

---

## Territoire Centre Est

### Principes fondateurs d'organisation de l'espace

---

JANVIER 2008

---

## SOMMAIRE

<b>Introduction</b> .....	3
<b>Diagnostic</b> .....	4
<b>Repères européens</b> .....	8
<b>Philosophie du projet</b> .....	10
<b>Principes fondateurs</b> .....	14
<b>Localisation des projets</b> .....	18
<b>Lieux de projet</b> .....	20
<b>Conclusion</b> .....	28

# Introduction

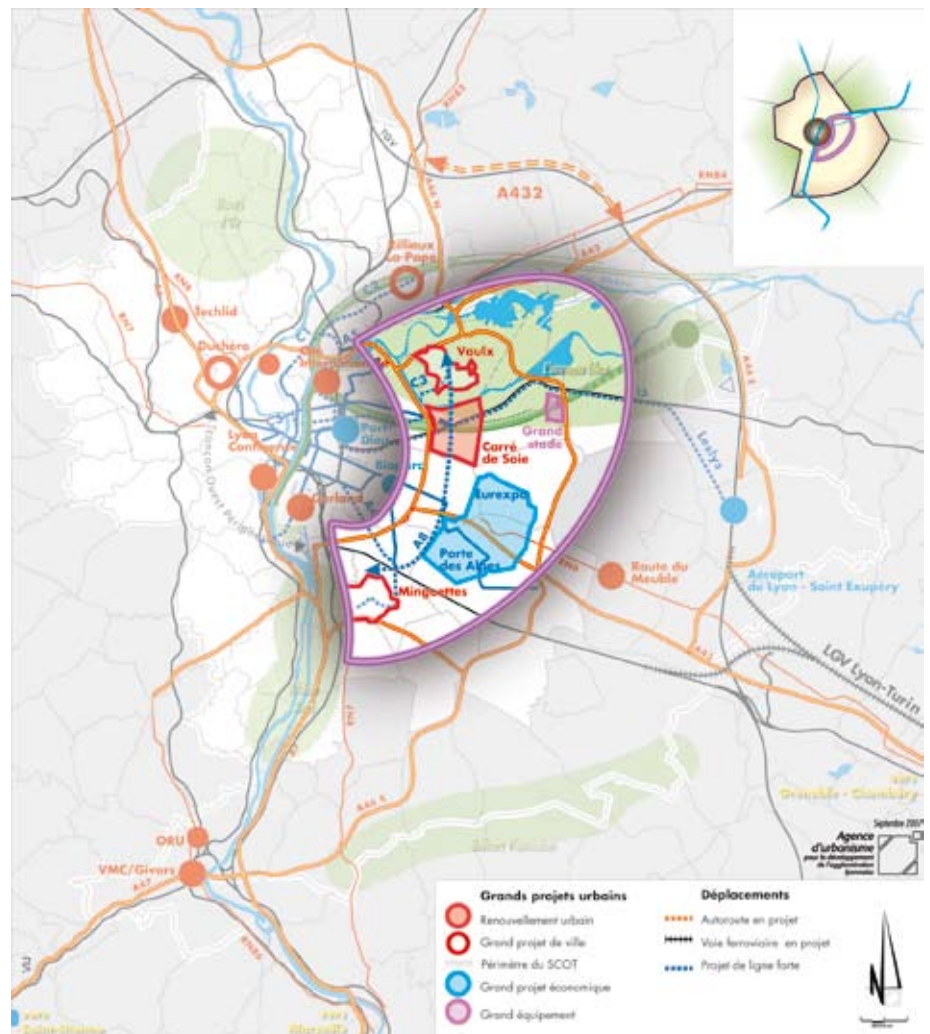
**L'est lyonnais a été érigé au rang de « grand secteur stratégique » dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du Scot de l'agglomération lyonnaise débattu le 5 avril 2007. Il est placé au cœur du projet par nécessité, opportunité et par volonté :**

**NECESSITE :** Parce-que l'agglomération lyonnaise souhaite accueillir 150.000 habitants supplémentaires d'ici 20 ans, et que cette population nouvelle a besoin d'une ville de qualité, bien desservie en emplois, en transports en commun, en espaces de nature, et en équipements,

**OPPORTUNITE :** parce que l'est lyonnais dispose, sur plus de 160 km<sup>2</sup>, de cinq polarités urbaines et d'un immense potentiel de développement, et parce-que le dynamisme actuel de notre agglomération permet d'envisager sur ce territoire encore en devenir – 1/4 de foncier urbanisé mutable à l'horizon 2030, densité moyenne inférieure à 35 logements / hectare, densité rapportée aux zones urbanisées à dominante habitat – un projet d'aménagement ambitieux de niveau européen,

**VOLONTE :** Parce-que les élus ont fait le choix d'une organisation urbaine qui suggère un développement urbain déclinant le thème de la « ville des pôles », et qu'ils croient que le futur de l'agglomération, comme par le passé, se joue pour une part essentielle à l'est. Ils ont formulé le vœu de bâtir avec les forces vives de ce territoire un projet de développement original, fondé sur ses spécificités, ses forces propres et ses valeurs, grâce à une volonté politique forte, des projets urbains ambitieux et des moyens financiers à la mesure.

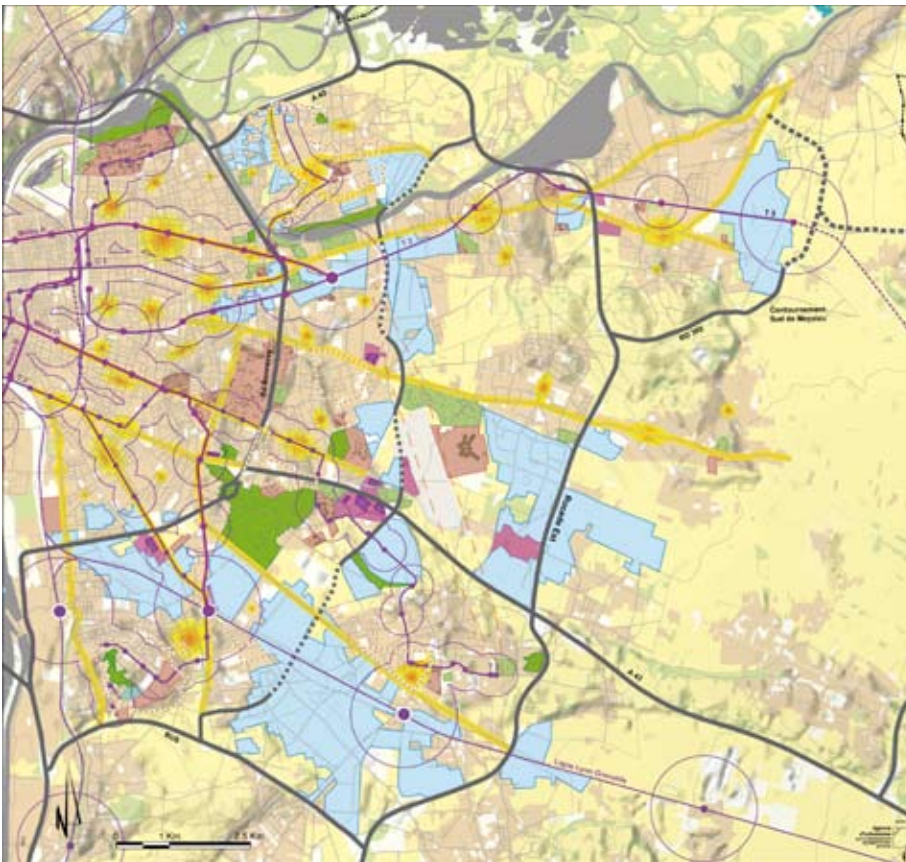
160 km<sup>2</sup> environ  
350 000 habitants  
165 000 emplois  
20 % de la superficie de l'agglomération  
et 30 % de la population et des emplois



### Un territoire en plein essor, au fort potentiel, dont la cohérence reste à construire

Le Centre Est s'inscrit dans la géographie de la Plaine de l'Est et du Sud-Est lyonnais entre le Rhône amont et le Rhône aval, et occupe une situation stratégique entre l'hypercentre lyonnais et l'aéroport de Saint-Exupéry. Depuis les territoires de part et d'autre du périphérique, de Vaulx-en-Velin au Nord à Vénissieux et Saint-Fons au Sud, jusqu'aux communes de part et d'autre de la Rocade Est (de Meyzieu à Saint-Priest), le Centre Est recouvre plusieurs réalités. Son potentiel de développement et son potentiel paysager à révéler incitent à imaginer un grand projet de territoire.

#### Un territoire plus encombré que composé



#### LES CONSTATS

Une urbanisation de l'agglomération qui s'est opérée par le franchissement de limites successives (le fleuve, les voies ferrées... et aujourd'hui le périphérique) et en repoussant les limites administratives (le département de l'Isère jusqu'en 1967 incluait Décines et Saint-Priest).

Qui s'est appuyée sur des polarités urbaines ou spécifiques, points d'appui majeurs du développement et du rayonnement du territoire centre-est

Formant un ensemble urbain plus encombré que composé, globalement peu dense et « zoné », imbriqué à l'Ouest mais composée d'aplat plus à l'Est, formant des mosaïques d'espaces valorisés (quartiers résidentiels, ou espaces naturels et environnementaux), juxtaposés à des espaces déqualifiés (grandes zones industrielles, quartiers d'habitat social).

Avec une forte dynamique résidentielle et démographique qui rompt avec les tendances passées (hors Lyon et Villeurbanne, + 4000 habitants entre 1999 et 2005 et un rythme de construction qui passe de 700 à plus de 1250 logements neufs par an).

Demeurant l'un des principaux lieux d'implantation des grands équipements d'agglomération et pôles d'emploi de l'agglomération ... avec un mode de développement économique privilégiant la consommation d'espace (plus de 100 ha en 5 ans).



**Une organisation des déplacements déséquilibrée**, faisant la part belle à l'automobile (55% des déplacements pour la conférence des maires Rhône Amont, et même 61 % pour Porte des Alpes), au détriment des TC et des modes doux... contrairement à une époque où les TC maillaient le territoire !

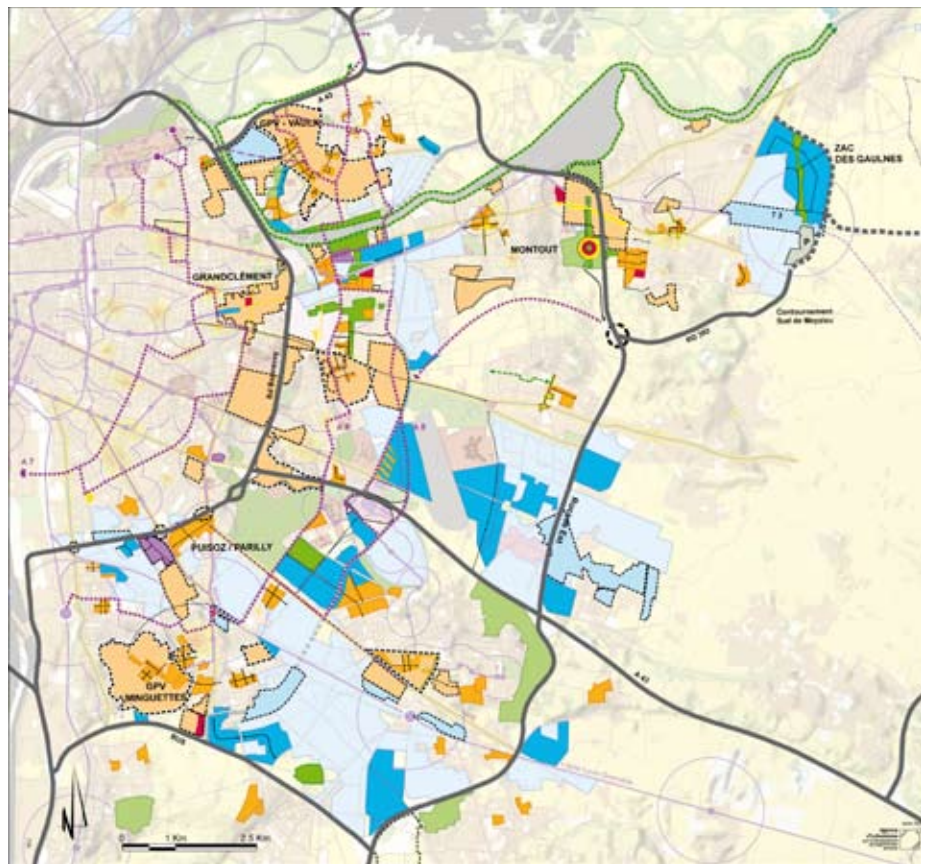
**Un ensemble de coupures qui morcellent et cloisonnent le territoire :**

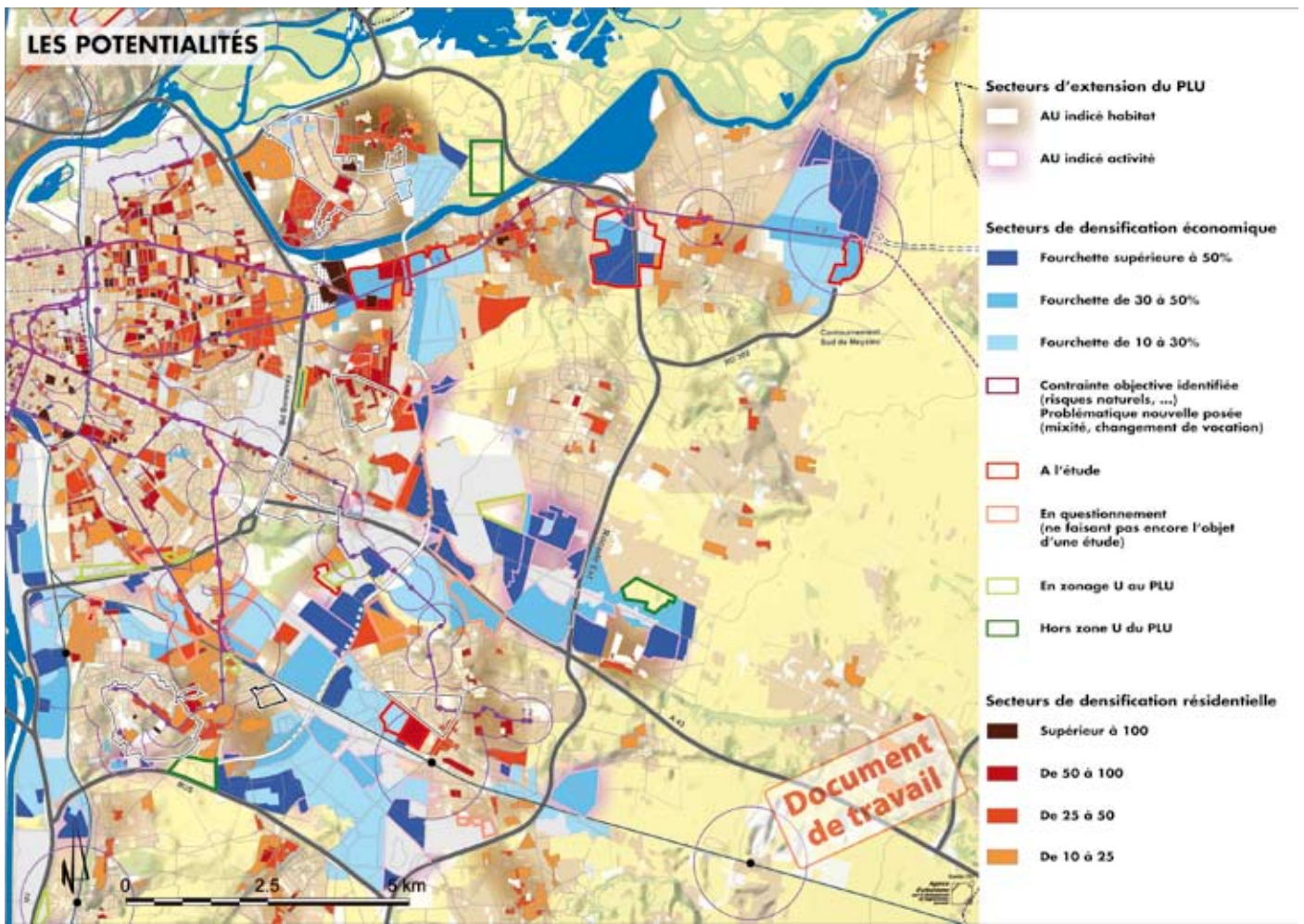
- Les coupures « physiques » : grandes infrastructures routières et ferroviaires (Bonnevay, A43, rocade est, voie ferrée Lyon-Grenoble) et canal de Jonage.
- Les coupures « fonctionnelles » dues au zoning des vocations : le grand continuum économique et les grands équipements (« la ville sans habitants »)

**Les limites administratives sans cohérence avec les coupures physiques et naturelles :**

- Une partie de Bron ou Vénissieux « intra muros » (ouest périphérique)
- Une partie de Villeurbanne hors périphérique
- Une partie de Vaulx-en-Verin au sud du canal de Jonage

**La dynamique de projets du Centre Est**





Des qualités paysagères à mettre en valeur



### **Un territoire fragile où de nouvelles exigences environnementales peuvent sensiblement infléchir et orienter son développement**

- La protection de la ressource en eau : le Sage de l'Est lyonnais incite à limiter l'extension urbaine pour préserver la quantité et la qualité de l'eau
- La qualité de l'air : pour réduire les pollutions liées au trafic automobile, le Plan de Protection Atmosphérique peut conduire à limiter les vitesses et réduire les capacités de circulation de certaines voies
- Le bruit : un plan d'action en cours d'élaboration pour préserver des zones de calme (Biézin) et abaisser le niveau de gêne sonore dans les secteurs critiques.

### **LE POTENTIEL**

#### **Des qualités paysagères sur lesquelles s'appuyer :**

- Des éléments de reliefs singuliers ponctuant le paysage de la plaine → Le centre-est n'est pas une morne plaine
- Une forte présence de la nature avec de grandes étendues « vertes » entre ville dense et couronne agricole et de grands parcs d'agglomération
- D'intéressantes ouvertures et échappées visuelles sur les grands paysages de l'agglomération, voire au-delà (les grands massifs alpins) → Le centre-est est un espace ouvert qui respire
- La présence de l'eau avec le Rhône, le canal de Jonage et le Grand Large. → Le centre-est peut profiter d'un rapport au fleuve à renforcer
- Des lieux singuliers à forte valeur paysagère et d'une très grande poésie (pont d'Herbens, Vinatier...)

#### **Un « laboratoire » d'expérimentations urbaines et architecturales, qui offre une grande diversité patrimoniale.**

- Des pièces architecturales singulières (château de Saint-Priest), un patrimoine industriel, une ceinture de forts

- Un réseau de bourgs et de villages, porteur de la mémoire rurale du territoire, des tissus de faubourgs intéressants, des ensembles d'habitat remarquables
- De nouvelles formes d'habitat innovantes et des restructurations réussies, patrimoine de demain.

#### **De très fortes marges de développement, qui font du Centre-Est le lieu de développement privilégié de l'agglomération :**

- A l'horizon 2030, un potentiel de logements supplémentaires de l'ordre de 63 000 logements, soit environ 90 000 logements à construire (proximité des gares et des arrêts de transport en commun, territoires Laurent Bonnevay...).
- Un potentiel de développement économique de l'ordre de 1 050 ha (50 % en extension, 50 % en densification/renouvellement)
- ...sans oublier le potentiel « vert » de ce territoire !

#### **Une importante dynamique de projets**

- Une attraction résidentielle retrouvée pour la 1<sup>ère</sup> couronne est, initiée par la dynamique de renouvellement des quartiers « politique de la ville » et avec des processus de densification sensible sur certains secteurs.
- Un foisonnement de projet en phase de réalisation proches des stations du tramway T3-Lea, prémices de l'émergence d'un corridor urbain (Grand-Clément, Carré de Soie, Centre de Décines, Grand stade au Montout...)
- Un axe de développement en devenir autour de la future ligne T4 Jet d'eau / Minguettes.
- Une politique de réserves foncières économiques qui pérennise pour l'heure les effets de coupure économique entre les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronne.
- Une évolution plus modeste de la polarité urbaine Chassieu-Genas (Genas semblant plus dynamique que Chassieu).

Grandes Terres à Vénissieux

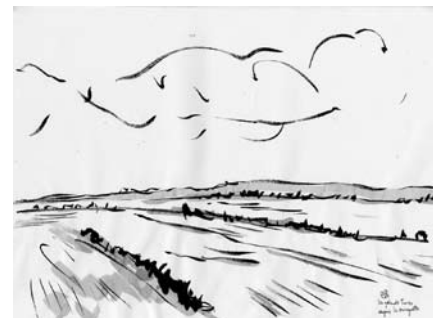


Image AABD

Château d'eau de Parilly



Image AABD

### Un projet de territoire à grande échelle : références de « stratégies projets » en Europe

**En Europe, des stratégies d'aménagement sur des territoires de plus de 100 km<sup>2</sup> fédèrent plusieurs projets autonomes au sein d'une démarche commune. Ce changement d'échelle par rapport à la gestion de la ville ordinaire permet de répondre « plus vite et plus fort » aux questions qui se posent, de tirer parti des synergies entre les projets, et de favoriser les effets d'entraînement à l'échelle de grands territoires.**

Les territoires en difficulté sociale et économique sont souvent les secteurs cibles de grands projets, conçus comme des leviers d'une régénération urbaine et économique. Les grands projets urbains portent sur la transformation en profondeur de sites de grande dimension, pour la plupart compris entre 150 et 400 ha, parfois jusqu'à 1500 ha. Mais à une plus grande échelle, certains projets prennent place au sein de « stratégies projets » d'envergure. Ces grands projets cherchent à concilier des objectifs de compétitivité économique, de durabilité et de cohésion sociale, mais le bilan montre qu'il est difficile d'intégrer ces différentes aspirations dans la gestion

urbaine (extraits de Cahiers de l'IAURIF, Grands projets urbains en Europe, mars 2007).

**A Londres, Thames Gateway est la plus vaste et ambitieuse stratégie-projet européenne de restructuration et de développement urbain (sur 1000 km<sup>2</sup>)**

Il s'agit d'aménager les deux rives de la Tamise sur 80 km de linéaire, depuis les quartiers est de Londres (l'une des zones les plus défavorisées de la capitale), jusqu'à l'estuaire. Cet aménagement suivra la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse du tunnel sous la Manche. Cette

stratégie a été intégrée aux stratégies régionales d'aménagement du territoire (London Plan), orientant l'aménagement de la capitale vers l'Est, et est devenu l'un des trois axes prioritaires de la stratégie nationale de développement durable. La démarche s'appuie sur des grands projets : dans le prolongement de Canary Wharf, jusqu'en 2012 l'accent est mis sur la partie ouest, site d'accueil des Jeux Olympiques (la basse vallée de la Lea, 1 450 ha, de Stratford à Canning Town, les Royal Docks, Greenwich et Woolwich).

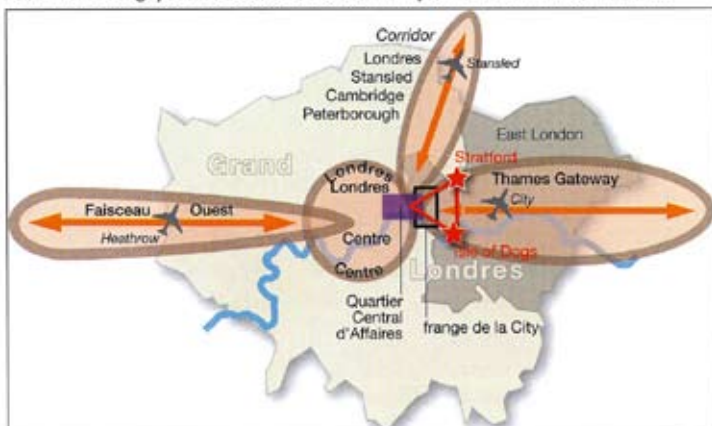
**A Barcelone, une politique de reconquête urbaine de l'est barcelonais est à l'œuvre avec une série de grands projets :**

Forum Besos, 22@, pôle culturel de Las Glories, secteur diagonal, pôle Sagrera autour de la future gare TGV, reconquête du front de mer Badalona Marina.

L'ensemble de ces projets vise la création de 200 000 emplois et 50 000 logements supplémentaires.

Illustrations extraites des Cahiers de l'IAURIF, Grands projets urbains en Europe, mars 2007

Thames Gateway dans la stratégie du London Plan  
Document stratégique de référence du London Plan pour l'est de Londres, mai 2006



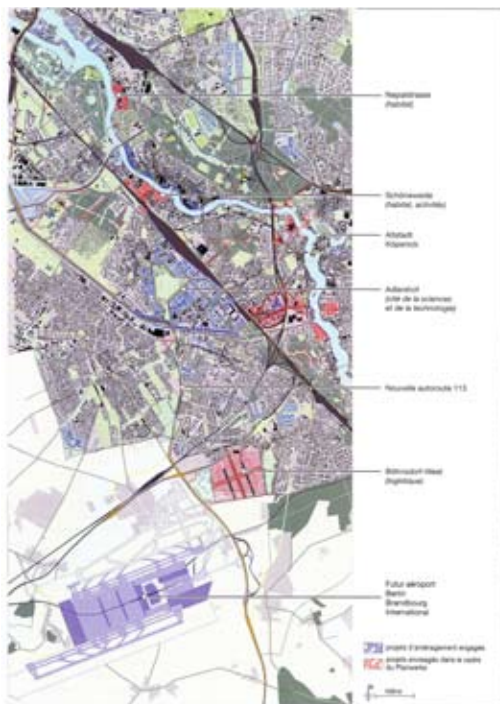
Stratégie d'aménagement et projets urbains de Barcelone (2006)





**Des plans guide sur des grands territoires complètent les documents d'urbanisme à Berlin**

En complément du plan directeur qui fixe les différents usages du sol, les Planwerke (plan guide) à Berlin sont des stratégies d'aménagements sur des grands territoires. Ces plans localisent les projets et déterminent l'organisation spatiale de ces zones (organisation des espaces libres, formes urbaines, typologie et densité des bâtiments...). S'ils restent facultatifs, ils servent d'incitation aux investissements privés, et encouragent les autorités à se concentrer sur leur potentiel de développement.



Plan guide Berlin sud

**A Milan, d'une stratégie de reconversion économique à la planification stratégique**

Quatre communes industrielles de la banlieue nord de Milan ont créé une agence de développement mixte public-privé et inventé un modèle de régénération économique et urbain, fondé sur des microprojets de reconversion de friches industrielles en économie de la connaissance. Cette agence a élargi son domaine de compétence : le Plan stratégique du Nord Milanais rassemble les divers projets locaux au sein d'une stratégie globale, née de l'implication d'institutions publiques et d'acteurs économiques privés locaux.



**Une expérience française : le document stratégique de référence de Plaine de France.**

**Un outil de référence à la grande échelle pour développer et aménager un territoire stratégique entre la commune de Paris et l'aéroport Charles de Gaulle**

Ce large territoire (33 000 ha) des portes nord de Paris à l'aéroport Charles de Gaulle, doté d'une importante densité d'équipements et d'infrastructures d'envergure nationale et internationale (deux aéroports, réseau routier dense, réseau ferré important, parcs internationaux d'expositions, grands parcs d'activités, Stade de France) est l'un des grands axes de développement de la région Ile-de-France. Un EPA a été créé en 2002 pour résoudre les difficultés et valoriser le potentiel de ce territoire. Le document stratégique de référence de Plaine de France, adopté en 2005, présente les



Document stratégique de référence, Plaine de France

grandes orientations en faveur de l'aménagement et du développement durable du territoire. Ce document est un outil de référence pour construire et mettre en cohérence les actions de tous les acteurs, pour afficher les objectifs et les priorités du projet Plaine de France.

### Un projet global de territoire pour les décennies à venir

Dans le cadre de l'élaboration du Scot, sur le terrain de la planification, des principes d'aménagement et de développement doivent être énoncés afin de définir le cadre à long terme pour le développement durable de ce territoire, et afin de définir les grands objectifs du développement du Centre Est pour les décennies à venir. Ces principes directeurs s'inscriront dans le Dog du Scot, et servent de référence aux projets du futur, et plus largement à l'action des partenaires publics et privés. Des lieux concentrant un certain nombre d'enjeux sont identifiés afin de faire l'objet de projets et d'actions spécifiques dans les décennies à venir. Ces principes fondateurs répondent à une double ambition : participer, avec le cœur de la métropole, au renforcement de l'attractivité internationale de Lyon, et en même temps améliorer la qualité de vie des habitants en créant une ville à taille humaine.

#### FAIRE RIMER AMBITION ET QUALITÉ

##### 1. Permettre un projet d'aménagement ambitieux qui renforce l'attractivité internationale de l'agglomération

**La visibilité de Lyon à l'échelle internationale** : une politique de grands projets, un savoir faire en matière d'espaces publics, l'installation de grandes écoles, une identification de la métropole lyonnaise au travers de grands événements, ont contribué à faire émerger Lyon sur la scène européenne. Lyon est désormais une destination touristique. Lyon pourrait envisager de passer un saut quantitatif et qualitatif dans le concert des grandes villes européennes, en revendiquant un modèle urbain multipolaire à taille humaine et proche de la nature, et se donner l'ambition internationale à laquelle elle peut dès à présent prétendre.

**Une vision politique claire** : Le potentiel d'attractivité du cœur de la métropole ne se situe pas uniquement dans la ville de Lyon, mais dans l'ensemble des 57 communes du Grand Lyon, qui notam-

ment à l'Est, recèlent un potentiel à explorer. Le président de la Communauté urbaine incarne cette vision stratégique.

**Un choix de croissance** : L'agglomération lyonnaise a le potentiel pour répondre aux objectifs de croissance, sans bouleversement majeur du paysage et des identités, dans le respect de l'existant. Il serait aussi possible de « changer de braquet », et atteindre une masse critique au niveau européen, par la mise en œuvre d'un certain nombre de projets qui redessinent la ville.

**Une gouvernance économique et sociale pour un projet de territoire** : les grands projets européens s'appuient sur des acteurs et des dynamiques économiques et sociales, avec lesquels ils construisent les axes de projet pertinents pour leur développement. Les principes directeurs d'organisation de l'espace ne sont donc qu'une composante d'un projet de territoire, qui reste à construire avec le temps.

## 2. Favoriser une ville à taille humaine, où qualité de vie et réussite sociale des habitants se conjuguent

### Changer la façon d'aménager un futur cœur d'agglomération :

Construire un projet de territoire ambitionnant la qualité et la réussite sociale des habitants nécessite de revoir les grands principes qui ont guidé pendant des décennies l'aménagement du centre est lyonnais.

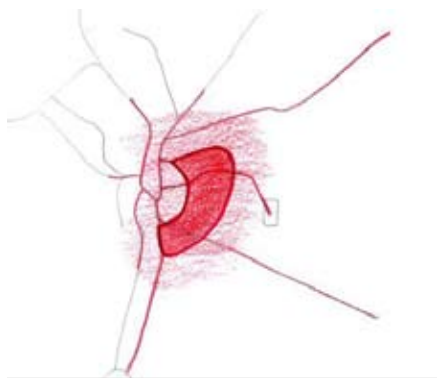
Il faut changer les modalités qui ont présidé au développement « fonctionnaliste » de ce territoire, et arrêter le gâchis d'espaces pour des usages monofonctionnels (ex. grands aplats de parkings) qui l'ont déshumanisé (grandes voiries, gigantisme des parkings, énormité des surfaces de bâtiments industriels)

### De la ville extensive à la ville intense, l'objectif est de passer :

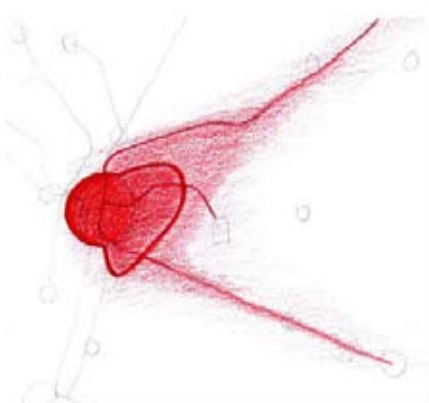
- de la ville du « tout voiture », à la ville des transports en commun et des modes doux de déplacement (vélo, marche à pied) ;
- de la ville des grands aplats juxtaposés et du « zoning fonctionnel » (grands ensembles / pavillons / zones industrielles), à la ville imbriquée, complexe et vivante ;
- de la ville extensive à la ville intense et compacte.

### Conjuguer une ville « nature » :

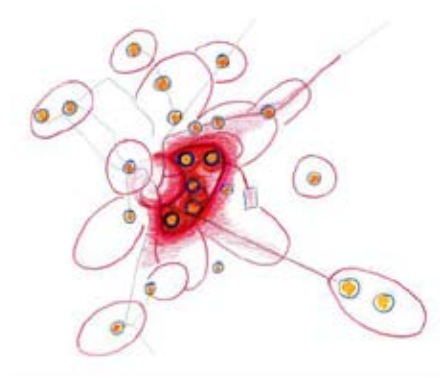
La proximité de la nature avec la ville augmente au fur et à mesure où la ville grandit. Pour protéger la nature, il faut la fréquenter. L'agglomération lyonnaise a un avantage en la matière : la « nature » fait partie intégrante de la ville et participe de la grande capacité d'accueil touristique et de loisirs de Lyon ; cette nature peut être davantage valorisée, au bénéfice de ses habitants.



Ni nouveau centre



Ni extension de la ville centre  
Lyon-Villeurbanne



Une ville contemporaine...  
et qui s'inscrit plus largement dans le réseau  
multipolaire métropolitain

## **Un territoire où on réussit**

### **Présence ne rime pas avec accès :**

L'est lyonnais a une grande chance : il dispose d'une population jeune, d'un grand nombre d'emplois, de deux pôles d'enseignement et de recherche (pôle « Ville » sur les métiers de l'architecture et des travaux publics à Vaulx-en-Velin et université Lyon II – Louis Lumière à Bron), d'un parc tertiaire de niveau européen. La population ne profite pas de ces équipements. De plus, les services publics de proximité manquent.

### **Viser la réussite sociale et le bien-être des habitants :**

Le projet de développement de l'Est lyonnais, territoire clef de l'agglomération lyonnaise, ne peut se faire sans un projet de réussite sociale. Ce territoire doit permettre à ses habitants de réussir leur vie. L'exigence est de concentrer sur l'Est lyonnais non pas seulement les politiques de solidarité et de cohésion sociale telles qu'elles se construisent aujourd'hui – indispensable au demeurant – mais aussi de permettre l'accès effectif de la population à une offre de soins, à une offre de formation et d'emploi, à des services et équipements de très grande qualité.

## **La réussite éducative, pierre angulaire du projet :**

Le projet de territoire doit permettre de faire de l'est lyonnais un territoire où chacun peut réussir sa vie, s'il le veut : bons taux de réussite aux examens, passage des jeunes par des filières courtes donnant accès à des emplois de qualité, possibilité pour les étudiants de l'est lyonnais de profiter sur place de pôles d'enseignements qui innovent dans les filières d'excellence en connexion avec le marché local du travail...

Dans ce cadre, les choix stratégiques effectués par les autorités de l'Education nationale en termes d'implantation et de moyens alloués aux établissements d'enseignement du premier et du second degré dans l'est lyonnais sont cruciaux. Ces choix engagent fortement la possibilité pour les jeunes vaudais, vénissians, brondillards... d'avoir le droit à des enseignements de qualité, dispensés dans un cadre structurant, autour de projets d'établissements misant sur un haut niveau de réussite.

Egalement, les réflexions actuelles sur le Pôle de recherche et d'enseignements supérieurs (Pres) doivent faire une place centrale à la qualification des enseignements dispensés sur les deux pôles de Vaulx-en-Velin et de Bron ; ces deux pôles doivent faire l'objet d'une attention toute particulière tant en terme de possibilités d'extension, et de moyens humains et matériels.

## Des principes fondateurs de « ménagement » du territoire, mais aussi de développement

- Faire projet autour de la nature, cultiver notre jardin.
- Renforcer la desserte TC et humaniser les grandes infrastructures.
- Accueillir des habitants dans une ville renouvelée et densifiée, dans une ville à taille humaine et plus solidaire.
- Accueillir le développement économique, mais dans des formes totalement renouvelées.

## Lieux de projet, sites d'application des principes fondateurs et symboles du changement de cap

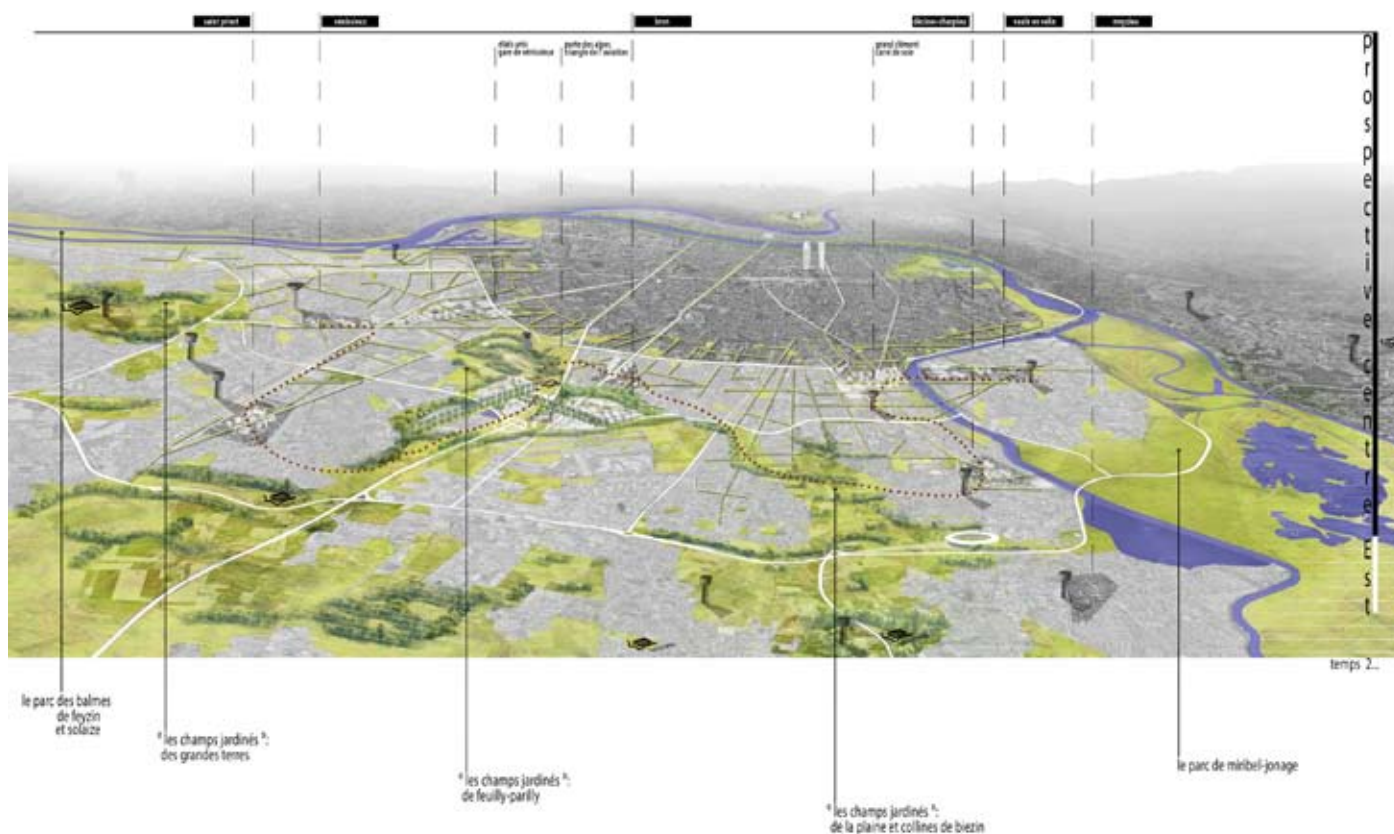
En plus des projets engagés sur Carré de Soie, Montout, Zac Berliet :

- **Agrafe Nord** : De Grand Clément à Décines la Soie en gommant le boulevard périphérique et ouvrant Villeur-

banne sur l'Est lyonnais.

- **Agrafe Sud** : Des Etats-Unis à la gare de Vénissieux en se réappropriant les rives du boulevard Laurent Bonnevey entre Lyon 8<sup>e</sup> et Vénissieux.
- **Espace central de Porte des Alpes, élargi au nord de l'A43** : opportunité pour un quartier mixte d'échelle d'agglomération.
- **Les centres de villes de Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu, Bron, Vénissieux, Saint-Priest** : vers de véritables villes moyennes autour des stations de T.C. lourds et des gares.
- **Le boulevard urbain Est** : colonne vertébrale du centre-est par l'évolution de ses franges vers une ville plus mixte.
- **Les autres axes structurants** : corridor urbain de Lea, route de Genas, route d'Heyrieux, pour passer d'une armature routière à une armature urbaine.
- **Les abords du canal de Jonage** : une ville de qualité tournée vers les espaces en eau.

## Des lieux de projets majeurs, sites d'application des principes fondateurs



### Faire projet autour de la nature, cultiver notre jardin

Face à la finitude de la terre, la gestion du « jardin planétaire » est l'objectif premier du projet urbain contemporain. « Cultiver notre jardin » est devenue une action citoyenne et une nouvelle manière de faire la ville. C'est un choix politique, qui s'appuie sur la conception de l'aménagement comme ménagement de la terre et de l'homme, rééquilibrage des richesses et des responsabilités. Il s'agit de reconnaître les qualités du territoire réel, renverser ses difficultés en avantages, ne pas gaspiller l'espace vital qui devient une valeur forte de l'aménagement territorial. Garder au plus près des centres l'activité agricole, jardinière, nourricière, de la production à la consommation et au recyclage.

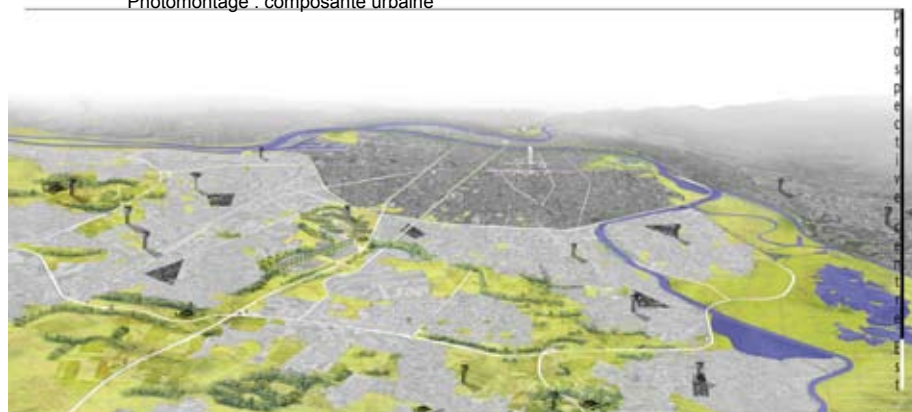


**Conforter et développer la relation à l'eau** (que l'on voit) car le fleuve et la géographie forment le socle de l'Est lyonnais, et renforcer l'armature de parc de l'agglomération :

- en amont, le parc de Miribel-Jonage, le canal de Jonage, lieux centraux de l'éducation au développement durable,
  - en aval, un parc des balmes de Feyzin et Solaize à imaginer,
- ...et à l'intérieur du territoire, possibilité de développer de nouveaux espaces en eau, à l'image du parc technologique de la Porte des Alpes.



Photomontage : composante urbaine



**Préserver et fortifier les grandes continuités agricoles** : la polyculture, ainsi que la préservation et la plantation des friches, des haies, des champs médicinaux sont garantes d'une plus grande diversité des espèces. Les corridors verts protègent la faune. Trois « champs jardinés » dans l'Est lyonnais permettent à la population de s'approprier la nature :

Les « champs jardinés » de la plaine et des collines du Biézin

Les « champs jardinés » depuis le parc de Parilly jusqu'à la plaine de Saythe (1<sup>ère</sup> concrétisation: l'allée des parcs à la forêt de Feuilly)

Les « champs jardinés » des Grandes Terres

...sans oublier la zone maraîchère de Vaulx-en-Velin entre le centre ville et le parc de Miribel-Jonage.

=> Tout comme Lyon a créé le premier périmètre sauvegardé pour le patrimoine bâti, innover et créer le premier périmètre agricole sauvegardé dans le Biézin.

**Valoriser et préserver les ressources du territoire** : les rapports entre l'humain et la « nature » sont conscients, mesurés, négociés. Développer l'Est lyonnais c'est aussi créer des ressources énergétiques, grâce à l'eau (historiquement avec l'usine de Cusset), mais aussi grâce au soleil, au vent, au recyclage, au bois de forêts replantées. Ainsi nos espaces naturels fondent leur valeur « productive ». La protection des eaux que l'on ne voit pas, la nappe phréatique, constitue un ménagement et un usage adéquat de nos ressources propres.

**Cultiver notre jardin c'est rendre visible et vivante la main verte de l'est lyonnais.**

## Renforcer la desserte TC et humaniser les grandes infrastructures

Les réseaux automobiles perdent de leur toute puissance, et se mettent à l'échelle des divers parcours et maillages modes doux TC ou individuels. La structure des transports collectifs et individuels modes doux, se renforce, se diversifie, se hiérarchise, parallèlement à la guérison des fractures spatiales, visuelles et sonores des autoroutes.

**Doter le centre-est d'une offre TC efficace et performante** pour permettre une mobilité efficace hors du recours à la voiture vers les grands générateurs de flux métropolitains (pôle de santé, centre commercial porte des alpes, université grandes zones d'emploi, grandes gares...).

**Changer les pratiques de déplacement** en renforçant la place des modes doux (action sur les espaces publics)

**Faire évoluer et « pacifier » les grandes infrastructures routières** au regard de leur contexte urbain existant ou futur : traiter prioritairement les points noirs de l'A43 et du boulevard L.Bonnevay. Différents scénarios pour « cicatriser » les blessures :

Les autoroutes apaisées

Diminution des vitesses

Voies réservées aux sites propres TC

Humanisation des abords des voies rapides et des autoroutes (réduction des bretelles, signalétique non autoroutière...)

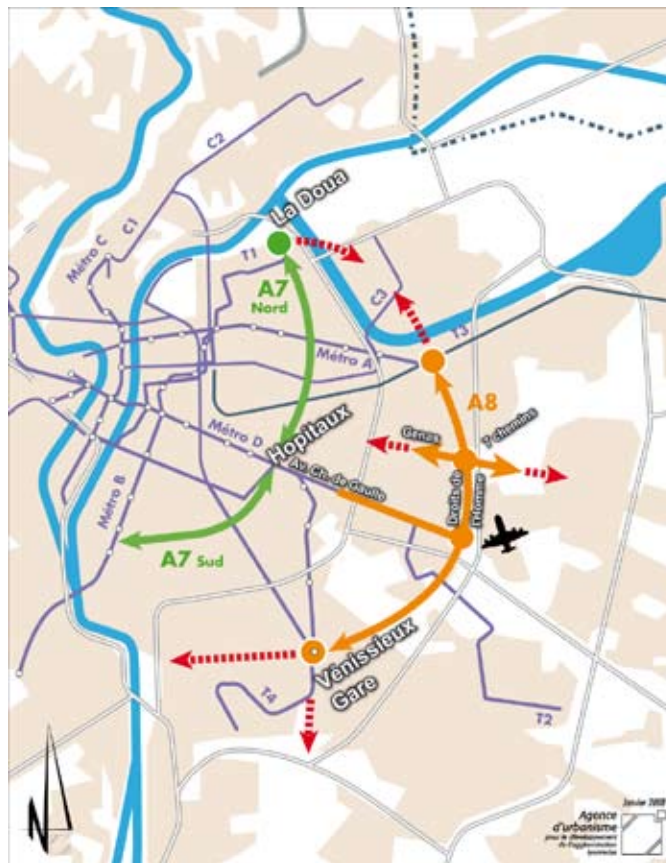
La transformation en boulevards urbains

Suppression des échangeurs et création de carrefours à niveau

Une place réservée aux modes doux

La ville se rapproche de la voie et ne la fuit plus (constitution de façade urbaine)

### Un maillage TC renforcé à terme



Une 2x2 voies peut être un boulevard urbain : Laurent Bonnevay entre le parc de la Feyssine et la Doua



Une « autoroute apaisée » mise en œuvre à Grenoble : voie de bus et réduction de la vitesse

## Accueillir des habitants dans une ville renouvelée et densifiée, dans une ville à taille humaine et plus solidaire

Le déplacement démographique vers le Sud de la France, constaté dès à présent et qui va se poursuivre dans les années à venir, le vieillissement de la population, les évolutions de nos modes de vie, entraînent une urbanisation dynamique de notre aire métropolitaine et des besoins en logements toujours pressants. Il est nécessaire que le Centre-Est de l'agglomération contribue à l'accueil de population nouvelle d'ici 2030, car il a l'avantage d'offrir une proximité entre habitat et emploi, des équipements déjà présents, un potentiel de transports en commun... Accueillir davantage d'habitants dans le Centre-Est, c'est limiter la poursuite de l'urbanisation dans des territoires toujours plus distants de la métropole.



La ville de demain, c'est beaucoup de verdure, permise par une certaine intensité



### Poursuivre le développement des centres-villes pour les transformer en cœur de villes moyennes

Limiter l'extension et développer les centralités existantes représente un changement d'échelle pour les polarités actuelles définies dans le Scot (Vaulx-en-Velin, Décines-Meyzieu, Bron, Vénissieux—Saint-Fons, Saint-Priest) et permet d'imaginer un urbanisme à l'échelle du piéton. Le fort potentiel au cœur et au frange des quartiers « politique de la ville » doit ainsi être mobilisé.

Le territoire peut accueillir la construction de 90 000 logements, et en cela répondre aux ambitions du Scot, sans pour autant être totalement transformé : la densité globale passerait de 35 à 45 logements à l'hectare, bien en dessous de la densité actuelle du centre (près de 100 logements à l'hectare). Localement cette densité devrait cependant être plus importante, notamment à la proximité des pôles multimodaux, ou dans les centres-villes.

La structuration du territoire mérite d'être soulignée, les liens entre les centres notamment : le renforcement et la lisibilité de certains axes urbains est donc importante. Pour structurer le territoire, il s'agit aussi de s'appuyer sur le patrimoine existant, qui donne des repères et conforte les identités locales, et sur un maillage densifié d'espaces publics de qualité.

### De la ville juxtaposée (pavillonnaire—grands ensembles) à la ville des quartiers mixtes aux identités positives

Une ville plus imbriquée et mixte nécessite des quartiers présentant une diversité de densités et de formes urbaines, mais aussi une diversité de logements, afin de permettre l'accès au logement et la mobilité résidentielle. La production de logement social et d'accession sociale devrait pouvoir être mieux répartie entre les quartiers (une cartographie prioritaire ?).

### Vers des éco-villes dans l'Est lyonnais

Imaginer une ville plus dense ne signifie pas faire une ville plus minérale : au contraire, la densité permet la végétalisation. La diffusion des qualités paysagères depuis les espaces naturels et agricoles jusqu'au plus près des habitants doit être recherchée dans le cadre des futurs projets urbains. Végétaliser permet aussi de lutter contre les effets du réchauffement climatique en régulant les températures. Limiter l'imperméabilisation des sols, réalimenter la nappe phréatique, rechercher une efficacité énergétique dans le domaine de la construction, chercher à réduire les déchets et penser autrement leur collecte et leur traitement, sont autant d'objectifs à intégrer pour construire des éco-villes dans l'Est lyonnais.



Renouveler la ville en la végétalisant, en valorisant les eaux de pluie...





## Accueillir le développement économique, mais dans des formes totalement renouvelées

Le développement économique de l'agglomération se joue dans un grand est lyonnais, qui dépasse les limites administratives du Grand Lyon pour concerner plusieurs territoires partenaires. L'organisation de ce développement économique est une nécessité pour la métropole lyonnaise, mais dans des formes nouvelles par rapport à ce qui a été fait jusqu'à aujourd'hui. En effet, la limitation de l'étalement urbain concerne les activités économiques et le commerce, tout autant que l'habitat. De plus, dans un secteur fortement marqué par le zoning, l'exigence d'une certaine mixité doit être éminemment présente. Enfin, étant donné les atouts et l'histoire de ce territoire, un essor économique fondé sur l'excellence environnementale ne devrait-il pas guider ses futurs développements ?



Des formes urbaines laissant une large place à la végétation



Des bâtiments logistiques et de bureaux sur plusieurs étages (Singapour)

### Renouveler les formes et les modalités du développement économique pour mieux l'intégrer à la ville

Plutôt que d'étendre les réserves d'espaces économiques, il s'agit d'enclencher le renouvellement et la densification des sites économiques sur eux-mêmes (Mi-Plaine, ZI Lyon Sud Est, ZI Meyzieu Jonage...), en profitant de dents creuses, départs, friches...

Les territoires dédiés à l'activité économique à l'Est sont considérés comme monofonctionnels : on peut pourtant cas-

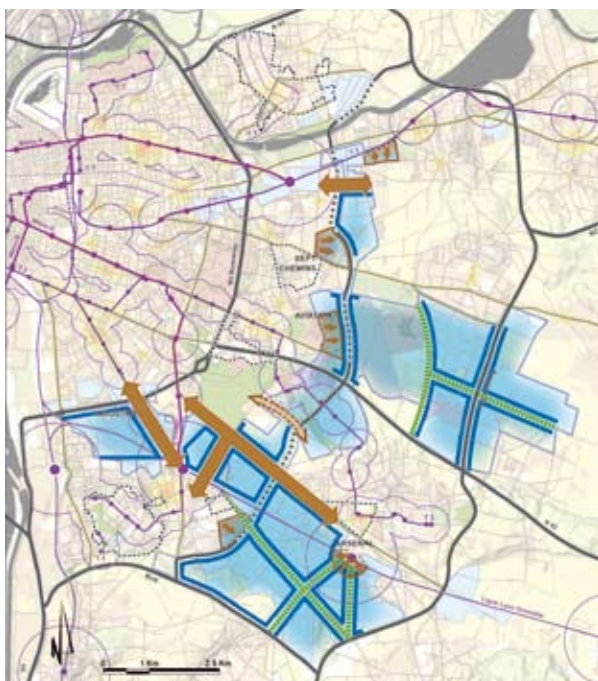
ser ce monolithisme en rendant certains espaces davantage mixtes (notamment le long du boulevard urbain est), mais aussi en y ménageant davantage de liens et de traversées tous modes (par exemple entre Chassieu, Saint-Priest et Corbas).

Il s'agit de promouvoir de nouvelles formes urbaines pour les activités économiques : ne plus réaliser des bâtiments logistiques sur un seul niveau et des aplats de parkings, mais davantage de bâtiments mêlant production, stockage et bureaux...

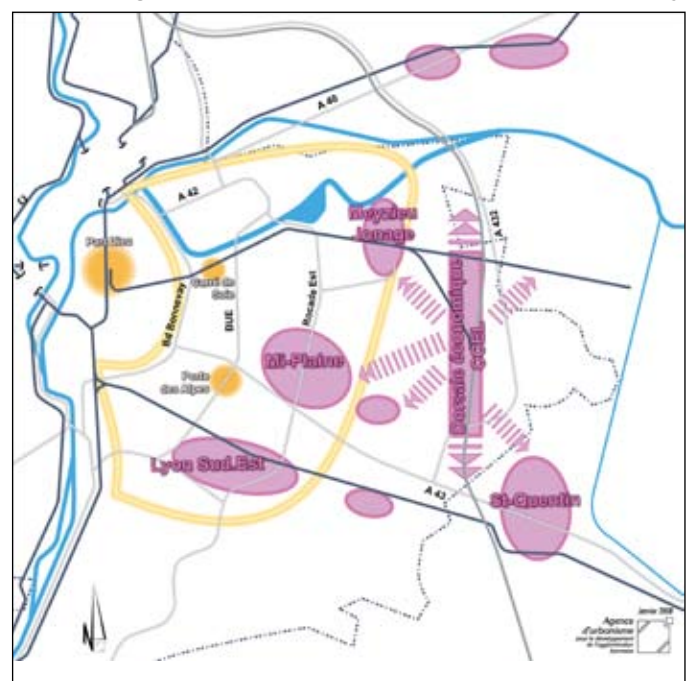
**Tourner le développement économique vers la plateforme de Saint-Exupéry (élargir le regard !)** : les sites dédiés se positionnent autour de la plateforme de Saint-Exupéry et de la Rodecade Est (non pas le long du BUE).

**Repenser les espaces commerciaux** : on peut permettre leur densification (en particulier construire sur le centre commercial Porte des Alpes, Carrefour Vénissieux...), ce qui leur fera jouer un rôle central, non plus dans la ville du tout-voiture aujourd'hui, mais dans une ville humanisée demain.

### Casser le monolithisme des espaces économiques



### Élargir le regard... le développement économique s'organise autour de la plateforme de Saint-Exupéry



## Localisation des projets

**Agrafe Sud** : Des Etats-Unis à la gare de Vénissieux en se réappropriant les rives du boulevard Laurent Bonnevey entre Lyon 8<sup>e</sup> et Vénissieux.



**Les autres axes structurants** :  
corridor urbain de Lea,  
route de Genas, route d'Heyrieux,  
pour passer d'une armature routière  
à une armature urbaine.

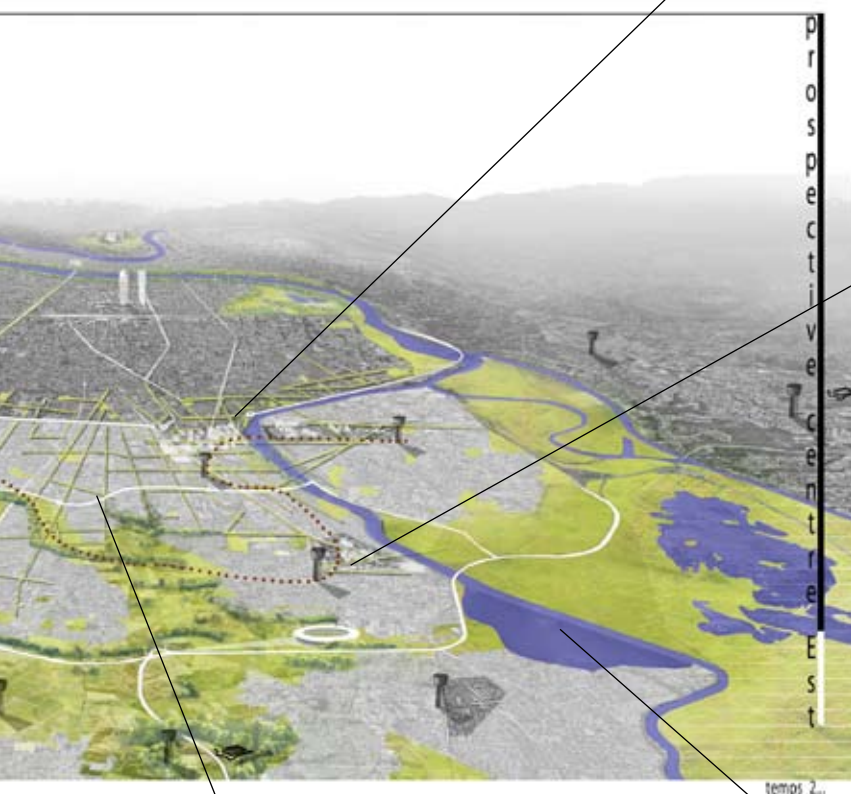
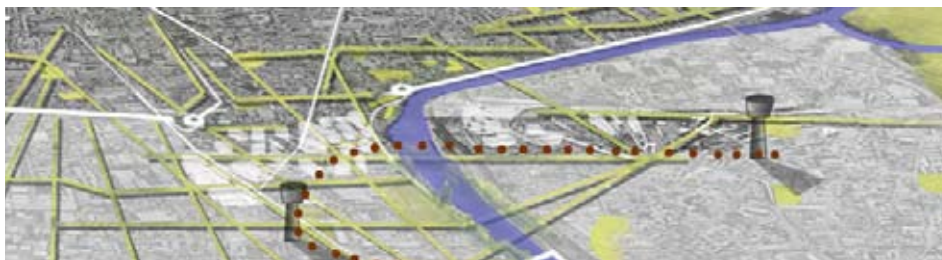


**Espace central de Porte des Alpes, élargi au nord de l'A43** :  
opportunité pour un quartier mixte d'échelle d'agglomération.



**Le boulevard urbain Est** :  
colonne vertébrale du Centre Est par l'évolution  
de ses franges vers une ville plus mixte.

**Agrafe Nord** : De Grand Clément à Décines la Soie en gommant le boulevard périphérique et ouvrant Villeurbanne sur l'Est lyonnais.



**Les centres de villes de Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu, Bron, Vénissieux, Saint-Priest** : vers de véritables villes moyennes autour des stations de T.C. lourds et des gares.



**Les abords du canal de Jonage** : une ville de qualité tournée vers les espaces en eau.

### Agrafe Nord : de Grand Clément à Décines la Soie en gommant le boulevard périphérique et ouvrant Villeurbanne sur l'Est lyonnais

Les territoires situés de part et d'autre du boulevard périphérique Laurent Bonnevey combinent de forts potentiels de développement, et en certains points, une excellente offre TC. Aujourd'hui faiblement investi, l'exploitation et la valorisation de ce potentiel peut être l'occasion de retisser des liens entre les deux rives du périphérique, et au-delà entre le centre et son immédiate périphérie : c'est notamment le cas au niveau de l'échangeur de Cusset.

D'importants potentiels de transformation urbaine de Villeurbanne à Vaulx-en-Velin



Les sites de Grandclément, Carré de Soie et de l'entrée de Vaulx-en-Velin nord cumulent un potentiel de mutation urbaine et une occasion unique pour que la ville se rejoigne de part et d'autre du périphérique, contrairement à la situation actuelle où les quartiers s'écartent de l'infrastructure pour s'en protéger. Aujourd'hui, plusieurs villes européennes sont engagées dans cette mutation fondamentale (Paris, Madrid, Barcelone...).

**Pour relier ces sites de développement, des interventions sont nécessaires au droit du périphérique**

Pour avoir la sensation de « rester en ville » de Villeurbanne au Carré de Soie, il s'agit d'effacer le paysage autoroutier qu'il faut aujourd'hui traverser :

- en assurant la continuité dans les deux sens du cours Emile Zola, de la rue Léon Blum et de l'avenue du 4 août,
- en simplifiant les accès au périphérique (en les concentrant sur deux points précis au lieu de trois), ce qui permet de réduire l'emprise du périphérique,
- et par le biais d'une couverture partielle, en reconstituant un véritable morceau de ville. Cette opération permet de dégager des potentialités foncières supplémentaires et de créer une ouverture nord / sud pour accéder au canal de Jonage.

Tous ces aménagements sont phasables dans le temps.

#### Une image du traitement de l'agrafe



## Agrafe Sud: Des Etats-Unis à la gare de Vénissieux en se réappropriant les rives du boulevard Laurent Bonnevey entre Lyon 8<sup>e</sup> et Vénissieux

L'autre site qui concentre de forts enjeux parmi les territoires du périphérique Laurent Bonnevey est le secteur au droit de Lyon 8<sup>e</sup> et Vénissieux. Le passage du futur tramway T4, l'essor de la gare de Vénissieux, ainsi que les nombreux espaces mutables dans l'épaisseur des tissus environnants, incitent à imaginer un « projet d'agrafe » entre le centre et la périphérie.

### Une coupure entre le centre et la première couronne qui bloque l'émergence de tous les projets urbains

Depuis le quartier des Etats-Unis à Lyon 8<sup>e</sup> jusqu'au secteur gare, les possibilités d'évolution se heurtent à la césure du périphérique, ses bretelles d'accès et ses échangeurs consommateurs d'espaces, complexes et inadaptés, et cette césure est couplée au système ferré parallèle et aux grandes zones industrielles encore dynamiques. Une large fracture territoriale s'est constituée sur ce lieu, l'un des principaux espaces de discontinuité urbaine de l'agglomération. En raison de cette coupure, aucune construction n'ont pu voir le jour sur la Zac de Parilly (approuvée en 1984), aucun projet sur les Puisoz n'a pu aboutir, et seule la gestion de l'existant sur l'épaisseur des boulevards Etats-Unis-Joliot Curie est envisagée aujourd'hui.

### Le potentiel de la gare de Vénissieux

Pourtant un grand besoin de « liens urbains » existe entre les quartiers éclatés de Vénissieux et en direction de Lyon 8<sup>e</sup>. De plus, la gare de Vénissieux, pôle multimodal d'entrée dans l'agglomération (trains régionaux, métro D, tramway T4, parc-relais), est appelée à jouer un rôle croissant. Dans le futur, les sites alentours pourraient être amenés à se transformer, à l'image du Carré de Soie plus au Nord autour de la station La Soie.

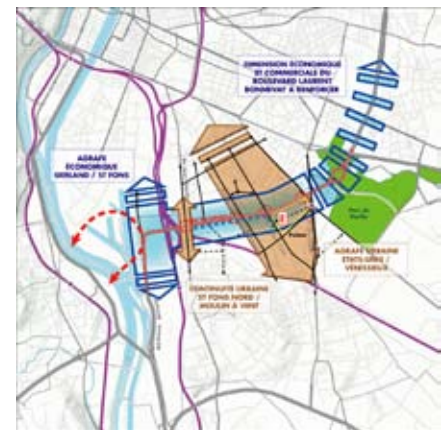
### Une stratégie de grand projet qui passe nécessairement par le traitement du périphérique

Ainsi, une stratégie de grand projet de

développement doit être imaginée sur ce vaste territoire entre Lyon et Vénissieux, mais elle nécessite de s'intéresser en premier lieu à la coupure que représente le périphérique. Seules les transformations du périphérique permettraient à des fonctions et activités existantes de se réadapter, de libérer des espaces pour de grands projets. Avec la continuité urbaine entre Lyon 8<sup>e</sup> et Vénissieux, de fortes mutations pourraient s'opérer (Puisoz, Parilly, quartier de l'Industrie, plaine des Jeux...).

### Un « resserrement » de la coupure de Laurent Bonnevey au niveau de la séquence Parilly-Puisoz

Une véritable stratégie de développement sur ce secteur serait rendue possible par une intervention au droit du périphérique.



Plusieurs solutions sont envisageables, sans perturber la continuité du trafic (niveau de la voie conservé) :

- Réorganisation des accès (réduction à minima des entrées et sorties du périphérique -boulevard Joliot Curie- et suppression de l'échangeur de Parilly), arrivée immédiate sur des voiries « urbaines »
- Valorisation de la voie et ses abords permettant un apaisement du trafic (plantations, contres allées urbaines, autres aménagement qualitatifs) et constitution d'une façade urbaine (notamment sur le carrefour du trèfle).
- Maillage complémentaire de voiries ou passerelles, liens entre les quartiers et couverture partielle au niveau de la place Jules Grandclément.

vers Etats-unis

### Traiter le périphérique pour permettre aux projets urbains de se réaliser



vers Gare de Vénissieux

Image AABD

## L'espace central de Porte des Alpes, élargi au nord de l'A43 : opportunité pour un quartier mixte d'échelle d'agglomération

Une autre « agrafe » semble nécessaire dans le Centre-Est, autour de l'autoroute A43 au niveau de la Porte des Alpes, pour apaiser cette entrée autoroutière dans l'agglomération. Les projets initiaux de la Porte des Alpes prévoyaient un aménagement d'ensemble entre le Nord et le Sud de l'A43. Aujourd'hui, l'investissement futur de la partie nord (le triangle de l'aviation) doit se concevoir dans une logique d'ensemble qui réinterroge aussi la partie Sud (renouveau et densification du centre commercial, du parc technologique, de « l'espace central »).

### Aménager conjointement Nord et Sud de la Porte des Alpes

En 1992, le cahier des charges de consultation d'une équipe de conception d'ensemble sur le site de Champ du pont proposait « une ossature urbaine dense composée de fonction mixtes (équipements, services, activités économiques, logements...), se greffant à la fois sur le secteur commercial et universitaire (...) et intégrant également le secteur environnant l'aérodrome de Bron situé au nord de l'autoroute [le triangle de l'aviation] ». Ce choix se basait sur le principe d'une recomposition, transformation et

densification du centre commercial. Ce site de « ville dense » n'a pas encore vu le jour, contrairement aux vastes sites de paysages à l'est du BUE qui se sont réalisés et ont accueilli le parc technologique.

### Le potentiel existe donc toujours aujourd'hui

La transformation/ densification du centre commercial serait un levier fort afin :

- De constituer la véritable centralité d'agglomération mixte au cœur du site de la porte des Alpes, afin de renouveler les « aplats » universitaires, commerciaux et économiques du secteur.

- De réunifier les quartiers nord et sud cisailés aujourd'hui par l'autoroute A43 en donnant une échelle, et une masse critique pour cette centralité d'agglomération et permettant un projet global d'envergure.

- Et enfin, d'impulser la transformation de l'A43 en autoroute apaisée, voire une transformation en boulevard urbain, en prolongement des actions au niveau de Mermoz (démolition du viaduc, transformation du quartier et des galeries Lafayette)



Image AABD

## Les centres de villes de Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu, Bron, Vénissieux, Saint-Priest : vers de véritables villes moyennes autour des stations de T.C. lourds et des gares

**Les centralités (Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu, Bron, Vénissieux, Saint-Priest) sont des lieux de projet majeurs. Le Scot de l'agglomération lyonnaise prône le renforcement de la ville des pôles, autour de centralités affirmées, plutôt que la constitution d'une ville agglomérée en « tâche d'huile ». Chacune des centralités recèle un potentiel important pour que leurs centres-villes se transforment en profondeur et gagnent une lisibilité à l'échelle de l'agglomération.**

- Vaulx-en-Velin : en complément de la nouvelle centralité et de la recomposition urbaine engagée par le GPV de Vaulx-en-Velin, les sites à l'entrée de la ville (marché aux puces et différents îlots alentours...) permettent d'envisager un changement d'échelle du centre-ville
- Décines : Outre le centre ville, un potentiel s'offre également autour de T3 et en direction du canal
- Meyzieu : Le centre ville peut s'étendre en direction de la station T3 et gagner ainsi en épaisseur
- Bron : au-delà de la transformation qu'a connue la rue F. Roosevelt dans son linéaire, le nord (et le sud ?) de cette avenue peuvent demain prétendre à accueillir des projets
- Vénissieux : Le centre peut à la fois s'étendre au nord vers la gare, et au sud vers la « Glunière »
- Saint-Priest : parallèlement aux opérations d'urbanisme du centre, en cours ou en montage, les secteurs limitrophes de la gare et de l'arsenal offrent d'énormes potentialités.

### **Relier urbanisation / culture de la nature / culture humaine : des programmes artistiques novateurs**

Pour appuyer cette transformation des centres villes sur des éléments identitaires propres à chaque commune, des interventions artistiques pourraient être mises en place afin de définir pour chacune des communes son point d'appui

et de reconnaissance, et les modalités de leur mise en valeur ou mise en scène : les forts et leurs parcs, les château d'eau, le patrimoine existant, l'histoire industrielle...

Des programmes novateurs et mixtes s'inscrivant dans le patrimoine permettraient ainsi de relier culture de la nature, urbanisation, culture humaine, unissant les activités culturelles, éducatives, commerciales, environnementales.

Ces différents lieux valorisés pourront être ensuite mis en réseaux, permettant au promeneur de suivre un « fil de rouge » et de déambuler dans l'Est lyonnais.



Décines, un centre qui s'épaissit autour de la station T3 et en direction du canal.



Vénissieux, un cœur de ville qui s'élargit vers la gare

# Le boulevard urbain Est : colonne vertébrale du centre-est par l'évolution de ses franges vers une ville plus mixte

A l'heure où l'on tente de « recoudre » la ville autour des infrastructures routières qui la déchirent, le projet de Boulevard Urbain Est invite à penser de façon concomitante la nouvelle voirie et l'évolution de ses abords.

Le BUE ne dessert pas uniquement des zones économiques dans l'Est lyonnais.

Le BUE est la nouvelle colonne vertébrale d'une ville qui se transforme, vers plus de mixité. Le projet de boulevard urbain initial est quelque peu dénaturé aujourd'hui dans la configuration qui est proposée (plus routière et moins urbaine, avec des murs antibruit qui ne font pas ville).

La création de ce boulevard urbain est une occasion importante pour repenser la mixité de la ville en certains points clés :

- **Couloir urbain de Lea** (RD 517 et T3) : affirmation d'une continuité urbaine entre Vaulx Sud et Décines... qui peut entraîner à terme l'évolution de la ZI Roosevelt.
- **Les 7 chemins au débouché de la route de Genas** : transformation « de la route à la rue »... ce qui implique aussi la recomposition du centre commercial.
- **Secteur de l'école de santé des armées et triangle de l'aviation** : progression de la ville compacte et mixte.

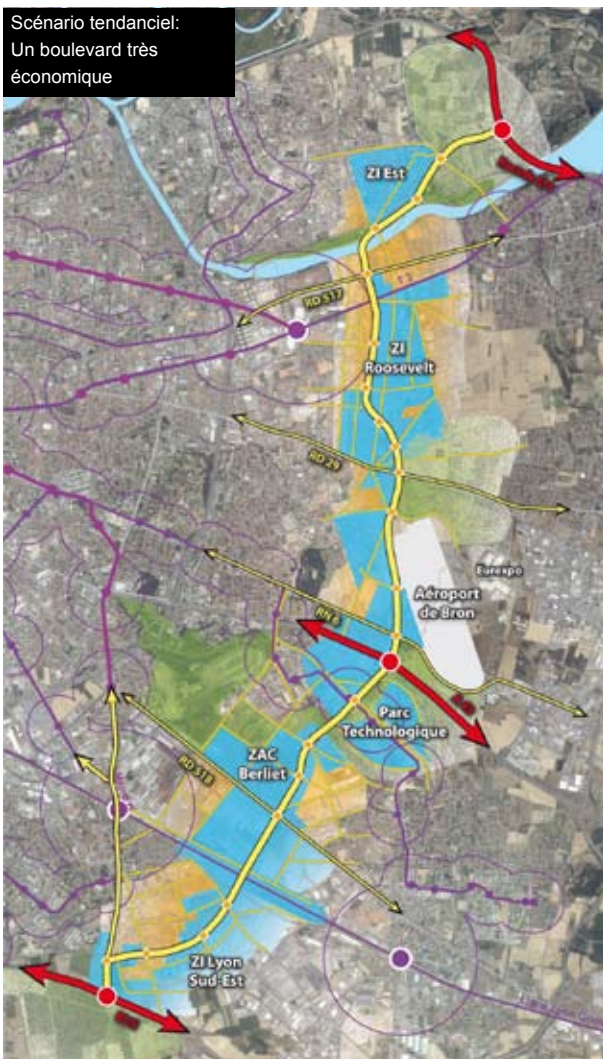
- **Centre commercial et espace central de la porte des alpes** : mutation plus urbaine (densification, mixité) du centre commercial et de l'espace central de la Porte des Alpes, densification du parc technologique.

- **La RD 518** : valorisation urbaine de cet axe entre le centre de Saint-Priest et le métro.

- **Vénissieux quartier Charréard** : évolution possible des abords au nord du BUE.

La fonction de boulevard économique peut être assumée par des axes existants (Franklin Roosevelt, par exemple). L'économie a entièrement sa place dans ce secteur de l'agglomération, mais elle peut évoluer vers des formes compatibles avec le développement résidentiel.

Scénario tendanciel:  
Un boulevard très économique



Un autre futur possible :  
Un boulevard plus urbain gagné par la ville !





## Les autres axes structurants : corridor urbain de Lea, route de Genas, route d'Heyrieux pour passer d'une armature routière à une armature urbaine

Le territoire du centre-est manque de structuration et de lisibilité. Le boulevard urbain est peut lui donner une véritable colonne vertébrale, à condition que les projets urbains accompagnent le projet de voirie. D'autres axes ont également un rôle important de structuration, et sont le support de potentiels majeurs de développement. Certains de ces développements se sont déjà réalisés (avenue F. Roosevelt dans la traversée du centre de Bron), d'autres sont en cours (autour de T3-Léa et de la Rd 517 de Cusset à Meyzieu, mais aussi le long de T4 à Vénissieux), d'autres pourraient davantage émerger (route de Genas, RD 518).

**Exemple de la RD 518 : du centre de Saint-Priest au métro Parilly, un axe urbain majeur, site propre TC, vecteur de (re)développement**

La RD 518 venant d'Heyrieux tangente le centre de Saint-Priest et la gare de Saint-Priest, et rejoint le périphérique et le centre de l'agglomération au niveau du métro D station Parilly. Cette voie, très largement dimensionnée, est aujourd'hui bordée d'emprises aux occupations en retrait, peu présentes sur l'avenue. Dans le prolongement des mutations du centre ville de Saint-Priest en direction de sa gare et du site de l'Arsenal, une autre façade urbaine pourrait voir le jour sur la RD 518. Prenant appui sur le site propre TC existant qui pourrait être renforcé, des espaces aujourd'hui à dominance économique pourraient évoluer vers davantage de mixité fonctionnelle, ce qui permettrait de relier Saint-Priest au centre de l'agglomération et aussi de diminuer la prégnance des espaces économiques dans ce secteur de l'agglomération.

Aux abords, d'autres évolutions sensibles pourraient avoir lieu dans le secteur : le parc de Parilly s'ouvre et rayonne sur les quartiers riverains (Vénissieux Parilly et Saint-Priest Feuilly), un complément de maillage de la trame viaire, et quelques franchissements plus marqués de la voie ferrée, celle-ci traversant plusieurs séquences (quartier gare Saint-Priest, façade économique, tampon paysager, gare Vénissieux).



Aujourd'hui, une avenue routière peu valorisée



Demain, une avenue urbaine, trait d'union entre Saint-Priest centre et Parilly

## Les abords du canal de Jonage : une ville de qualité tournée vers les espaces en eau

Ce site fluvial est aussi précieux que le Rhône dans sa traversée de Lyon et la Saône, mais ce patrimoine n'est pas encore considéré et vécu comme tel. Ses rives sont à valoriser dans toutes leurs dimensions (paysagère, résidentielle, patrimoniale et récréative) à l'échelle du potentiel que représente ce parc d'agglomération de la Tête d'or au Grand Large à Meyzieu, en passant par le parc de la Feysine et le parc de la Rize.

Des berges habitées permettent aussi la promenade à Rennes



La valeur paysagère et naturelle du Canal... propice à un usage récréatif (un grand parc de la Tête d'Or au Grand Large)

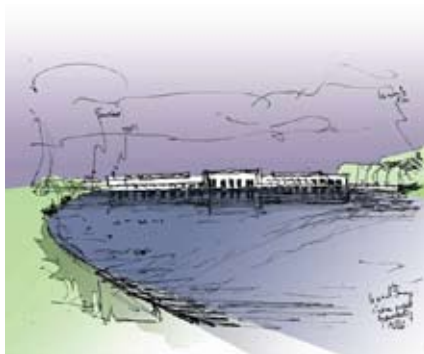


Image AABD

### « Habiter le canal » !

Il s'agit de valoriser certains sites propices au redéveloppement résidentiel, avec la perspective d'une qualité d'habitat exceptionnelle.

### Des sites potentiel

- Les berges de Saint-Jean à Villeurbanne
- L'île de Cusset (Villeurbanne dans l'entrée de Vaulx)
- Le secteur EDF dans le Carré de Soie
- les Balmes à Carré de Soie
- Les Sablons à proximité du centre de Décines pour le tourner vers le Canal
- tourner l'urbanisation possible de la zone AU de Meyzieu (Dérippe) sur le Canal



Image AABD

## Le cas du cœur géographique du centre-est (pistes aéroportuaires, golf, Eurexpo et son extension): un territoire non retenu comme un « lieu de projet » mais un potentiel d'avenir à préserver.

**Au cœur géographique du centre-est une juxtaposition d'équipements empêche un fonctionnement urbain classique. Ces territoires représentent un potentiel majeur, autant pour le territoire du Centre-Est que pour l'agglomération dans son ensemble. Situé stratégiquement entre le centre et la plateforme aéroportuaire de Saint-Exupéry, ce secteur pourrait le moment venu permettre à la métropole lyonnaise d'affirmer une ambition internationale renouvelée. Cette opportunité pour l'avenir exige des choix de court terme qui n'obèrent pas ce potentiel précieux.**

### Un fonctionnement urbain contraint

Le cœur géographique du Centre-Est accueille aujourd'hui des services indispensables à la ville qui se sont placés sur ce site dans un contexte historique d'extension « hors la ville ». Ils sont aujourd'hui difficilement assimilables tels quels pour constituer un environnement urbain harmonieux et cohérent (grandes emprises fermées, mauvaise desserte TC...). Ce sont des richesses mais des contraintes qui pèsent pour un renouvellement ambitieux (PEB..).

### Un potentiel de développement très important (près de 400 ha), qui se rajoute au potentiel de renouvellement encore « sans limite » du centre-est.

Le cœur géographique du centre-est représente près de 400 ha en immédiate proximité des espaces de la « Porte des Alpes » qui ont été aménagés au cours de ces 30 dernières années au Sud et au Nord de l'A43, espaces qui ne peuvent en aucun cas être considérés comme achevés.

Cependant ce potentiel est à mettre en regard avec les autres potentiels de développement du territoire centre-est. L'ensemble des zones urbanisées du centre-est a un potentiel de densification significatif. Toutes les ambitions quantitatives du SCOT peuvent être tenues, sans bouleversement ni traumatisme morphologique capital. De plus, s'ajoutent les

7 lieux de projets identifiés comme majeurs (les agrafes, la porte des alpes, les centres, le BUE, les axes urbains forts, le canal de Jonage...). Même si aucun d'eux n'atteint une superficie de 400 ha, ils ont d'énormes potentialités pour, dans le temps du SCOT, faire jouer un grand rôle au Centre-Est dans le rayonnement international de Lyon par des projets d'envergure, tout en apportant une qualité de vie aux habitants actuels et futurs. L'ampleur des transformations sur ces nombreux sites mentionnés n'est pas à nier, tout comme les actions et financements publics nécessaires.

### Une réserve qui pourrait à terme conforter le « changement de braquet » qu'opère actuellement Lyon dans le concert des villes Européennes

Les 400 ha du cœur du Centre-Est sont également un énorme potentiel pour l'agglomération lyonnaise.

Le moment venu, la remise en cause de la place et de la configuration de ces équipements pourrait permettre de donner une autre structuration au Centre-Est, et au-delà, asseoir définitivement la place de Lyon dans le concert européen.

La question de la temporalité pertinente pour la réalisation d'un tel projet se pose néanmoins de façon cruciale. Aujourd'hui, il semble qu'il faille être attentif à certains choix à court terme de façon à ne pas obérer des possibilités pour l'avenir (aménagement des franges du BUE au niveau du triangle de l'aviation, extension d'Eurexpo...).



Un vide au cœur du Centre Est

## Conclusion

### Une démarche de renouvellement, régénération et valorisation du territoire

**Le Centre-Est est un territoire stratégique du développement de l'agglomération lyonnaise pour les 30 années à venir. Un projet global est défini pour ce territoire, donnant un cadre cohérent pour les projets futurs, à l'image des « stratégies projet » qui sont élaborées dans des grandes capitales européennes.**

**Ce projet prend appui sur des lieux de projet :**

Un ensemble de parcs et de champs jardinés...se diffusant dans la ville, afin de rendre visible et vivante la « main verte » de l'est lyonnais

Des sites de projets urbains majeurs (les agrafes de Bonneville, l'espace central élargi de la Porte des Alpes)

Des centres à l'échelle de villes moyennes (multipolarité)

Des « liens urbains » à créer, pour tisser une armature urbaine et non routière (boulevard urbain est, route de Genas, route d'Heyrieux...)

**Ce projet permet de répondre aux objectifs de développement du territoire définis par le Scot**

Ces objectifs partent du principe que le Centre-Est accueille notamment une part non négligeable de la croissance métropolitaine, parce qu'il dispose déjà d'un certain nombre d'équipements et de services, et dans un objectif de limitation de l'étalement urbain. Cet apport de population est rendu possible par une évolution globale des densités sur ce terri-



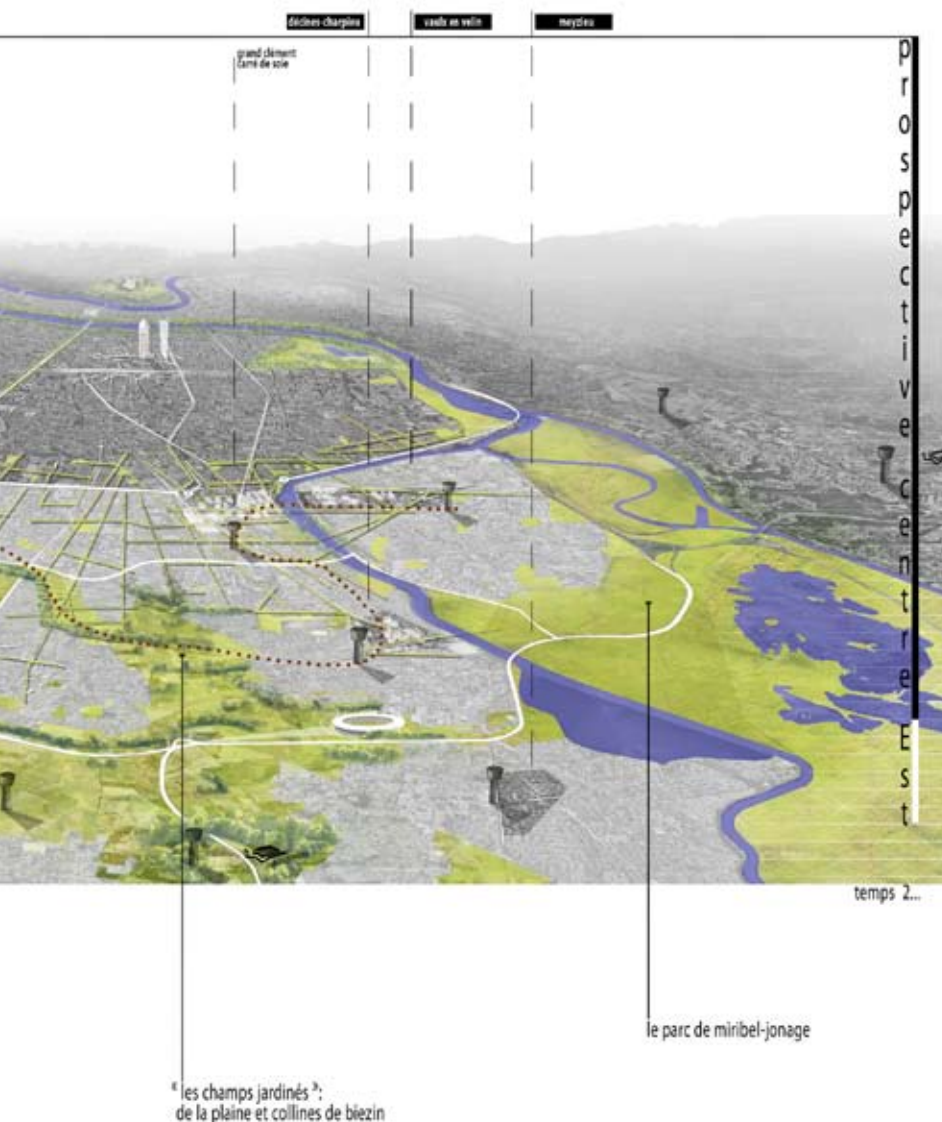
toire : 90.000 logements à construire, de l'ordre de 100.000 habitants supplémentaires. Cette évolution reste pour autant très raisonnable, car elle s'appuie sur les identités et les morphologies locales, et n'atteint pas les densités de la ville centre, fondant ainsi un modèle original de régénération urbaine.

**Un projet qui fait rimer ambition et qualité :**

Un projet d'échelle internationale : en raison de la position stratégique du Centre-Est dans l'agglomération, ce projet souligne l'enjeu de connectivité de ce territoire avec le centre et Lyon Saint-Exupéry (gare, plateforme). Le projet souligne le potentiel intrinsèque du Centre-Est qui peut permettre d'assoir la position de Lyon au niveau européen en « changeant de braquet ».

Un projet d'échelle de proximité : cette dimension est particulièrement présente dans le projet au travers de plusieurs principes fondateurs : les liens multiples avec la nature et l'eau, la place des champs jardinés dans le fonctionnement quotidien de l'agglomération, le changement des pratiques de déplacement, l'évolution des grandes infrastructures routières, la qualité des espaces publics et des développements résidentiels et économiques, une densité du développement économique et une mixité habitat / activités économiques, qui existe ailleurs, à découvrir davantage dans l'Est (réduire les zones dédiées, penser un territoire urbain « mixte »), le renouvellement de la forme commerciale périphérique... pour passer de la ville du tout voiture et du zoning, à une ville imbriquée, complexe, humanisée, vivante.

**Certaines de ces propositions peuvent nécessiter un temps de projet plus long que le Scot à horizon 2030. Cette proposition de projet global vise donc à alimenter les travaux du Scot de l'agglomération lyonnaise ; elle reste à débattre et à affiner.**









sepal

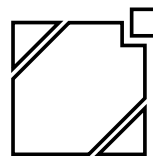
syndicat mixte d'études  
et de programmation de l'agglomération lyonnaise

Immeuble Porte Sud  
4, rue des Cuirassiers 69003 LYON  
Tel. 04 26 99 34 02  
Fax 04 26 99 34 07  
[www.scot-agglolyon.fr](http://www.scot-agglolyon.fr)

## DUMETIER DESIGN

Bruno DUMETIER, architecte urbaniste  
Benoît SCRIBE, paysagiste

Agence  
d'urbanisme  
pour le développement  
de l'agglomération  
lyonnaise



---

18 rue du Lac  
BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03  
Tél. 04 78 63 43 70  
Fax 04 78 63 40 83  
[www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

Pour toute information  
sur la démarche globale d'étude, contacter :

### Pôle Grands territoires

Olivier ROUSSEL [o.rousseau@urbalyon.org](mailto:o.rousseau@urbalyon.org)

Equipe d'étude :  
Aurélie SAUVIGNET, Didier BOUILLOT  
avec l'appui de Gilles SABATERIE,  
Nicolas PECH, Franck CHARLIN

Infographie :  
Julien VINCENT, Hervé FAYET

---