dépollution, développement des énergies vertes, économie circulaire...), développer les activités de production et les services utiles au fonctionnement de la ville, faire du tourisme un levier de développement local, favoriser le développement d'une économie régénérative des ressources et des milieux.

A3-1. Accueillir une diversité d'activités économiques et accompagner les filières au service de la population et de la transition écologique

MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT ET DESSERRER L'OFFRE TERTIAIRE

Le renforcement de la fonction de métropole tertiaire est un élément fondateur du Scot 2030, approuvé en 2010. L'objectif consistait à attirer plus de centres de décisions et de sièges sociaux en accroissant l'offre d'accueil de bureaux. Il s'agissait alors de renforcer les pôles tertiaires comme la Part Dieu et d'initier un premier desserrement, vers Carré de soie, Lyon-Saint Exupéry, Porte des Alpes ou le Pôle économique Ouest.

Tout en garantissant la diversité des activités économiques, l'ambition du Scot est d'accompagner le développement tertiaire vers un desserrement au-delà de Lyon-Villeurbanne. Ce rééquilibrage tertiaire concerne préférentiellement les polarités d'agglomération bien desservies et bénéficiant des aménités urbaines, notamment dans les secteurs de renouvellement urbain : Oullins-La Saulaie, Vénissieux-Grand Parilly, Vallon des Hôpitaux, Porte des Alpes... Certains pôles d'échanges multimodaux sont aussi appelés à être des lieux stratégiques pour le développement d'activités tertiaires : Saint-Exupéry, Sathonay Camp, Alai, Givors-ville, Albigny-Neuville, Saint-Priest, etc. À l'échelle des bassins de vie, le Scot promeut le développement d'une offre de bureau de proximité au sein des polarités urbaines dans un objectif de desserrement de l'emploi et d'animation des centres-villes.

FAVORISER LES CONDITIONS D'UN REDÉPLOIEMENT PRODUCTIF SUR L'AGGLOMÉRATION

Le Scot fait le choix de renforcer le socle industriel et la présence d'activités artisanales utiles aux habitants et au fonctionnement de la ville. Il s'agit à la fois de préserver une base de richesses importante, d'enraciner des activités qui s'inscrivent dans l'histoire de la cité (chimie, textile, mécanique, bâtiment et travaux publics), de préserver et développer un gisement d'emplois diversifiés pour tous les niveaux de qualification et catégories d'actifs. Cette stratégie se traduit dans le Scot à travers la sanctuarisation du foncier économique à vocation productive et le développement d'une offre immobilière à destination des activités artisanales ou de petite fabrication au cœur des villes et villages, dans une logique de mixité fonctionnelle. Cette offre doit être accessible en termes de prix d'acquisition ou de location.

L'innovation au service de la transition sociale et écologique et continuera à jouer un rôle décisif dans les capacités de rebond des activités industrielles lyonnaises. **Le Scot promeut ainsi l'écologie industrielle comme levier de développement et de renouvellement de l'écosystème dans son ensemble.** Les projets en cours dans les domaines de la chimie verte, des énergies renouvelables et de l'environnement illustrent cette capacité de rebond, à l'instar des initiatives développées sur la plateforme Lyon-Vallée de la chimie : valorisation des terres polluées, production d'hydrogène vert, développement de l'énergie solaire, etc.

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES À LA PERSONNE ET L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

L'artisanat, les services à la personne (santé, loisirs, culture, éducation, santé, etc.) et l'économie sociale et solidaire sont des secteurs en pleine croissance, utiles aux habitants de l'agglomération, créateurs de lien social mais aussi générateurs d'emplois, notamment pour des populations en quête de sens et/ou faiblement qualifiées auxquelles ils peuvent fournir des perspectives d'insertion. **Le Scot entend conforter ces activités** au sein de la ville, en créant de nouveaux sites d'accueil d'entreprises artisanales, en rendant accessible financièrement l'immobilier à tous les modèles entrepreneuriaux, en soutenant l'émergence de pôles territoriaux de coopération économique (PTCE). Cette stratégie doit intimement s'articuler à une politique d'accès au logement pour tous les types d'actifs.

STRUCTURER LES FILIÈRES SUR TOUTE LA CHAÎNE DE VALEUR

Le Scot soutient le renforcement des chaînes de valeurs permettant d'ancrer territorialement les filières stratégiques au service du territoire. Ceci se traduit notamment par une meilleure sélectivité des activités accueillies, avec un prisme d'analyse qui est moins celui de la valeur générée par l'entreprise que celui de la complémentarité des activités installées vis-à-vis des chaînes de valeurs, de la conception jusqu'à la distribution. Cela passe aussi par le développement d'une offre de formation en adéquation avec les besoins de l'économie du territoire. Cette attention doit porter à la fois sur les filières d'excellence déjà bien ancrées sur le territoire, comme la santé, le numérique, la chimie verte, sur d'anciennes filières traditionnelles à reconquérir comme le textile, ou sur des filières nouvelles en pleine mutation, comme le bâtiment durable.

La structuration de ces filières passe notamment par l'incrémentation des innovations sociales et environnementales et d'économie circulaire sur l'ensemble des chaînes de valeur : formation, conception des produits, process de fabrication, traitement des approvisionnements et des rejets.

Chaîne de valeur économique

Notion introduite par l'économiste Michael Porter, elle désigne une chaîne d'activités interconnectées pour fabriquer un produit : définition/conception du produit, fabrication, distribution, mise en marché, recyclage-réemploi. La combinaison des différents processus et leurs interactions génèrent une certaine valeur.

Enfin, **le Scot soutient les capacités d'entraînement des pôles de compétitivité et clusters** : ceux-ci doivent pouvoir irriguer les territoires de l'agglomération et fertiliser le riche tissu de PME que compte la région lyonnaise, et créer les conditions d'un meilleur maillage entre grands groupes et PME.

A3-2. S'engager dans un tourisme responsable au service du territoire et de ses habitants

PRÉSERVER LES QUALITÉS PATRIMONIALES DU TERRITOIRE ET LES FONCTIONS RÉSIDENTIELLES DANS LES QUARTIERS CENTRAUX

Reconnu pour son patrimoine, son architecture, son cadre de vie et son offre muséale, l'agglomération lyonnaise est une destination particulièrement prisée à l'échelle nationale et européenne. La fréquentation touristique touche particulièrement le cœur historique entraînant des situations de surfréquentation et d'atteinte à l'intégrité des sites, voire de concurrence avec la vie de quartier par la pression exercée sur les prix, sur l'offre immobilière ainsi que sur les produits de consommation courante.

Le tourisme contribue donc au rayonnement et à la vitalité économique du territoire, mais il peut également générer des effets indésirables qu'il convient de limiter. **Le Scot soutient la promotion d'un tourisme responsable** soucieux de la préservation des qualités patrimoniales, culturelles et naturelles du territoire face à la surfréquentation de certains espaces, urbain ou naturel. **Le Scot entend aussi garantir l'équilibre entre fonction touristique et résidentielle dans les quartiers centraux pour préserver la qualité de vie des résidents et éviter le phénomène de villes-musées.** Les quartiers touristiques, à l'instar du Vieux Lyon, doivent être valorisés dans l'épaisseur des fonctions qu'ils accueillent, qu'elles soient liées au tourisme, à l'économie, au logement, à la vie locale et étudiante, au commerce, etc.

MIEUX RÉPARTIR L'OFFRE ET LES RICHESSES ÉCONOMIQUES DU TOURISME

La mise en tourisme et, plus largement, le rayonnement territorial de l'agglomération sont aujourd'hui questionnées sur le plan des valeurs que le territoire souhaite transmettre et véhiculer à l'extérieur. Dans le prolongement du schéma de développement touristique de la Métropole de Lyon, **le Scot soutient un tourisme d'affaire et d'agrément plus responsable en termes d'impact social et environnemental ; il promeut un desserrement et une mise en réseau de l'offre d'activités** (sites de visites, loisirs, lieux d'exposition, évènementiels, etc.) afin de faciliter la reconnaissance de sites moins connus et apaiser les lieux les plus fréquentés tels que Fourvière, Saint-Jean, l'amphithéâtre romain etc. En ce sens, **le SCoT appuie la valorisation et la mise en tourisme du patrimoine culturel et naturel des villes et des villages, en dehors des lieux touristiques centraux, et la complémentarité entre l'offre de tourisme urbain et de tourisme vert.**

Enfin, concernant l'offre d'hébergements, **le Scot promeut une montée en gamme et une diversification de l'offre**, ainsi qu'une régulation des implantations hôtelières pour limiter les effets de concurrence et favoriser le développement des centralités.

DIVERSIFIER LES CLIENTÈLES EN FAVEUR D'UN TOURISME DE PROXIMITÉ

La pandémie de COVID a révélé la fragilité des destinations essentiellement tournées vers une clientèle étrangère et donc l'intérêt de développer une clientèle de proximité. Dans la lignée du schéma de développement du tourisme responsable de la Métropole de Lyon, **le Scot soutient l'objectif de maintenir un mix équilibré de clientèles en soutenant le tourisme de proximité**, qui contribue à renforcer la résilience de la destination face aux crises et permet un meilleur lissage de la fréquentation tout au long de l'année.

A3-3. Renforcer la sécurité alimentaire en développant une production agricole locale et de qualité

Véritable activité économique, l'agriculture locale joue un rôle essentiel pour renforcer la sécurité alimentaire dans un contexte de changement climatique et de tension géopolitique sur les marchés internationaux de matières premières. C'est pourquoi l'agglomération lyonnaise doit s'engager sur la voie de la sécurité alimentaire et renforcer le système agricole dans sa globalité, de la production à la commercialisation/distribution en passant par la transformation.

Aller vers une alimentation de proximité impose en priorité de ne plus consommer de terres agricoles pour l'urbanisation et donc d'engager plus fortement encore, un travail de renouvellement de la ville sur elle-même, en particulier sur les espaces économiques sur lesquels les potentiels d'optimisation sont importants (cf. C3-2. Développer une approche économe et stratégique du foncier à vocation économique).

PROTÉGER LE FONCIER AGRICOLE ET AMÉLIORER SES QUALITÉS ÉCOLOGIQUES

En lien avec la trajectoire « zéro artificialisation nette », le Scot renforce la protection sur le long terme des sols agricoles et encourage l'extension et la création de périmètres PENAP, en particulier sur les secteurs à forte valeur agronomique et paysagère.

Par ailleurs, face aux baisses attendues de rendements, à l'érosion de la biodiversité et de la fertilité des sols, le Scot défend et accompagne le développement des pratiques agro-écologiques (agriculture de conservation des sols, agroforesterie, agriculture biologique ...). Celles-ci doivent permettre à l'agriculture de s'adapter aux dérèglements climatiques : manque d'eau, érosion des sols, vents chauds, grêles, ... et de renforcer son rôle de relais pour la biodiversité.

CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES À UNE ALIMENTATION DE PROXIMITÉ

Cette politique de protection renforcée des sols agricoles ne peut suffire à elle seule à renforcer l'autonomie et donc la sécurité alimentaire de l'agglomération ; en soutien à une production agricole de proximité tournée vers le territoire, le Scot entend conforter des « bassins alimentaires de proximité » ; ces derniers intègrent à la fois des lieux de production, de transformation, de distribution de recherche et innovation, de sensibilisation et de gestion/valorisation des matières résiduelles : déchets alimentaires comme matière organique pour les sols, déchets verts agricoles pour la méthanisation... Ces différents lieux doivent être pleinement intégrés dans la ville (cf. B2-1. Favoriser la mixité des fonctions dans les tissus urbains).

La constitution de ces bassins alimentaires nécessitera également une stratégie foncière d'anticipation sur le renouvellement des exploitations existantes, la création de nouvelles exploitations, ou encore le maintien de la vocation des bâtiments agricoles, en lien avec des partenaires comme la SAFER.

Bassin alimentaire de proximité
Dans l'objectif d'augmenter l'autonomie alimentaire du territoire, il s'agit d'organiser et de développer à l'échelle locale l'ensemble de la chaîne de valeur liée à l'alimentation : de la production, la transformation, la distribution, de la consommation, jusqu'à la gestion et valorisation des déchets.

RENFORCER LES COOPÉRATIONS AVEC LA PROFESSION AGRICOLE ET AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Renforcer la sécurité alimentaire est un objectif ambitieux nécessitant la mobilisation de toutes les parties prenantes, en particulier la profession agricole, et une échelle de coopération beaucoup plus large que celle de l'agglomération lyonnaise. C'est pourquoi le Scot soutient le développement des coopérations à l'échelle du Projet Alimentaire du Territoire Lyonnais (PATly) soit dans un rayon d'environ 50 km autour de la Métropole de Lyon, pour initier une relocalisation des filières et rapprocher production et consommation. Il s'agit tout à la fois de garantir aux habitants une alimentation de qualité et de proximité, accessible à tous en termes de prix, de sécuriser les débouchés des exploitants agricoles et de limiter l'impact environnemental et sanitaire d'une alimentation importée et transformée.

B/UNE AGGLOMERATION ACCUEILLANTE, FAVORABLE À LA SANTE ET AU VIVRE-ENSEMBLE

B1- Assurer la cohésion sociale et l'accès au logement pour toutes et tous

Dans un contexte de crise énergétique et climatique, vivre dans une agglomération à « taille humaine » est une préoccupation des habitants de plus en plus importante qui interroge le modèle de métropolisation.

L'agglomération lyonnaise devrait rester attractive dans les prochaines décennies, bien qu'à un rythme moins soutenu. Considérant les différentes projections de population de l'Insee, le Scot prévoit de s'inscrire dans un scénario de maîtrise démographique par rapport à la période récente durant laquelle l'agglomération lyonnaise a accueilli la moitié de la croissance démographique de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne.

Ce scénario repose sur un projet de développement plus équilibré et multipolaire et sur une politique ambitieuse et concertée de rééquilibrage de l'offre de formation et des emplois, notamment les plus qualifiés, à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne et au-delà.

Convaincus de la nécessité de répondre aux besoins en logements actuels et futurs et de permettre des parcours résidentiels choisis et non subis, le Scot doit permettre de produire une offre de logements suffisante, diversifiée, adaptée en volume et en prix, notamment via une offre sociale et abordable dans toutes les communes.

Le Scot confirme ainsi l'ambition d'un territoire accueillant pour tous et qui favorise la mixité sociale, tout en travaillant sur les équilibres territoriaux.

B1-1. Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins des ménages à tous les âges de la vie

ETRE EN CAPACITÉ DE LOGER LES HABITANTS ACTUELS ET FUTURS

Dans un contexte de dynamisme démographique et économique, de tension sur l'offre de logements et de hausse des valeurs foncières et immobilières, le Scot confirme la nécessité de garantir un accès au logement pour toutes et tous, tout au long de son parcours résidentiel. Cette ambition suppose de produire une offre de logements suffisante, apte à satisfaire les besoins de la population déjà présente et à accompagner l'accueil de nouveaux ménages.

Ce développement résidentiel doit se répartir de manière plus équilibrée à l'échelle du Scot et des bassins de vie, en tenant compte des besoins, des enjeux et des capacités de développement de chaque territoire. Au-delà des objectifs quantitatifs, il s'agit de proposer une offre diversifiée de logements, notamment en termes de typologies, de statut d'occupation et de coût.

MOBILISER LE PARC EXISTANT

En complément d'une offre nouvelle par construction neuve, le Scot entend favoriser et prioriser la reconquête du parc de logement existant, parfois sous-occupé.

Il s'agit, tout d'abord de réinvestir et moderniser le parc de logements durablement vacants estimé à 6 700 logements sur le territoire de l'agglomération dont la moitié sur le secteur Lyon-Villeurbanne. Outre la vacance « frictionnelle »¹ liée la mobilité résidentielle, certains logements inoccupés car dégradés ou inadaptés aux attentes des ménages constituent un potentiel mobilisable pour renforcer l'offre résidentielle. La rénovation de ce parc doit être accompagnée pour maintenir et développer une offre de logements répondant aux standards de confort, de qualité, de performance énergétique, et permettant un maintien dans le parcours locatif.

La mobilisation du parc existant implique également des initiatives pour limiter le développement des résidences secondaires, notamment les logements loués à des fins touristiques, qui réduisent d'autant le parc de résidences principales. En hausse prononcée dans le cœur d'agglomération, avec notamment la progression des meublés de tourisme, ce parc représente 22 100 résidences à l'échelle du Scot.

Enfin, le développement de l'offre résidentielle doit être rendu possible par l'adaptation du bâti existant. Le changement d'usages (par exemple la transformation de bureaux en logements) ou les travaux de surélévation sont des leviers essentiels d'une production résidentielle qui s'appuie sur le patrimoine existant.

DIVERSIFIER L'OFFRE ET GARANTIR LES PARCOURS RÉSIDENTIELS

Si l'offre de logements reste globalement diversifiée à l'échelle du territoire Sepal, le Scot entend lutter contre toute forme de spécialisation résidentielle à l'échelle des communes et des bassins de vie qui, associée à une tension sur les marchés immobiliers, influence et contraint les parcours résidentiels des ménages : concentration des petits appartements dans le cœur d'agglomération et des grands logements familiaux dans les communes de premières et deuxièmes couronne, qui entraînent des difficultés à se loger pour les familles et ménages modestes, pour les jeunes, personnes âgées, familles monoparentales etc.

REQUALIFIER LES QUARTIERS POPULAIRES ET L'HABITAT DÉGRADÉ

Le Scot réaffirme la nécessité d'améliorer les conditions de vie et d'habiter dans les quartiers de l'agglomération lyonnaise qui connaissent un déficit d'attractivité et qui concentrent des situations de fragilités économiques, sociales, urbaines... : manque de mixité sociale et résidentielle, présence de copropriétés fragiles ou dégradées, espaces publics de mauvaise qualité, enclavement, difficultés d'accès aux mobilités et aux aménités du quotidien, ...

Au-delà des quartiers identifiés dans la nouvelle géographie prioritaire, cette attention doit également être portée sur les quartiers plus « ordinaires » et diffus, l'objectif étant de lutter contre toutes les formes d'exclusion en garantissant l'accès et le maintien dans un habitat décent, confortable

¹ La vacance frictionnelle ou conjoncturelle est une période de vacance relativement courte entre deux occupants pour une remise en location ou une vente ou pour réaliser de courts travaux de rénovation. Essentielle au fonctionnement du marché, elle permet la mobilité résidentielle.

et adapté aux aspirations des ménages à toutes les étapes de la vie, le tout dans un cadre de vie renouvelé et proche des aménités nécessaires à la vie quotidienne.

B1-2. Répondre aux besoins de logements sociaux et abordables

DÉVELOPPER ET RÉÉQUILIBRER L'OFFRE SOCIALE ET ABORDABLE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

L'agglomération lyonnaise connaît de fortes tensions sur les marchés du logement de l'habitat qui réduisent les possibilités d'accès des ménages à un logement adapté à leurs besoins et attentes : difficultés d'accès au logement social, augmentation des valeurs immobilières pour l'accession à la propriété, pressions sur le parc locatif privé... Face à ces tensions, les ménages sont contraints de s'adapter : longs délais d'attente d'un logement, renoncement à déménager ou à accéder à la propriété, report de leurs choix résidentiels vers des territoires plus éloignés.

Aujourd'hui, l'offre locative sociale représente 172 000 logements, majoritairement représentée sur le centre et l'est de l'agglomération. **Pour permettre des parcours résidentiels choisis et non subis, le Scot confirme la nécessité de renforcer l'offre de logements sociaux et durablement abordables sur l'ensemble des territoires de l'agglomération.** L'effort de production concerne l'offre locative sociale mais également l'offre en produits intermédiaires à des prix abordables, en locatif comme en accession à la propriété, dont le logement en bail réel solidaire.

L'objectif de développer et diversifier l'offre de logements abordables ne doit pas se limiter aux seuls logements sociaux et aux communes soumises à des obligations réglementaires ; il concerne l'ensemble des bassins de vie et des communes de l'agglomération et doit tenir compte des situations de déséquilibre dans la répartition de l'offre existante, en termes de typologies et de coût.

Par ailleurs, la production d'une offre sociale et abordable doit reposer sur une **politique publique d'action foncière**, afin de produire davantage, maîtriser les prix et favoriser la qualité des projets.

INVESTIR DE MANIÈRE VOLONTARISTE DANS L'OFFRE DE LOGEMENTS SOCIAUX ÉTUDIANTS

Deuxième pôle universitaire de France, l'agglomération lyonnaise a vu sa population étudiante progresser de manière significative au cours des dernières décennies. Cette dynamique est appelée à se poursuivre au cours des prochaines années.

Comme l'ensemble de la population, les étudiants connaissent des difficultés à accéder à un logement abordable. L'offre en logement social étudiant a progressé au cours des dernières années, mais son renforcement reste un enjeu essentiel. **Ainsi, le Scot confirme la nécessité d'investir de manière volontariste dans le logement social étudiant afin de faire face aux besoins actuels et futurs des étudiants et éviter un renchérissement du parc privé sur les petits logements.** Il s'agit également de veiller à la localisation de cette offre en relation avec les sites universitaires, les services de mobilité ainsi que les aménités urbaines du territoire.

RÉPONDRE AUX BESOINS D'HABITER DES PUBLICS SPÉCIFIQUES

De nombreux ménages de l'agglomération sont concernés par des problématiques spécifiques liées à au vieillissement, à des difficultés sociales, économiques ou de santé. Personnes en souffrance psychique, âgées, handicapées, personnes sans-abri, gens du voyage, etc., rencontrent des difficultés à trouver dans le parc de logements ordinaires, une solution d'habitat adaptée à leurs besoins.

En poursuivant un objectif d'insertion par le logement, le Scot réaffirme la nécessité de veiller aux besoins spécifiques des ménages. Il s'agit, d'une part, de développer une offre de logements et d'habitat spécifique et adaptée à ces besoins et, d'autre part, d'accompagner ces ménages vers le logement ou des solutions alternatives au logement ordinaire.

B1-3. Garantir la cohésion sociale et le vivre ensemble dans tous les territoires de l'agglomération

CULTIVER ET VALORISER LES IDENTITÉS DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

Les habitants reconnaissent volontiers l'attractivité et le rayonnement historique, scientifique, économique ou culturel de leur agglomération. Ces valeurs participent d'un sentiment d'appartenance au territoire. Si dans les discours, les habitants se réfèrent régulièrement à leur bassin de vie, à la proximité des cœurs de villes, de villages ou de quartiers pour décrire leur cadre de vie, le cœur d'agglomération apparaît comme un trait d'union entre les différents territoires du Scot, un espace urbain commun et symbolique qui favorise les rencontres individuelles et collectives ainsi que le lien social dans le cadre du travail, des études ou des loisirs.

Face aux craintes exprimées par nombre d'habitants d'une exclusion progressive du cœur d'agglomération du fait de la hausse des valeurs immobilières et des difficultés à se déplacer, le Scot vise à garantir un égal accès à la centralité d'agglomération, à ses aménités économiques, culturelles, commerciales et de loisir, ainsi qu'aux espaces publics, parcs, patrimoines et ambiances urbaines singulières du cœur dense et historique d'agglomération (Presqu'île, Tête d'Or, Confluence...).

Parallèlement, le Scot reconnaît les qualités et les identités des centralités, villes et villages du territoire. Ces dernières doivent être valorisées, afin de révéler la diversité des espaces de vie de l'agglomération.

FAVORISER LA RENCONTRE ET LA DIVERSITÉ SOCIALE ET CONTINUER À INVESTIR LES QUARTIERS POPULAIRES

La diversité sociale et le vivre-ensemble ne se jouent pas uniquement sur le terrain du logement mais aussi dans l'accès aux fonctions et aménités urbaines essentielles ; ce « droit à la ville » et la diversité sociale que le Scot entend favoriser concerne tout à la fois :

- les politiques d'aménagement du territoire, de localisation de l'habitat, de l'activité, des services à la population et d'accès à la nature
- les politiques de mobilité et de désenclavement de certains quartiers, notamment les plus fragilisés, pour faciliter l'accès aux zones d'emplois
- les politiques sportives et culturelles, à travers une localisation équilibrée de l'offre d'équipements et de grands événements
- les politiques de santé et d'éducation, ces dernières interagissant avec les marchés du logement et les processus de valorisation ou dévalorisation des quartiers

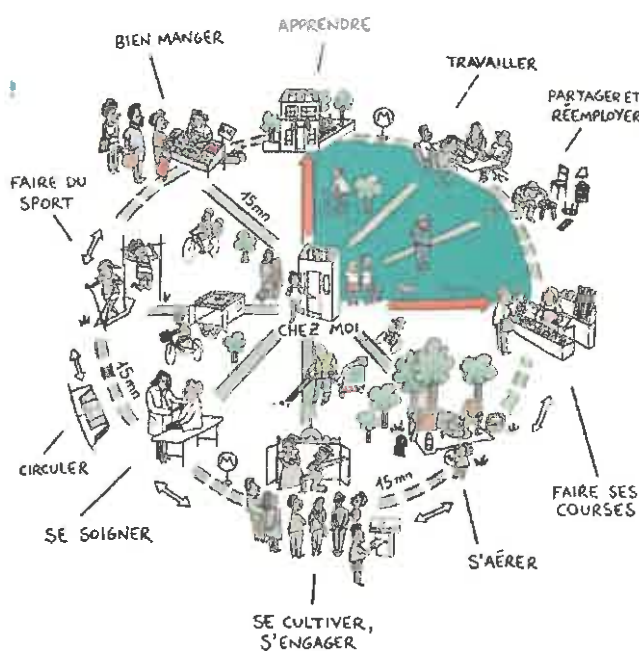
Malgré un sentiment global d'appartenance des habitants à l'agglomération lyonnaise, subsistent de fortes disparités entre les territoires, particulièrement au sein des quartiers populaires où les habitants décrivent des situations et un sentiment d'entre-soi subi, d'isolement et d'enfermement dans leur quartier, voire un sentiment d'exclusion.

Pour favoriser la cohésion sociale et territoriale à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, le Scot participe à la lutte contre toutes les formes d'exclusions liées à l'habitat, l'emploi, la mobilité, l'éducation, la santé et plus globalement, contre les inégalités d'accès aux aménités de la vie quotidienne.

Ainsi, le Scot encourage la poursuite des actions de requalification des quartiers populaires et leur désenclavement, la réduction des coupures urbaines engendrées par le boulevard périphérique, les autoroutes et voies ferrées, le renforcement des offres de mobilité vers les zones d'emplois et la diversification de l'habitat pour lutter contre la spécialisation sociale de certains quartiers. Il s'agit, enfin, d'ouvrir les quartiers populaires sur le reste de l'agglomération, d'accroître leur attractivité par l'accueil d'activités économiques diversifiées et d'aménités culturelles, sportives, de loisirs valorisantes pouvant rayonner à l'échelle de l'agglomération.

B2- Aménager la ville des proximités

Conscients des limites d'un modèle de concentration et de polarisation économique et des grandes fonctions urbaines, notamment sur le cœur d'agglomération, les habitants expriment une demande de plus en plus forte de proximité dans leurs pratiques et le souhait d'une organisation multipolaire à l'échelle de l'agglomération et des bassins de vie. Élus du Scot et habitants partagent ainsi une préoccupation : favoriser le rapprochement des fonctions essentielles à leur vie - logement, emploi, commerce, équipements et loisirs et améliorer les conditions de mobilité pour mieux les relier. L'objectif est de limiter les besoins et le temps consacré aux déplacements et de favoriser une meilleure relation à son environnement proche. **Pour réconcilier confort de vie et cadre de vie, le Scot entend garantir la possibilité pour les habitants de travailler, se nourrir, se divertir, s'aérer, se rencontrer, accéder à des services diversifiés, en proximité et dans un cadre de vie préservé et de qualité.**



La ville des proximités

Source : cartographie(s) numérique(s)

Ces aspirations renvoient à la manière d'aménager une ville plus mixte, moins « étalée ». La densification urbaine, nécessaire pour diversifier l'offre de logements et répondre aux enjeux de sobriété foncière, doit s'accompagner d'une attention forte autour de la qualité de l'« habiter », qui renvoie à la conception des logements, des espaces publics, à l'insertion des projets dans leur environnement urbain et paysager, à la desserte. Cette densification doit être progressive et respectueuse du patrimoine et des caractéristiques urbaines locales.

Enfin, pour atténuer et adapter la ville aux dérèglements climatiques et susciter des changements de comportements, la conception des espaces publics doit favoriser l'usage de la marche à pied et du vélo, la végétalisation et la constitution d'îlots et de corridors de fraîcheur.

Ville des proximités

Ville des proximités : organisation territoriale qui permet de maximiser les déplacements à pied ou à vélo autour de chez soi, et ainsi limiter ceux réalisés en voiture, pour accéder aux fonctions essentielles de la vie quotidienne, comme faire ses courses, se soigner, se divertir, travailler, etc.

B2-1. Favoriser la mixité des fonctions dans les tissus urbains

DÉVELOPPER ET DIVERSIFIER LES EMPLOIS LOCAUX

La ville des proximités repose sur l'**implantation d'activités économiques diversifiées dans les différents bassins de vie**, contribuant à la fois à l'animation locale, à la répartition des ressources et à la réduction des besoins de déplacement, dans un contexte de saturation des infrastructures de transport, notamment en direction des gros pôles d'emplois du cœur d'agglomération.

Cette orientation doit être accompagnée, voire conditionnée, par la présence ou l'amélioration de la desserte des pôles d'emploi en transports collectifs et en modes actifs sécurisés, pour faciliter l'accès à l'emploi et limiter les déplacements en voiture. La présence d'aménités urbaines ainsi que la desserte numérique haut débit doivent être développés pour favoriser les conditions d'un déploiement des activités dans les différents bassins de vie et accompagner la pratique du télétravail.

DÉVELOPPER UNE OFFRE FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE EN FAVEUR D'UNE « VILLE MIXTE »

Le Scot réaffirme l'ambition d'une ville plus mixte dans ses fonctions, au travers d'un renforcement des activités économiques et commerciales au cœur des espaces urbains mixtes. L'implantation d'activités tertiaires, commerciales, et de petite production, lorsqu'elles sont compatibles avec la fonction résidentielle, doit être recherchée en travaillant les conditions d'insertion urbaine de ces activités, la qualité des espaces publics, l'accessibilité, la mixité fonctionnelle et les besoins logistiques qui leur sont associés.

Dans un contexte ZAN, il s'agit de développer une offre foncière et immobilière **adaptée au sein des tissus urbains**, afin d'éviter la création ou l'extension de zones d'activités dédiées et ne pas créer de nouvelles polarités commerciales en dehors des centralités.

En parallèle, le Scot promeut une logique de sélectivité plus forte des activités accueillies en zones d'activités dédiées, celles-ci devant être réservées à des implantations industrielles, artisanales et logistiques nécessitant des surfaces importantes.

Par ailleurs, l'aspiration à renouer le lien entre production et consommation grâce à une agriculture de proximité implique la **définition d'espaces dédiés pour la transformation, le stockage, la distribution des denrées agricoles** sur l'agglomération. Ces espaces vitrines de l'agriculture locale ont pour effet de renouer la relation entre l'agriculture et son bassin de consommation et d'appuyer la structuration des filières de production locale.

Enfin, la **création d'espaces logistiques au sein des quartiers est indispensable** au développement de services logistiques vertueux tels que la cyclologistique mais aussi pour gérer demain les flux de matières d'une économie plus circulaire. Ces activités peinant à trouver leur place dans le tissu urbain, la réservation d'emprises dédiées est nécessaire pour accompagner cette évolution, dans des constructions neuves et en requalification : friches, anciens parcs de stationnement, anciennes stations-service...

ANTICIPER LES BESOINS EN SERVICES ET ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ

L'accès à des emplois diversifiés en proximité est important mais non suffisant pour accompagner les évolutions démographiques. **Le Scot doit anticiper les besoins**, notamment foncier, pour maintenir des services publics physiques et accessibles à tous et localiser les futurs **équipements nécessaires au quotidien** : établissements scolaires, culturels, sportifs, services de santé, équipements nécessaires au fonctionnement des réseaux urbains...

Chaque commune ne pouvant répondre seule à tous les besoins de la vie quotidienne de sa population, il s'agit parallèlement de réfléchir à une meilleure optimisation et mutualisation de ces équipements et services de proximité à l'échelle du bassin de vie, dans un objectif de sobriété foncière et énergétique et de solidarité territoriale.

B2-2. Favoriser une densification urbaine désirable et adaptée aux différents territoires

DIVERSIFIER LES FORMES URBAINES

Face aux coûts économiques et environnementaux de l'étalement urbain, **le Scot promeut la ville des courtes distances et entend favoriser une densification progressive et adaptée à chaque contexte urbain.**

Il s'agit de promouvoir dans toutes les communes des formes d'habitat plus compactes mais néanmoins diversifiées pour répondre aux différents besoins et attentes des ménages, dans un rapport harmonieux entre les espaces bâtis et non bâtis à l'échelle de la rue, du quartier ou de la commune.

L'objectif de sobriété foncière implique de mobiliser prioritairement le foncier en renouvellement urbain ou sur des espaces peu ou non bâti mais déjà artificialisés, afin d'y développer des projets urbains répondant aux standards de qualité en matière de végétalisation, d'espaces extérieurs privés et/ou collectifs, de performance environnementale. Cet objectif doit s'accompagner d'une préservation des tissus et quartiers présentant une dimension plus patrimoniale : quartiers historiques faubouriens, grandes propriétés, ensemble de maisons de ville anciennes.

Par ailleurs, le Scot préconise de penser la mutation du modèle pavillonnaire dans un contexte de sobriété foncière. La densification de certains ensembles pavillonnaires, déjà à l'œuvre avec les

divisions de parcelles, est à anticiper et à accompagner pour éviter des développements non maîtrisés et non qualitatifs pouvant occasionner parfois une surcharge des réseaux urbains et viaires.

QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS, CORRIDORS ET ILOTS DE FRAÎCHEUR : LES ATOUTS MAJEURS D'UNE VILLE DÉSIRABLE

Aménager et surtout végétaliser les « vides » est la clé d'une densité réussie. La qualité de conception des nouvelles opérations et des espaces publics est fondamentale pour construire des quartiers vivants, facilitateurs de lien social. La crise climatique renforce plus que jamais le besoin de disposer d'espaces extérieurs ouverts, perméables, arborés, qui contribuent aussi à la richesse écologique.

La place dédiée aux piétons et aux mobilités actives doit être renforcée prioritairement. **Les parcs et jardins doivent également être considérés comme un maillon majeur de l'aménagement des espaces publics et des continuités piétonnes** à l'échelle d'un quartier ou d'une ville. Ils sont indispensables à la production d'îlots et de parcours fraîcheurs dans la ville et doivent être développés et maillés sur l'ensemble des secteurs de l'agglomération, en particulier les plus denses.

PRÉSERVER LE PATRIMOINE ET LES IDENTITÉS LOCALES

Aménager le futur de la ville, c'est aussi prendre en compte l'héritage architectural et paysager du territoire porteur de mémoire et de l'identité des villes et villages.

Véritable ciment culturel et social, le patrimoine remarquable ou ordinaire participe à l'attachement des populations à leur territoire. Il peut prendre une diversité de formes, d'ambiances et d'échelles : centres historiques, parcs et jardins (domaine de Beaurepaire, Parc Lacroix-Laval, Parc de Parilly...), faubourgs industriels (Oullins, Vénissieux, Givors...), grands collectifs (La Duchère, Rillieux Ville Nouvelle...), cités jardins (Saint-Priest, Grigny, Vaulx-en-Velin...).

Il s'agit ainsi d'assurer **une qualité urbaine sans tomber dans une banalisation du territoire** (paysages, bâtiments, espaces publics), avec l'enjeu d'adapter cette ville héritée au défi écologique et climatique : accompagner la rénovation énergétique des bâtiments, la production et réhabilitation en matériaux biosourcés, production d'énergies renouvelables, végétalisation et désimperméabilisation, etc.

B3- Aménager une ville qui prend soin de ses habitants et du vivant

La qualité de l'habiter renvoie à plusieurs échelles d'espaces vécus et pratiqués intégrant les qualités du logement, des espaces communs, des espaces publics autour de la résidence et plus largement la qualité des quartiers dans la ville. Dans cet emboîtement d'échelles, les phénomènes d'inconfort peuvent être nombreux, liés aux infrastructures, aux nuisances et pollutions, à l'intensité des échanges, etc.

Les attentes des habitants à ces égards évoluent sous l'effet d'événements très ponctuels comme la crise sanitaire, de l'évolution des modes de vie (augmentation du télétravail par exemple), ainsi que de la crise énergétique et climatique (fréquence des épisodes de canicule, raréfaction des ressources, hausse des coûts de l'énergie etc. Ces évolutions renforcent les besoins et les exigences des habitants à l'égard de leurs environnements de vie.

B3-1. Améliorer la qualité, la sécurité et le confort urbain

RÉPONDRE AUX « DÉSIRES D'HABITER » DE LA POPULATION

Dans ce contexte de changements, le **Scot rappelle la nécessité de tenir compte des « désirs d'habiter » des ménages dans l'aménagement urbain et l'offre résidentielle**. Il s'agit de garantir la qualité et le confort des logements : taille, confort thermique et isolation phonique, orientation, espaces extérieurs privatifs... Il s'agit également de lutter contre les logements non-décents et les copropriétés fragiles ou dégradées.

La qualité de l'habiter se retrouve également dans la qualité des environnements urbains dans lesquels se situent les habitations : la qualité et l'apaisement des espaces publics, la présence d'espaces verts ou d'agrément à proximité, la présence de commerces et services utiles au quotidien, la desserte. Ces éléments, essentiels à la qualité du cadre de vie, doivent faire l'objet d'un traitement spécifique à l'échelle du bâtiment ou d'opération d'ensemble. Il s'agit à la fois de penser la qualité des espaces intérieurs (pièces ou équipement à usage collectif) et extérieurs (espaces verts partagés) et la mutualisation (pièce commune, jardin partagé...)

SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS POUR MIEUX COHABITER DANS L'ESPACE PUBLIC

Pour favoriser la ville des proximités, accompagner un recours de plus en plus massif aux modes actifs et permettre à l'espace public de jouer son rôle de cohésion et d'intégration sociale à tous les âges, le Scot fixe l'objectif **d'un rééquilibrage de l'allocation de l'espace public, par nature contraint et aujourd'hui sur-occupé par l'automobile**.

Il s'agit de tenir compte de la pluralité des usages et d'assurer les conditions de sécurité et de confort, notamment thermique, pour tous les déplacements, à pied ou à vélo, en particulier lorsqu'ils concernent des lieux fréquentés par les publics les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap). En outre, l'autopartage est une réponse intéressante et à renforcer pour réduire la place accordée à la voiture dans les espaces publics.

Pour que la ville ne soit pas qu'un lieu de flux, **le Scot porte une vigilance particulière sur la juste place accordée à la fonction « circuler » des personnes et des biens dans les aménagements urbains, pour redonner toute leur place à la vie de quartier, aux sociabilités et aux modes actifs dans un espace public apaisé et végétalisé**.

ATTENUER LES COUPURES URBAINES PAR DES TRAITEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS

L'agglomération est marquée par de multiples coupures, qu'elles soient géographiques (fleuves, balmes...) ou liées à la présence d'infrastructures routières (M6-M7, boulevard périphérique Laurent Bonneval, rocade Est, etc.), ferroviaires et aéroportuaires. Ces dernières sont autant d'obstacles pour les déplacements et génèrent des nuisances et de véritables ruptures entre les communes, les quartiers. **Il convient d'entreprendre un travail de couture, de lien et de valorisation urbaine sur ces secteurs par des projets urbains et de requalification ambitieux**. Ces secteurs d'« agrafes », qui cumulent les facteurs de fragilité urbaines et sociales, sont des lieux d'intervention prioritaires pour renforcer les liens entre le cœur de l'agglomération et les territoires environnants.

TRANSFORMER LES GRANDS AXES ROUTIERS ET FAVORISER LEUR INSERTION PAYSAGÈRE

Le Scot promeut une transformation des grandes axes routiers et autoroutiers (M6-M7, boulevard périphérique Laurent Bonneval, A42-A43, rocade est, A450, ...) de manière à favoriser leur insertion

paysagère et urbaine. La réduction de la vitesse et du trafic sur ces grands axes, en particulier dans les zones urbaines les plus densément peuplées, doivent participer à réduire l'exposition au bruit et aux pollutions et leur réaménagement, à qualifier les entrées de ville et à développer des alternatives à la voiture solo.

B3-2. Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé des populations

RÉDUIRE L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX NUISANCES, AUX POLLUTIONS ET À L'INCONFORT THERMIQUE

L'objectif du SCoT reste plus globalement de **protéger les habitants et usagers des impacts pour leur santé d'une exposition aux risques, aux pollutions et au bruit, en particulier pour les populations les plus fragiles et les établissements sensibles recevant du public.**

En renforçant la « ville des proximités » qui conduit à rapprocher les différents lieux de vie pour limiter les besoins de déplacements motorisés, **le Scot entend en premier lieu réduire les trafics routiers et donc les pollutions et autres nuisances à la source.**

Il convient parallèlement de conditionner, limiter voire interdire l'urbanisation dans les zones urbaines les plus exposées à ces risques et nuisances, en particulier autour des grands axes routiers et ferroviaires, des sites industriels (Vallée de la chimie, sites Seveso...), des aéroports, dans les zones inondables... Le plan bruit de la Métropole de Lyon complété des cartes stratégiques réalisées à l'échelle de l'agglomération permettent d'identifier les secteurs les plus exposés aux nuisances sonores et d'agir sur les causes et d'identifier à contrario, les zones de calme à préserver.

L'agglomération est un territoire où l'industrie occupe une place importante, parfois en proximité directe des habitations. Les pollutions dans l'air ou dans l'eau issues de ces activités sont importantes et peuvent avoir des conséquences dramatiques sur l'environnement et la santé des populations. **Il convient donc de poursuivre, voire renforcer l'encadrement réglementaire de ces activités.**

Dans le contexte de réchauffement climatique, l'inconfort thermique figure parmi les risques majeurs pour la santé sur lesquels les documents de planification ont un rôle important à jouer. Pour y faire face, **le Scot porte une ambition forte sur la constitution d'une grande trame boisée et agroforestière destinée à agir sur le rafraîchissement global de l'agglomération, notamment lors des périodes caniculaires.** Il prône le développement massif des espaces végétalisés et arborés dans les villes et les bourgs pour offrir des espaces de fraîcheur en proximité et renforcer la biodiversité. **En zones urbaines, comme en zones naturelles et agricoles, des parcours « acclimatés » ombragés doivent être aménagés pour favoriser, y compris lors des fortes chaleurs, les pratiques de loisirs, la marche à pied et le vélo.**

Il s'agit enfin de favoriser un urbanisme bioclimatique par la désimperméabilisation et végétalisation des espaces publics et privés, des formes urbaines favorables à la ventilation nocturne, des matériaux réfléchissants... Il s'agit également d'anticiper des situations d'urgence en prévoyant des « refuges thermiques » dans les secteurs fortement exposés. En plus de la trame végétale et des cours d'eau, ces lieux auraient pour effet d'offrir aux habitants des secteurs soumis aux îlots de chaleur urbain des espaces rafraîchis naturellement, couplés à d'autres usages (animations culturelles, sportives, etc.).

DÉVELOPPER LE RECOURS AUX MODES ACTIFS ET À UNE ALIMENTATION DE QUALITÉ

Le recours aux modes actifs participe à la santé physique et psychique des populations. Diminution de la tension artérielle, perte de poids, stimulation du système immunitaire, renforcement des fonctions cognitives, les bienfaits d'une activité physique comme la marche ou le vélo sont essentiels à une politique préventive en matière de santé. **Le Scot entend appuyer fortement ce levier en laissant une place de choix aux mobilités actives dans les aménagements urbains (cf. B3-1 – Sécuriser les déplacements pour mieux cohabiter dans l'espace dans l'espace public), en travaillant le confort et la qualité des parcours piétonniers et cyclables avec un enjeu de végétalisation et de réduction de l'inconfort thermique sur ces axes, en renforçant le maillage des parcours de santé présents sur l'agglomération de manière à permettre un accès libre à l'exercice physique.**

L'alimentation fait aussi partie intégrante des stratégies de prévention en matière de santé. En maintenant les espaces agricoles et en développant leur fonction nourricière (cf. A3-Renforcer la sécurité alimentaire en développant une production agricole locale et de qualité), **le Scot soutient le recours à une alimentation locale et de qualité pour les habitants de l'agglomération.**

FACILITER L'ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ

L'agglomération lyonnaise, bien que densément peuplée, n'échappe pas aux problématiques d'accès aux services de santé : baisse de la démographie médicale, existence de secteurs carencés notamment sur Grigny, Givors et Ternay classés en zone d'intervention prioritaire² selon de le classement de l'ARS (Agence Régionale de Santé). **Le Scot vise une répartition équilibrée de l'offre de santé sur le territoire.** Il s'agit à la fois de veiller à l'amélioration de l'offre sur les secteurs carencés ou à risque de carence, de faciliter l'installation des professionnels de santé en particulier dans les secteurs les touchés par l'inflation des prix de l'immobilier, et enfin de renforcer leur mise en réseau afin d'assurer un service continu aux populations.

FAVORISER UN URBANISME INCLUSIF PLACANT L'USAGER AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Confrontée comme d'autres métropoles à de fortes inégalités sociales et territoriales, l'agglomération lyonnaise se veut plus inclusive dans l'ensemble des aspects de la vie quotidienne - logement, emploi, mobilités, éducation...- et plus **interactive dans sa capacité à favoriser le brassage et le lien social.**

Cela implique de favoriser les lieux de rencontre et leur appropriation par les habitants, en favorisant la co-construction des projets avec les riverains et la prise en compte des rapports subjectifs qu'ils entretiennent avec leur environnement, notamment dans les opérations de renouvellement urbain.

La conception des espaces urbains doit également tenir compte de la diversité des publics, et notamment les séniors, les enfants, les personnes à mobilité réduite...

B3-3. Renforcer l'accès à la nature, à la culture et au sport en tous points de l'agglomération

MAILLER LE TERRITOIRE DE LIEUX DE NATURE ET DE BAINNADE ACCESSIBLES À TOUS

L'accès aux espaces verts de proximité, aux espaces de nature et à l'eau est un enjeu de qualité de vie, de santé globale et le déficit observé dans certains secteurs de l'agglomération lyonnaise, en particulier

² Cette catégorie correspond aux zones les plus touchées par le manque de médecins généralistes.

sur Lyon-Villeurbanne et l'Est lyonnais, interroge l'habitabilité du territoire dans un contexte de réchauffement climatique.

L'agglomération lyonnaise, riche d'une diversité de paysages, a la chance de disposer de grands espaces de nature en limite de son territoire - Miribel-Jonage, parc naturel du Pilat, Mont du Lyonnais et du Beaujolais, Balmes viennoises... Leur accès en transports collectifs et à vélo depuis la ville doit être renforcé.

Néanmoins, leur présence ne suffit pas à garantir la qualité de vie au quotidien ; l'objectif est donc de **développer, diversifier et mailler l'offre de nature et de baignade à l'échelle des bassins de vie**, par des équipements dédiés ou en tirant partie de toutes les opportunités offertes par le milieu naturel : fleuve, rivière, canal, parcs, anciennes carrières... Cela passe également par la **création de « parcours fraîcheurs »** supports de liaisons à pied ou à vélo entre les espaces urbains et les espaces de nature.

ENCADRER LA FRÉQUENTATION DES ESPACES NATURELS

Renforcer cette offre, travailler à sa mise en réseau contribue également à limiter la surfréquentation de certains espaces particulièrement sensibles et riches au plan de la biodiversité (Miribel-Jonage, Monts d'Or, Pilat...).

L'accessibilité à ces espaces doit d'ailleurs s'accompagner d'une politique de **gestion de la fréquentation** reposant sur **la sensibilisation, la surveillance**, l'encadrement des différentes pratiques pour faciliter leur bonne cohabitation (VTT, randonnée, chasse, agriculture, etc.) voire des restrictions d'usages en cas d'atteinte constatée à leur intégrité. Cette gestion, déjà à l'œuvre sur les sites sensibles, devra sans doute être renforcée face à une augmentation probable de la fréquentation liée à l'augmentation des chaleurs estivales.

GARANTIR L'ÉPANOUISSEMENT CULTUREL ET SPORTIF DES POPULATIONS

L'accès à la culture, aux sports et aux loisirs demeure une condition essentielle à l'épanouissement des individus, en particulier dans un cadre de vie urbain. Au-delà d'une politique d'équipements qui maille le territoire et facilite l'accès physique à ces aménités (cf. C1-2), **le Scot promeut le développement d'une offre culturelle, sportive et de loisirs diversifiée et accessible qui réponde à la diversité des publics, notamment des jeunes, et facilite le lien social, intergénérationnel et interculturel**. L'enjeu consiste moins à concevoir une offre pour le rayonnement de l'agglomération que d'approcher la culture et le sport comme des vecteurs d'appropriation du territoire, d'accomplissement et de vivre ensemble. L'appui au tissu associatif dans sa diversité en est un levier essentiel.

C/ UNE AGGLOMERATION MULTIPOLAIRE, EQUILIBREE, OUVERTE SUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET AU-DELÀ

C1- Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie

Face au constat d'une organisation multipolaire insuffisamment traduite et mise en œuvre, le Scot confirme et renforce ce principe fondateur du Scot 2030 et la logique de rééquilibrage territorial. Les polarités sont ainsi confirmées dans leur rôle d'accueil prioritaire du développement urbain : logements, activités, équipements, services et commerces. De nouvelles polarités sont également identifiées pour conforter le desserrement du cœur d'agglomération. Ces polarités ont vocation à jouer un rôle structurant dans le fonctionnement du territoire, notamment à l'échelle des bassins de vie, et à ce titre, à voir leur desserte confortée et renforcée.

L'intensité du développement urbain dans chaque polarité est à apprécier au regard du potentiel d'accueil et du niveau de performance des offres de mobilité décarbonées. Au sein des polarités, des secteurs de développement prioritaires ou au contraire d'apaisement sont à identifier, au regard des enjeux environnementaux ou de ressources disponibles (eau, foncier) et pour lesquels une stratégie et une action foncière active devront être menées.

Polarité
Commune dont le nombre d'habitants, d'emplois et/ou d'équipements la conduisent à jouer un rôle structurant dans le fonctionnement du territoire. A l'échelle de son bassin de vie, la polarité a vocation à accueillir de manière privilégiée des habitants populations et des emplois, en lien avec des équipements et services à développer ou à renforcer. Pour accompagner sa dynamique territoriale, la polarité est prioritaire pour disposer d'une desserte multimodale performante. Au sein des polarités, des secteurs de développement ou d'apaisement sont à identifier, toute la commune n'ayant pas vocation à se développer. Ainsi toute la commune n'a pas vocation à se développer.

En-dehors des polarités, les développements urbains sont à maîtriser, voire à limiter, particulièrement en dehors des centralités, à la fois pour contenir la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, éviter les nouveaux besoins en équipements sur des secteurs peu denses, et pour enrayer l'émergence de nouveaux flux sur des secteurs qui ne peuvent être efficacement desservis par des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme.

C1-1. Conforter les polarités comme lieux préférentiels du développement urbain

PERENNISER LE RÔLE MOTEUR DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

La dynamique d'agglomération est historiquement portée par son centre, Lyon et Villeurbanne, qui constitue un « hub » résidentiel et économique majeur à l'échelle d'agglomération et de l'aire métropolitaine lyonnaise. À l'horizon 2040, ce cœur d'agglomération continuera à accueillir une part relativement importante de la population, des emplois et des équipements structurants, dont ceux liés à l'enseignement supérieur et à la recherche.

Le Scot reconnaît et confirme le rôle d'entraînement du cœur métropolitain de Lyon-Villeurbanne, tout en assignant un rôle plus fort aux polarités d'agglomération de première couronne. Ces polarités ont vocation à accueillir des fonctions et des équipements de niveau d'agglomération pour répondre à la fois à l'objectif d'une plus grande autonomie des bassins de vie qu'elles structurent et au desserrement de l'hypercentre.

L'objectif est d'opérer progressivement un rééquilibrage territorial, de juguler la pression urbaine qui s'exerce sur le Centre liée à la rareté et au coût du foncier, à l'hyper-concentration d'emplois tertiaires supérieurs et de l'offre d'enseignement supérieur, et qui se traduit par la saturation des réseaux de transport en heures de pointe notamment.

Pour répondre aux enjeux d'adaptation au changement climatique et de sobriété énergétique, l'aménagement du Centre particulièrement impacté par les canicules, doit ainsi être spécifiquement tourné vers le développement de la trame végétale et arborée et la qualité urbaine. La production de logements diversifiés, notamment sociaux, doit par ailleurs se poursuivre, pour continuer à maintenir et à accueillir dans de bonnes conditions une diversité des populations et éviter le phénomène de gentrification ; néanmoins, elle devra être réalisée à un rythme plus mesuré que par le passé et dans une proportion plus équilibrée vis-à-vis des autres bassins de vie.

CONFORTER DES POLARITÉS D'AGGLOMÉRATION DE 1^{ÈRE} COURONNE

À l'instar de Lyon-Villeurbanne, certaines communes de première couronne, en particulier à l'est et au sud, ont joué un rôle important dans le développement urbain ces dernières décennies. Elles sont parmi les plus peuplées et les plus denses du territoire après Lyon et Villeurbanne.

Le Scot confirme ces polarités d'agglomération comme lieux d'accueil privilégié du développement et des grandes fonctions urbaines. Néanmoins, la qualité urbaine et végétale est également à rechercher dans cette intensification, en tenant compte des qualités patrimoniales et paysagère des lieux, ou en recréant une qualité qui fait parfois défaut (végétalisation, travail sur les espaces publics, vigilance vis-à-vis de la standardisation des programmes immobiliers...). Afin de contribuer à l'objectif de rééquilibrage, l'accueil d'emplois diversifiés, notamment tertiaires, doit être recherché autant que possible sur ces polarités. En fonction des opportunités foncières, l'implantation d'équipements structurants de niveau métropolitains – grands pôles sportifs et de loisirs, grands équipements culturels et d'enseignement supérieur, grands parcs d'agglomération... doit être privilégiée, en complément de ceux présents dans Lyon-Villeurbanne.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'agrafes urbaines comme territoires de projet doit participer à l'amélioration des liens urbains entre ces polarités d'agglomération et le Centre ; elle permet de répondre aux attentes en faveur de plus d'apaisement et de qualité urbaine, notamment à travers la requalification de voiries pouvant générer des coupures et nuisances importantes.

La plupart des polarités d'agglomération bénéficient aujourd'hui ou bénéficieront à terme d'une desserte en transports collectifs performante, support d'une programmation urbaine ambitieuse, avec cependant une vigilance à porter sur la capacité de charge de certains axes, à l'instar du corridor tram T3 entre Lyon et Meyzieu.

Agrafe urbaine
Lieu privilégié de renforcement des liens urbains entre le cœur d'agglomération et la 1 ^{ère} couronne, de réduction des coupures liées notamment aux infrastructures et d'amélioration de la qualité urbaine à travers la requalification des espaces publics, l'accessibilité multimodale, la mise en œuvre de projets urbains qualitatifs et mixtes...

Cette desserte mérite d'être confortée vers le cœur d'agglomération et davantage développée entre les différents bassins de vie, pour ne pas passer nécessairement par le centre. Il s'agit de poursuivre le maillage déjà engagé avec la réalisation des trams T6, T9 et T10 pour véritablement « passer de l'étoile à la toile » et de compléter cette offre par un maillage cyclable continu et sécurisé.

IDENTIFIER DES POLARITÉS URBAINES « RELAIS » AU SEIN DES BASSINS DE VIE

Le renforcement des principes d'organisation multipolaire et de rééquilibrage implique également l'identification de nouvelles polarités « relais », notamment en 2^e, voire 3^e couronne. **Celles-ci doivent permettre de faciliter l'organisation de la vie quotidienne à l'échelle des bassins de vie**, en polarisant une partie du développement urbain et l'accueil d'équipements et services, en complément des polarités d'agglomération. Ces polarités ne peuvent efficacement jouer leur rôle de « relais » au sein de leur bassin de vie qu'en renforçant la présence d'activités économiques et en multipliant ainsi les opportunités d'emploi en proximité, et concomitamment en améliorant l'accessibilité alternative à la voiture individuelle, en particulier par un maillage bus et cyclable qui rende ces solutions efficaces et crédibles.

BASSINS DE VIE



C1-2. Faire du bassin de vie l'échelle du quotidien

GARANTIR AU SEIN DE CHAQUE BASSIN DE VIE UN NIVEAU COMPLET DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS DU QUOTIDIEN

Pour conforter le fonctionnement des bassins de vie et limiter la dépendance au cœur d'agglomération, **les équipements culturels, cinématographiques, de loisirs, de santé, d'éducation doivent être renforcés sur l'ensemble des bassins de vie, au sein des polarités identifiées et prioritairement en centralité dans une logique de mixité, pour garantir à l'ensemble de la population un accès facilité et sur de courtes distances à une offre de services et d'équipements essentiels du quotidien. Il en va de même pour l'accueil et le développement de nouveaux équipements et ouvrages techniques liés aux services urbains : déchets, chauffage, transports, assainissement, ...**

Bassin de vie
Il correspond à un territoire sur lequel les habitants ont accès à une diversité d'équipements, commerces et service de la vie quotidienne. Il correspond à l'échelle d'usages et de représentations de l'espace vécu.

Pour permettre ces implantations dans un contexte de concurrence croissante d'usage des sols, **les collectivités doivent développer une stratégie et une action foncière d'anticipation à l'échelle de l'agglomération et de chaque bassin de vie.**

FAVORISER UN DESSERREMENT ÉCONOMIQUE, NOTAMMENT TERTIAIRE

Le Scot promeut un **desserrement économique à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, et plus largement de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne**, comme levier stratégique pour favoriser l'autonomisation des bassins de vie, asseoir l'organisation multipolaire et limiter les besoins de déplacement et donc les flux vers le centre.

À l'échelle du Sepal, cette orientation stratégique majeure implique notamment **le renforcement ou le développement de nouvelles polarités économiques mixtes (bureaux associés à du logement et/ou à des socles productifs...)**, notamment en 1^{ère} couronne, sur des secteurs bien desservis par les modes alternatifs à la voitures solo ou amenés à l'être et supports d'intensité urbaine (Vallon des Hôpitaux, la Saulaie, Grande Porte des Alpes, Montout-Peyssillieu, Grand Parilly, site de l'ancienne caserne Chabal à Saint-Priest...). En sus, ces nouvelles polarités économiques sont sources de flux de « contre-pointe » du centre vers la périphérie, qui peuvent représenter un intérêt particulier pour utiliser pleinement les capacités des transports collectifs.

Plus largement, l'ensemble des polarités peuvent **développer une offre de services voire, pour certaines, de bureaux au sein de leurs centres-villes et/ou à proximité de gares et pôles d'échanges mixtes** disposant d'opportunités foncières. Ailleurs, l'objectif est d'éviter l'implantation d'activités tertiaires dans les zones d'activités dédiées périphériques si elles ne sont pas liées aux besoins propres de ces zones, ces zones étant à réserver à l'accueil d'activités productives et industrielles peu compatibles avec le tissu urbain mixte.

Ce rééquilibrage d'activités économiques à l'échelle des bassins de vie répond à la fois à des enjeux de mobilité, de qualité de l'air et de redynamisation des centres villes et villages, et permet de limiter l'effet « ville dortoir ».

C1-3. Organiser l'offre commerciale à toutes les échelles

CONSOLIDER UNE ARMATURE COMMERCIALE ÉQUILBRÉE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Face au constat d'un maillage hétérogène de l'offre et conscient de l'enjeu de réduire les déplacements liés aux achats, le Scot poursuit l'objectif de satisfaire les besoins de consommation plus en proximité, en s'appuyant sur une armature commerciale moins concentrée, plus équilibrée et apte à satisfaire aux besoins des habitants au sein de chaque bassin de vie. Il repose en particulier sur trois principes :

- une cohérence entre l'accueil de population, l'organisation multipolaire du territoire et l'évolution de l'offre commerciale
- Un rééquilibrage commercial sur les achats courants pour mieux répondre aux besoins et rapprocher les consommations
- un confortement des pôles de bassins de vie existants sur certaines catégories de besoins aujourd'hui peu ou non pourvus, notamment sur les achats réguliers et occasionnels.

Il s'agit également de tenir compte des effets de bord et des dynamiques portées sur les territoires voisins et entre les bassins de vie, en vue d'éviter des situations de suroffre ou de concurrence.

ORGANISER LE MAILLAGE DE L'OFFRE COMMERCIALE AU SEIN DES BASSINS DE VIE

La localisation de l'offre commerciale au sein des bassins de vie doit répondre à plusieurs principes complémentaires :

- **Créer les conditions d'un renforcement de l'offre commerciale, artisanale et de services dans les centralités**

L'offre commerciale est une composante essentielle de l'animation des centralités urbaines et villageoises. Le Scot vise à renforcer l'offre commerciale des centralités bien structurées (Oullins, Caluire, Tassin, Neuville, Genas etc.), redynamiser les centralités montrant des signes de fragilisation (Pierre-Bénite, Givors, Grigny,...) et accompagner les centralités en devenir.

Cet objectif s'appuie en particulier sur le déploiement de nouvelles formes de commerces et de services et sur la qualité de l'environnement urbain, puissant facteur de commercialité : espaces publics, accessibilité tous modes, mixité fonctionnelle, reconfiguration de socles actifs existants, renforcement des équipements, déploiement de programmes comprenant des rez-de-chaussée commerciaux...

Il s'appuie également sur le fait **ne pas créer de nouvelles polarités marchandes en dehors des centres-villes et centres-de quartier existants ou en devenir, et de ne pas autoriser les développements commerciaux hors pôles**, en diffus notamment sur les axes de flux, qui participent à l'émiettement de l'offre, au renforcement de l'usage de la voiture et à la fragilisation des centralités.

- **Maintenir les complémentarités commerciales entre les pôles commerciaux de périphérie et les centralités, afin de faire face au développement de la vente en ligne**

Le Scot promeut un maillage commercial fin des bassins de vie prenant appui sur le **renforcement de l'offre du quotidien dans les centralités et sur une meilleure sélectivité des activités développées dans les zones périphériques** ; ces dernières étant plus orientées vers certains achats occasionnels et exceptionnels, notamment les activités qui du fait de leur taille ont plus de difficulté à s'implanter en

cœur urbain. C'est ici un principe de complémentarité et de non-concurrence centralité/périphérie qui prévaut dans une logique d'attractivité globale face au développement du e-commerce.

C1-4. Mailler finement les bassins de vie par une offre de mobilité décarbonée

AMÉLIORER LES LIAISONS EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET CYCLABLES

Le renforcement de l'organisation multipolaire de l'agglomération lyonnaise nécessite d'améliorer les liens au sein et entre les bassins de vie, afin de permettre à tous d'accéder en proximité aux aménités urbaines et services du quotidien. **Le Scot fixe donc l'objectif d'étoffer l'offre en transports collectifs et de développer le réseau cyclable pour mailler finement les bassins de vie, selon deux logiques complémentaires :**

- mieux relier le centre aux autres bassins de vie (maillage « en étoile »)
- améliorer les liaisons entre les différents bassins de vie sans passer par le centre, en tissant « la toile » des réseaux cyclables et de transports collectifs (maillage « réticulaire »)

Par ces mesures, le Scot entend proposer des alternatives décarbonées aux habitants et salariés destinées à améliorer leur confort de vie, à réduire les émissions de polluant et de gaz à effet de serre. Pour accompagner l'objectif de rééquilibrage, il vise à concentrer tout particulièrement les efforts sur la desserte des principales polarités urbaines, services et équipements structurants, des pôles d'emplois, notamment des grandes zones d'activités à vocation plus productive aujourd'hui insuffisamment desservies : ZI Mi-plaine, Vénissieux-Corbas Il s'agit également de mieux répondre aux besoins de déplacement croissants pour les motifs de consommation et de loisirs.

Au-delà des réseaux de transports collectifs et cyclables, le Scot promeut un usage plus collectif de la voiture par la valorisation du covoiturage, notamment pour les liaisons où les alternatives en transports collectifs ou cyclables sont difficiles à développer.

TRANSFORMER ET OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER

Pour fiabiliser, sécuriser, rendre performants les transports collectifs et la pratique du vélo et donc massifier leur usage, le Scot fixe l'objectif d'optimiser le réseau routier plutôt que de le développer. Ce réaménagement du réseau routier doit permettre un développement ambitieux des offres de transports collectifs, du réseau cyclable et du covoiturage pour favoriser le nécessaire report modal. Il ne doit pas aboutir à un report du trafic sur certaines voiries, notamment de l'Est lyonnais, mais doit contribuer à la réduction globale des trafics routiers sur l'ensemble des voiries d'agglomération. Cet objectif s'inscrit en cohérence avec les objectifs de la France, dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone, de réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle.

Ces réaménagements devront intégrer les objectifs de végétalisation indispensables à la pratique des modes actifs dans un contexte de réchauffement climatique.

LES CORRIDORS D'AMÉNAGEMENT, DES SECTEURS DE PROJET ET DE RENFORCEMENT DES MOBILITÉS

Le Scot identifie des corridors d'aménagement prioritaires, lieux de densification possible et/ou de ménagement nécessaire, de requalification paysagère, et supports demain à la mise en place de services de transports collectifs fiables et d'un réseau cyclable continu et sécurisé. Le plus souvent localisés en entrée de ville/d'agglomération, ces espaces cumulent plusieurs types de fonctions de manière souvent anarchique : commerces disséminés le long d'axes de flux, habitat plus ou moins isolé, zones d'activités en voie de déqualification... S'ils nuisent souvent à la qualité des paysages et des entrées de ville, ces espaces représentent pourtant autant d'opportunités pour envisager un développement et une restructuration urbaine par des aménagements et une programmation adaptés à leur situation urbaine.

Le développement des transports collectifs, du covoiturage et de réseaux cyclables sur ces corridors doit s'accompagner d'aménagements qualitatifs sur les voiries et l'espace public. Une attention sera portée au traitement de séquences paysagères et de linéaires arborés avec une vigilance particulière sur la qualité urbaine des entrées de ville et le franchissement de coupures urbaines (voie ferrée, voie rapide, cours d'eau, grande emprise foncière). Il s'agit d'éviter le renforcement ou la constitution d'îlots de chaleurs ou de « couloirs urbains » peu adaptés aux chaleurs estivales.

Ces mesures répondent tout à la fois aux enjeux de qualité du cadre de vie, de santé publique (qualité de l'air, activité physique), d'acclimatation et de sobriété énergétique.

Corridor d'aménagement
Axes routiers, le plus souvent des anciennes routes départementales ou nationales marquant l'entrée de ville, qui accueillent une diversité de trafics et fonctions urbaines et économiques sur ces abords. Ils concentrent, selon les séquences, des enjeux de développement et de restructuration urbaine, de requalification paysagère et d'amélioration de la desserte multimodale. Il s'agit par exemple de la RD306 Est entre Portes des Alpes et Saint-Bonnet-de-Mure, de l'axe de la future ligne de l'est lyonnais, de l'axe RD 318 partant de Vénissieux, de l'axe de passage de TEOL entre Francheville et Craponne, l'axe RD312 entre Feyzin et Sérézin-du-Rhône,...

C2- Garantir une accessibilité robuste et décarbonée à l'agglomération

Carrefour historique à l'échelle régionale, nationale et européenne, l'agglomération lyonnaise constitue un pôle économique et un hub résidentiel majeur avec une aire d'influence qui s'est largement renforcée ces dernières années. Ce rôle majeur au sein de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes nécessite de garantir une accessibilité robuste, fiable, multimodale et décarbonée au territoire de l'agglomération lyonnaise, avec une offre de transport fiable et performante, pour les personnes comme pour les marchandises.

Pour cela, le Scot confirme l'impérieuse nécessité de développer rapidement des services express régionaux métropolitains (SERM), composés de liaisons ferroviaires et routières (cars express), complété par le réseau de tramway et de métro qui permettent d'irriguer l'ensemble des polarités et bassins de vie du territoire tout en reliant efficacement l'agglomération aux territoires voisins.

Si les gares et pôles d'échanges sont des lieux stratégiques pour l'organisation des déplacements et l'intermodalité, ils sont également des lieux de vie à part entière nécessitant d'améliorer leur qualité et leur insertion urbaines, leur potentiel d'animation pour la vie locale, en jouant les complémentarités avec les centralités voisines proches.

Service Express Régional Métropolitain

Services de transports d'intérêt régional, ferroviaires et routiers, qui nécessitent d'être confortés ou développés pour améliorer la mobilité quotidienne à l'échelle d'agglomération et en lien avec les territoires voisins. Ces services express sont complémentaires d'un maillage en transports collectifs et cyclables à l'échelle plus locale et ainsi répondre à l'enjeu de réduction de l'usage de la voiture

C2-1. Déployer des services express régionaux métropolitains (SERM)

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRAIN

Le Scot souhaite voir se renforcer « le train du quotidien » avec la mise en œuvre de services express régionaux métropolitains ; ainsi que le prévoit le Schéma-Cible de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, il souhaite le renforcement de ces services à l'horizon 2035 avec l'objectif de proposer une offre capacitaire et ponctuelle, cadencée à la demi-heure avec une amplitude horaire large (5h – 23h) avec un renforcement de la fréquence aux ¼ d'heure en heure de pointe. L'objectif est de renforcer l'attractivité du train pour tout motif de déplacement et pour des déplacements à l'échelle des bassins de vie.

Ces services express doivent venir s'articuler et renforcer le réseau urbain existant (métro, tramway, BHNS, bus, funiculaires...), en s'appuyant sur des facilités intermodales (gares et pôles d'échanges) et multimodales (information voyageurs, tarification et billettique).

Le Schéma-Cible de la Région nécessite, sur certains axes, l'aménagement d'infrastructures d'envergure permettant d'augmenter significativement la fréquence des trains et la robustesse de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans un contexte de développement des circulations TGV et fret en parallèle.

COMPLÉTER L'OFFRE FERROVIAIRE PAR DES LIGNES DE CARS EXPRESSES

En complément de la composante ferroviaire, le Scot soutient la mise en place de services de cars express interurbains depuis les territoires voisins, dans les secteurs éloignés des corridors

ferroviaires. Ceux-ci pourront mobiliser des voies réservées, permettant également la priorisation pour les covoitureurs, afin de garantir la qualité et la fiabilité du niveau de service attendu. Ces voies réservées pourraient également être des leviers pour favoriser le transport de marchandises par des véhicules aux motorisations non thermiques.

LES GARES ET PÔLES D'ÉCHANGES : UNE ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE ET DES LIEUX DE VIE À RENFORCER

En intermodalité avec ces services express, le Scot souhaite **prioriser le rabattement et la diffusion par le vélo, la marche à pied et les transports collectifs : métro, tramway et bus à haut niveau de service**. Le rabattement en voiture doit être mieux régulé pour éviter les congestions en heures de pointe qui impactent localement la qualité de vie, pour préserver les fonciers disponibles pour d'autres usages que le seul stationnement automobile et mettre en œuvre des projets urbains et économiques qui contribuent à l'animation des quartiers environnants. Ces mesures de régulation tiendront compte du rôle et de l'aire de chalandise plus ou moins vaste des gares et pôles d'échange.

Sous réserve des capacités foncières et immobilières disponibles et d'absence de sensibilités environnementales, les pôles d'échanges, dont les gares, sont des lieux privilégiés d'accueil de nouveaux habitants, de services, d'activités et d'emplois utiles à la vie locale, qui doivent être complémentaires et non concurrentiels des centralités.

C2-2. Consolider l'accessibilité multimodale du territoire au sein du corridor méditerranéen transeuropéen

Le réseau autoroutier et de voiries structurantes dont dispose l'agglomération lyonnaise lui offre une accessibilité régionale, nationale et internationale utile à son fonctionnement économique. Néanmoins, malgré la baisse du trafic transalpin, l'importance des trafics routiers relevant à la fois de liaisons locales et de transit de portée euro-régionale, continuent à générer d'importantes congestions aux heures de pointes et détériorent le cadre de vie des riverains (nuisances sonores, pollution locale et émissions de gaz à effet de serre).

FAVORISER LE FERROVIAIRE ET LE FLUVIAL POUR LES VOYAGEURS ET LES MARCHANDISES

C'est pourquoi le Scot entend consolider **la connectivité ferroviaire et fluviale de l'agglomération lyonnaise** en donnant à l'avenir la priorité au développement de ces deux modes de transport, notamment pour le fret longues distances.

Le Scot soutient les grands projets ferroviaires qui visent à désaturer le nœud ferroviaire lyonnais, à renforcer et fiabiliser les services ferroviaires voyageurs et accompagner le report modal pour les marchandises : le doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay, le raccordement de Saint-Fons, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise complet, privilégiant dans sa partie sud le tracé le long de la LGV, les investissements sur les liaisons transalpines et les liaisons avec les autres villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

DÉVELOPPER LES GRANDS ITINÉRAIRES CYCLABLES

Le Scot confirme la nécessité de rendre cohérent un **vaste réseau cyclable continu, qualitatif et connecté aux territoires voisins**. En complément du réseau cyclable du quotidien, de grands itinéraires cyclables (réalisés ou en projet) traversent l'agglomération lyonnaise : la ViaRhôna, la Voie verte des Confluences et la Voie Bleue. Ces trois réseaux très complémentaires sont des éléments forts pour

renforcer les relations avec les territoires voisins et développer le tourisme de proximité. A l'appui de ces réseaux, le Scot positionne l'agglomération comme **un territoire d'accueil du cyclotourisme** et confirme **l'inscription de l'agglomération lyonnaise dans ces réseaux cyclables en lien avec le réseau d'agglomération**.

PRÉSERVER ET RENFORCER LES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES

L'agglomération lyonnaise est située sur deux corridors de fret transeuropéen. Ces corridors sont des opportunités pour développer l'accessibilité de l'agglomération lyonnaise en mode massifié sur longue distance. Sur le territoire de l'agglomération, certains équipements sont indispensables à la massification des flux de marchandises et au report modal : la plateforme de transport combiné de Vénissieux-Saint-Priest, le Port de Lyon-Édouard Herriot, site industrialo-portuaire de Givors-Loire... **Le Scot entend favoriser leur préservation, leur modernisation voire leur développement, en tenant compte des capacités des infrastructures routières permettant le pré et le post-acheminement jusqu'aux sites des entreprises concernées. Leur évolution dépendra aussi des décisions prises sur les projets de fret structurants.**

Par ailleurs, **le Scot vise à conforter l'offre intermodale fret en permettant la création de nouvelles plateformes** pour répondre à l'évolution des trafics sur l'axe Nord-Sud, les liaisons transalpines et les liaisons vers la façade atlantique. Est notamment concerné le projet de plateforme d'autoroute ferroviaire à grand gabarit au sud de la plaine Saint Exupéry, au croisement du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et du potentiel débouché des accès français du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. Ce site, qui présente l'avantage d'être proche du bassin de consommation et de production lyonnais et au barycentre des principales implantations logistiques (parc de Chesnes, Cargoport, Lyon sud-est..), doit faire l'objet de mesures de préservation pour rendre possible l'implantation de cet équipement, en complément des sites d'Ambérieu au débouché Nord du CFAL.

AFFIRMER LE RÔLE ÉCONOMIQUE ET INDUSTRIEL DU PORT DE LYON ET SON OUVERTURE SUR LA VILLE

Le Port de Lyon est une plateforme fluviale et une plateforme ferroviaire d'importance pour l'agglomération. Il abrite différentes fonctions - terminaux à conteneurs, port industriel, dépôts pétroliers... - et occupe une place singulière dans la ville.

Conformément aux orientations définies par le schéma directeur du port en cours de définition, **le Scot entend préserver et renforcer l'utilisation du mode fluvial en lien notamment avec le port de Marseille et son rôle pivot pour la logistique du dernier kilomètre**. Le départ progressif des dépôts pétroliers à un horizon compris entre 2030 et 2050, constitue aussi une opportunité pour repenser la vocation énergétique du port (hydrogène vert, biogaz, biomasse), renforcer son rôle pour l'approvisionnement de l'agglomération et renouer sa relation à la ville.

L'ouverture du port sur la ville est à construire. **Le port doit redevenir une pièce maitresse du fonctionnement urbain**, en y développant notamment la logistique des derniers kilomètres (hôtel logistique urbain, services de livraison fluviale, déchèterie fluviale...), les activités liées au fonctionnement urbain et l'économie circulaire.

RENFORCER LA COOPÉRATION INTERPORTUAIRE SUR L'AXE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE

Depuis les travaux de la délégation interministérielle Méditerranée-Rhône-Saône en 2018, un certain nombre de démarches visent à renforcer la compétitivité de l'axe en réaffirmant le rôle de porte d'entrée du grand port maritime de Marseille pour les flux internationaux, et sa connexion à un hinterland maillé, multimodal et efficace dont le port de Lyon constitue une pièce importante.

Cette coopération soulève des enjeux de gouvernance multiples, tant au niveau de chacun des ports, qu'au niveau de l'axe pour coordonner l'ensemble des sites portuaires. **Le Scot soutient cette coordination pour assurer une meilleure complémentarité entre les sites intermodaux, fluidifier la chaîne logistique portuaire et renforcer la massification des flux à travers un dialogue continu et renforcé entre les parties prenantes : État, collectivités, gestionnaires de port, utilisateurs...** Ainsi en cohérence avec le schéma portuaire lyonnais et de ses territoires d'influence validé en 2015, la fonctionnalité intermodale du port de Lyon doit être confortée en complémentarité avec les sites voisins de Vienne-Sud-Salaise-Sablons (développement des fonctions régionales en relais du PLEH sur la filière conteneur), et dans une moindre mesure, Givors-Loire-sur-Rhône pour la desserte du bassin lyonnais et ligérien.

C2-3. Garantir la qualité et la pérennité des infrastructures et des services numériques

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES SERVICES NUMÉRIQUES

La fibre est aujourd'hui déployée sur la quasi-totalité du territoire de l'agglomération sous l'égide de la Métropole et du Département pour les communes de la CCEL et de la CCPO. Le Scot préconise une **couverture intégrale du territoire en Très haut débit à très court terme**, conformément aux engagements du plan national France Très Haut Débit.

Au-delà de l'infrastructure, il apparaît important de tendre vers **une mise à niveau des services numériques proposés** aux entreprises à l'échelle de l'agglomération, à l'instar de l'offre fibre déployée sur le territoire de la Métropole de Lyon. Il en va de la réussite de la politique de desserrement économique, notamment tertiaire, sur les polarités au sein des différents bassins de vie. De même, le **Scot promeut une meilleure intégration de la desserte et la qualité du service numérique dans les projets** de création ou d'extension d'espaces économiques, au même titre que les autres infrastructures et réseaux.

Enfin, le territoire de l'agglomération est aujourd'hui concerné par le déploiement de la 5G. Moins gourmande en données, cette technologie requiert néanmoins plus d'antennes. Aussi le **Scot préconise une meilleure mutualisation des opérateurs sur ces installations** afin de limiter leur nombre et leurs impacts.

GARANTIR LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES

Dans un contexte de changement climatique et d'aléas de plus en plus difficiles à prévoir, la question de la résilience des infrastructures en particulier numériques, est un sujet de vigilance majeur. Les opérateurs privés ont ici une lourde responsabilité qu'il convient de mieux encadrer en portant par exemple une attention particulière à l'exposition aux risques des points de concentration de la fibre.

La place lyonnaise n'est pas un territoire naturel d'implantation pour les datacenters. Pour autant, la question du stockage des données est un enjeu de souveraineté pour les acteurs publics et privés. Sans

que l'agglomération devienne un hub numérique, l'implantation d'entrepôt de taille moyenne doit être appréhendée sous conditions.

C3- Organiser les fonctions économiques, logistiques et commerciales dans une logique de rééquilibrage, d'efficacité foncière et de coopération territoriale à toutes les échelles

Le Scot entend accompagner le développement de filières stratégiques à impact social et environnemental pour mettre l'économie au service du territoire tout en tenant compte des enjeux de compétitivité internationale. Face aux enjeux environnementaux et aux crises qui bousculent l'économie mondiale, les défis économiques du territoire relèvent moins d'une logique de croissance et de compétition territoriale que d'enjeux d'efficacité et de coopération. Efficacité, dans les choix d'implantation pour préserver une ressource foncière précieuse à plus d'un titre et dans l'organisation et la fluidification de la chaîne logistique, vitale au fonctionnement de l'agglomération. Et coopération, pour engager dans les faits une stratégie de rééquilibrage territorial et de diversification économique à l'échelle du Sepal et de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne.

C3-1. Incrire le développement de l'agglomération dans une logique de complémentarité économique et de coopération à toutes les échelles

FAVORISER LA DÉCONCENTRATION DES PRINCIPALES FONCTIONS ÉCONOMIQUES ET UNIVERSITAIRES AU-DELÀ DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

La dynamique de métropolisation a abouti à une forte concentration des richesses et de la création d'emplois sur l'agglomération lyonnaise, particulièrement marquée en son sein sur le Centre, et à une spécialisation économique des territoires à l'échelle de l'aire métropolitaine. **Le Scot promeut une relation renouvelée entre l'agglomération et son aire d'influence**, fondée sur la coopération, la réciprocité et la diversification économique des territoires. L'objectif consiste à nourrir les réciprocités à l'échelle de l'aire métropolitaine et à sortir d'une logique de « territoire servant » au profit du pôle central.

Il s'agit à la fois de générer des dynamiques profitables à tous et de mettre en cohérence l'ensemble de l'action publique en matière de développement économique, que ce soit sur la programmation de foncier économique et l'accueil d'entreprises, sur la structuration d'écosystèmes d'innovation et de production appuyés sur des savoir-faire territorialisés, sur la définition de stratégies communes sur les grands secteurs en développement ou en renouvellement (Plaine Saint Exupéry, Plaine de l'Ain, Vallée du Gier...) ou encore, sur le développement de l'offre de formation et de recherche.

Le dialogue territorial est essentiel pour organiser les fonctions économiques et universitaires à large échelle, pour développer les synergies et les complémentarités. **Le Scot engage les territoires à poursuivre la voie des coopérations négociées sur différents aspects**. L'agglomération gagnerait à se tourner davantage vers l'ouest, pour conforter son socle industriel (textiles techniques, fabrication de machine et équipements...), en lien avec la dynamique industrielle du bassin ligérien, bâtie sur un long héritage industriel et un bassin de main d'œuvre qualifié, notamment les régions stéphanoise et roanaise. De même, la déconcentration des fonctions universitaires, initiée à l'échelle de l'aire

métropolitaine, nécessite d'être davantage soutenue et accompagnée à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne. En cela, **le Scot préconise de renforcer les liens entre les universités et de favoriser la création de nouvelles antennes universitaires tout en améliorant les conditions de vie étudiantes au sein des antennes existantes.**

OUVRIRE LES CAMPUS SUR LA VILLE ET DESSERRER L'OFFRE UNIVERSITAIRE À L'ÉCHELLE D'AGGLOMÉRATION

La vie étudiante, l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation sont une pierre angulaire de la dynamique économique et de la vie sociale de l'agglomération lyonnaise. En matière d'organisation territoriale, **le Scot souligne la nécessité de ne plus polariser les équipements universitaires au sein de campus dédiés**, mais de les ouvrir sur la ville et de favoriser le déploiement d'une nouvelle offre de formation universitaire et professionnelle au-delà de Lyon-Villeurbanne, sur les communes de 1^{ère} couronne. Ces développements doivent s'accompagner d'une offre de mobilité performante, d'une mixité et d'une intensité urbaine propres à la vie étudiante (services, équipements...) et d'une offre en logements abordables pour les étudiants.

C3-2. Développer une approche économe et stratégique du foncier à vocation économique et permettre une organisation efficace de la logistique

FAVORISER UNE PLUS GRANDE SÉLECTIVITÉ DES ACTIVITÉS ET DES FONCTIONS ACCUEILLIES DANS LES ZAE ET SANCTUARISER LEUR VOCATION PRODUCTIVE

L'enjeu de sobriété foncière implique de reconsidérer les zones d'activités économiques (ZAE) existantes et leur potentiel. Au-delà des enjeux de requalification et d'optimisation exposés ci-après, il s'agit aussi d'apprécier de manière plus cohérente et efficiente la nature des activités à implanter dans ces zones. En cela, **le Scot affirme la nécessité de protéger et renforcer la vocation productive des zones d'activités économiques**, pièce maîtresse du socle industriel de l'agglomération et **d'être plus sélectif dans les choix d'implantation**, en ayant à l'esprit les liens et les coopérations que les entreprises sont susceptibles de développer, leur complémentarité dans la chaîne de valeur, afin de faciliter l'émergence d'écosystèmes productifs : partage des approvisionnements, économie circulaire, écologie industrielle etc. Conforter la vocation productive des zones d'activités économiques implique aussi de sanctuariser le foncier pour cette vocation, en limitant l'implantation d'activités ayant vocation à s'implanter au plus près des populations - commerce, loisirs, équipements privés et publics...- mais en autorisant dans certaines conditions des activités de services par élévation des bâtiments.

Les zones d'activités ne doivent pas être considérées comme seule réponse au besoin légitime des territoires de se développer (emploi, ressources fiscales...).. **Le Scot doit favoriser l'implantation des activités tertiaires, commerciales mais aussi, des activités de production légère et des activités artisanales au cœur des villes et villages.** Les ZAE doivent accueillir les entreprises qui, par défaut, ne peuvent trouver à s'implanter dans le tissu urbain constitué et pour lesquelles il est nécessaire de préserver un capital foncier et immobilier en ZAE.

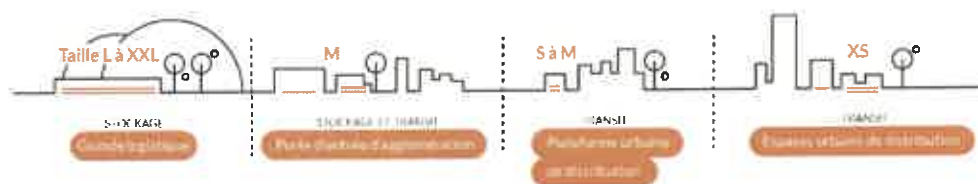
ORGANISER LE MAILLAGE DU TERRITOIRE EN SITES LOGISTIQUES A TOUTES LES ÉCHELLES, DEPUIS LA GRANDE LOGISTIQUE EURO-RÉGIONALE JUSQU'ÀUX ESPACES URBAINS DE LIVRAISON

Particulièrement imbriquée dans le fonctionnement économique et urbain de l'agglomération, la logistique est indispensable à l'approvisionnement du territoire. Sans logistique, pas de livraison, ni réception de matière et de marchandises. La logistique est consubstantielle au bon fonctionnement des entreprises et répond aux différents besoins alimentaires et matériels des habitants.

La stratégie de renforcement des infrastructures multimodales (C2-2) se complète d'une stratégie de préservation et de maillage des espaces d'accueil de la logistique.

Le Scot entend donc réserver les fonciers nécessaires au développement de la logistique et conforter les fonciers existants. Cet objectif suppose de travailler à une **qualification, une hiérarchisation et une polarisation des sites d'accueil actuels et potentiels** afin de répondre à la pluralité des besoins et des formats logistiques tout en favorisant les mutualisations et en limitant les conflits d'usages :

- Des plateformes « portes d'entrée d'agglomération », situées essentiellement dans les zones industrielles et logistiques de périphérie, à proximité d'infrastructures structurantes - fluviales, ferroviaire et/ou routière - avec un enjeu de renouvellement important. Ces plateformes reçoivent des flux issus majoritairement de l'extérieur de l'aire urbaine lyonnaise afin de les redistribuer principalement au sein de cette aire urbaine. Elles sont généralement constituées de grands formats immobiliers.
- Des « plateformes urbaines de distribution », situées dans des zones d'activités en première voire deuxième couronne métropolitaine. Ces plateformes assurent principalement les flux approvisionnant l'agglomération lyonnaise. Sites de messagerie express ou de logisticien en e-commerce, les formes de ces bâtiments n'excèdent généralement pas 10 000 m² sauf en cas de mutualisation immobilière (ex : projet HLU Lyon Gerland)
- Des « Espaces urbains de distribution » gérant des flux de proximité dans la centralité et les principales polarités urbaines du territoire



Formats immobiliers, fonctions et localisations

Source : Urbalyon d'après une typologie Afilog

Le Scot promeut par ailleurs une sélectivité plus forte des activités présentes sur les zones embranchées au réseau ferré ou en bord à voie d'eau, de manière à optimiser l'usage des fonctions intermodales et développer les trafics fluviaux et ferroviaires.

FAIRE DES ZONES D'ACTIVITÉS DES ESPACES DE TRAVAIL AGRÉABLES À VIVRE

Le Scot préconise l'amélioration des conditions de desserte en transport en commun et cyclable des zones d'activités existantes ou en projet ainsi que le renforcement de leur qualité urbaine et environnementale, afin d'améliorer l'environnement de travail des salariés et favoriser l'intégration urbaine et paysagère de ces zones : couverture numérique, services aux salariés et aux entreprises non concurrentiels des centralités, espaces publics végétalisés et parcours piétons/cyclistes etc.

ENGAGER LA RÉGÉNÉRATION DES ESPACES ÉCONOMIQUES ET ENCADRER LES FUTURES EXTENSIONS DE ZONES

Le modèle des zones d'activités est relativement récent, quelques décennies tout au plus ; il a consacré une logique de « zoning » aujourd'hui remis en cause et a généré une consommation importante d'espaces naturels ou agricoles. Le vieillissement de ces zones est pour les collectivités un défi important qui, dans le contexte de « zéro artificialisation nette », représente aussi l'opportunité d'optimiser cette ressource foncière rare.

Le renouvellement de l'existant doit devenir la règle, la création ou l'extension de nouveaux espaces, l'exception. **Le Scot entend limiter et encadrer les futures extensions afin de réserver celles-ci à des besoins pour des activités ne pouvant être accueillies en zone urbaine mixte et répondant à une logique de rééquilibrage de l'offre économique et d'emplois. Il soutient en parallèle les politiques de recyclage et de requalification de l'existant** sur quatre champs complémentaires :

- **L'entretien et la requalification progressive** des zones d'activités de première génération et les plus vieillissantes : circulation, stationnement, intégration paysagère et architecturale, performance environnementale, itinéraires cyclables et piétons, etc. Il peut s'agir de certains sites tels que « La Mouche » à Saint-Genis Laval, « La Rize » et « La Soie » à Vaulx-en-Velin, « Lyon Nord » à Genay, « Lyon Sud-Est », « Périca » à Caluire, « Le Pontet » à Saint-Symphorien d'Ozon, Chapotin nord à Chaponnay, « Le Mariage et les Bruyères » à Pusignan, « Portes du Dauphiné » à Saint-Pierre de Chandieu,...
- **La transformation** des sites urbains mixtes tels que Vénissieux Nord, Porte des Alpes ou encore celle de certains pôles tertiaires (Techlid, Parc technologique de Saint-Priest)
- **La densification des zones d'activités** en réinvestissant les espaces sous-optimisés, en travaillant la compacité, la verticalité et la multifonctionnalité des nouvelles opérations
- **L'optimisation et la mutualisation** des espaces de stationnement, des services aux entreprises, des équipements... de manière à libérer de nouveaux espaces pour l'accueil ou l'extension d'activités ou pour aménager plus qualitativement les zones.

En somme, le Scot promeut la **recherche de qualité urbaine** (perméabilité, biodiversité, cheminements...), **l'optimisation et l'intensification des usages** et la **mutualisation des espaces et fonctions** en développant collectivement des solutions sur l'énergie, la mobilité, les déchets, le stationnement, les services et achats groupés, etc.

La rareté foncière et l'enjeu de soutenir le tissu productif de l'agglomération oblige non seulement à remobiliser le foncier économique existant mais aussi à interroger l'évolution de certaines zones commerciales en mutation vers plus de mixité, en faveur notamment d'une vocation productive.

C3-3. Accompagner le changement de modèle et repenser la vocation des espaces commerciaux monofonctionnels

NE PAS ETENDRE LES ZONES COMMERCIALES PÉRIPHÉRIQUES ET ENGAGER LEUR RESTRUCTURATION ET LEUR MODERNISATION

Le commerce connaît des évolutions structurelles sans précédent. Le fort développement du e-commerce et des livraisons, accéléré par la crise COVID, et plus largement, l'évolution des comportements d'achat (ralentissement de la consommation, recherche d'une plus grande proximité et réduction des distances parcourues, une demande moins massifiée et plus responsable, évolution de la seconde main, ...), déterminent un changement profond de modèle marqué notamment par la mutation des grands formats et des besoins en surfaces de vente plus compactes. Aussi, la tendance n'est plus aujourd'hui à la croissance ou à la création de nouveaux pôles mais bien au repositionnement des m² commerciaux existants, voire dans certains cas à leur réduction.

Dans ce contexte, **le Scot fixe l'objectif de ne pas étendre les zones commerciales existantes, de stabiliser leur volume global** et de privilégier leur modernisation, leur restructuration à foncier constant voire leur évolution en faveur de projets plus mixtes. Les perspectives sont y ici plurielles, allant du repositionnement sectoriel de l'offre commerciale, toujours dans l'exercice d'une complémentarité avec les centralités, au développement de nouvelles fonctions sur certaines zones commerciales - économiques, récréatives, environnementales et/ou résidentielles, etc.) en passant par le recyclage d'actifs commerciaux en surcapacité.

Le potentiel d'évolution des zones commerciales périphériques monofonctionnelles, notamment lorsqu'elles sont rattrapées par la ville (Porte des Alpes, Puisoz Parilly, Ecully, Caluire 2, 7 chemins, Francheville Taffignon, etc.) **est à apprécier au cas par cas**, selon leur situation urbaine, leur desserte, leur cadre environnemental et paysager.

FIXER UN FORT NIVEAU D'AMBITION ET D'EXIGENCE VIS-À-VIS DE LA QUALITE DES PROJETS COMMERCIAUX

Parce que les projets commerciaux participent indirectement à la qualité du cadre de vie et des entrées de ville, **le Scot porte des exigences particulières pour les futurs projets en termes de qualité architecturale, d'insertion urbaine et paysagère, de performance énergétique et environnementale** : compacité, végétalisation et désimperméabilisation, accessibilité multimodale, mixité fonctionnelle, efficacité énergétique...