

SCOT

AGGLOMÉRATION
LYONNAISE 2030

Rapport de Présentation



SOMMAIRE

1	INTRODUCTION GÉNÉRALE	3
2	ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME	23
3	DIAGNOSTIC	47
4	ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	257
5	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	469
6	RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU VOLET ENVIRONNEMENTAL	581
7	JUSTIFICATION DES CHOIX	597
8	EXTENSION TERRITORIALE À LISSIEU ET QUINCIEUX	613
9	LISTE DES CARTES ET SCHEMAS	621

INTRODUCTION

1

LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT), DOCUMENT DE PLANIFICATION STRATEGIQUE

En un demi-siècle, le visage de l'agglomération lyonnaise a considérablement changé.

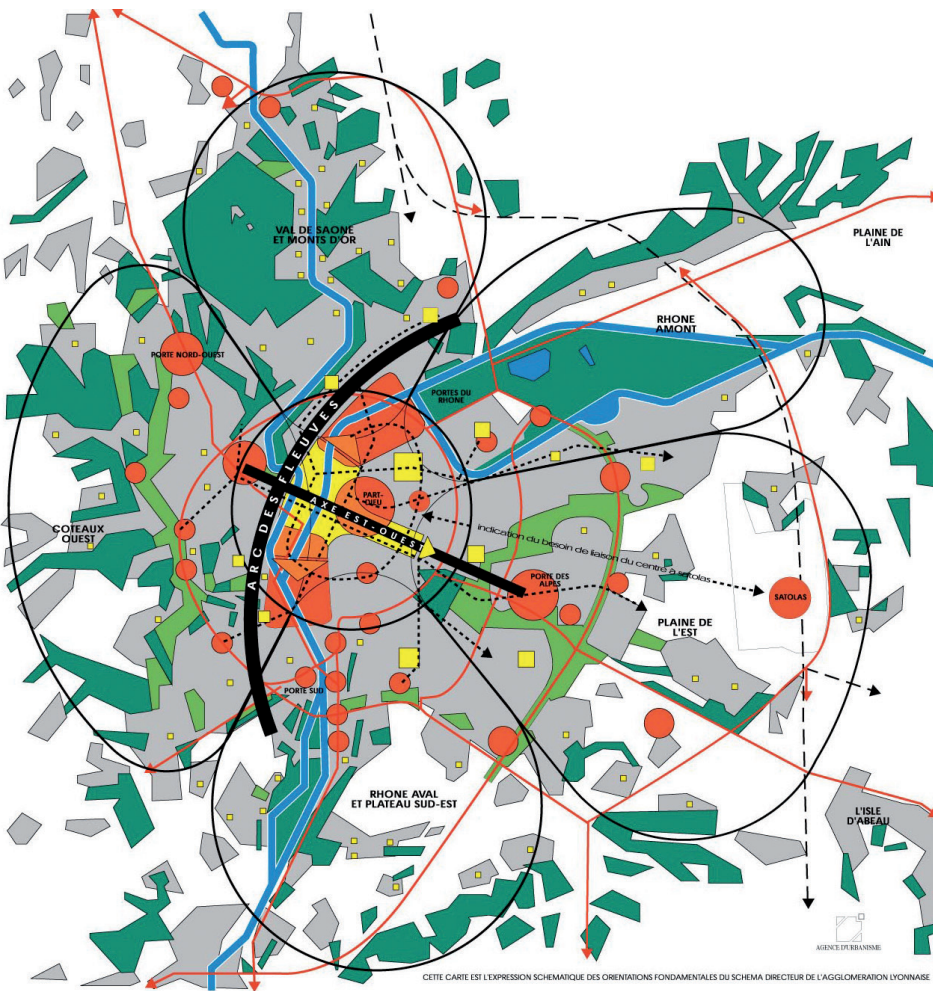
Les dynamiques de croissance et de localisation de la population et des emplois, l'augmentation de la mobilité permise par la voiture et le développement du réseau routier et autoroutier, les évolutions des modes de vie, dessinent un espace vécu de plus en plus large allant bien au-delà du périmètre institutionnel du Scot de l'agglomération lyonnaise.










Ces évolutions, que connaissent toutes les grandes villes européennes, caractérisent le phénomène de métropolisation.

Définition et objet du Scot

Le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, approuvé en 1992, nécessitait d'être révisé compte tenu des changements de la société urbaine et de ses actions trop souvent limitées au territoire de la communauté urbaine de Lyon.

Orientations fondamentales du Schéma directeur de 1992



- | | | |
|--|---|---|
|  L'aire urbaine |  La centralité |  Le réseau de voirie |
|  Les axes majeurs |  Le paysage |  le contournement T.G.V. |
|  Les nouveaux points d'appui de développement économique et urbain |  Les territoires |  Le réseau de transport en commun en site propre |

REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

L'élaboration du Scot s'est inscrite dans le fil de l'histoire de l'aménagement de l'agglomération lyonnaise, riche de plusieurs générations de documents. Après le schéma de l'Oream des années 1970 déclinant sur l'agglomération lyonnaise une politique de métropole d'équilibre intégrant les territoires voisins et les villes de Saint-Etienne et de Grenoble, après le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (Sdau) de 1978, qui affecte une fonction à chaque espace (zoning), le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (Sdal) est lui approuvé en 1992.

Malgré ses indéniables qualités et innovations – résidant notamment dans le passage d'une planification normative à une planification « stratégique » –, le Schéma directeur apparaît aujourd'hui en décalage par rapport aux défis que doit affronter l'agglomération lyonnaise.

Une société urbaine qui a connu de profondes mutations

Depuis la fin des années 1980, les comportements des citoyens ont beaucoup évolué. L'agglomération lyonnaise, comme toutes les agglomérations françaises, a connu de profondes transformations liées au phénomène de métropolisation, qui n'ont pas toutes été suffisamment anticipées et maîtrisées par les documents de planification.

Si le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise a initié une politique de rayonnement métropolitain dont on voit aujourd'hui les effets positifs sur le champ international, la diffusion non maîtrisée de l'urbanisation s'est développée malgré les outils de maîtrise mis en œuvre, les disparités sociales et territoriales se sont accrues dans un contexte d'individualisation des comportements et de repli.

L'évaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise

Si le Schéma directeur a produit un parti d'aménagement peu contesté et a engendré une dynamique allant, bien avant la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU), au-delà d'un exercice de zonage, la mise en œuvre de ses orientations a été très inégale selon les secteurs géographiques et les thèmes.

Malgré les sommes investies au titre de la politique de la ville, les quartiers d'habitat social collectif peinent à sortir de leur marginalisation. Le Schéma directeur n'a également pas suffisamment pris en compte le principe de précaution sur certains secteurs présentant des risques naturels et technologiques.

Les enjeux environnementaux n'ont eux pas été suffisamment abordés de manière transversale, et les questions de corridors écologiques, de valorisation et gestion des espaces agricoles, d'efficacité énergétique sont apparus plus prégnants ces dernières années dans le contexte de la planification du territoire.

Enfin, si le Schéma directeur présente les prémises d'une politique globale de déplacement, il comporte cependant des faiblesses majeures sur le rôle du système ferroviaire et des gares, l'interconnexion des systèmes de transports collectifs, les politiques de stationnement et le développement des modes doux.

La mise en œuvre des orientations du Schéma directeur a par ailleurs été le plus souvent circonscrite au territoire de la communauté urbaine de Lyon.

LE SCOT, INSTRUMENT DE LA COHERENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES

Le nouvel arsenal législatif mis en place dans les années 1990 s'est traduit par une déclinaison de politiques sectorielles : Plan des déplacements urbains (PDU), Programmes locaux de l'habitat (PLH), Schéma directeur d'urbanisme commercial (Sduc), ... la panoplie des outils de planification est aujourd'hui étoffée mais encore trop sectorisée.

Inscrit dans la lignée des schémas directeurs, le Schéma de cohérence territoriale, sans renier cette filiation, entend jouer une partition nouvelle : coordonner tout autant qu'aménager. Son intitulé, axé sur la cohérence, lui confère le rôle de « chef de file » des divers documents sectoriels : transports, commerce, santé, habitat, ou bien encore économie. Il doit les coordonner au sein d'un projet d'aménagement et de développement durable, les suivre et les évaluer.

Cette nouvelle mission de coordination des politiques publiques confère au Scot un rôle qui ne se réduit pas à celui d'un outil organisant la destination générale des sols et « chapeautant » les PLU. Il est donc, dans son ambition, plus large que le Schéma directeur.

La prise en compte du développement durable

Les directives européennes et les lois sur l'eau, l'air, les déchets, les paysages et les risques changent la donne. Les contraintes environnementales pèsent aujourd'hui sur les actes de chaque citoyen et a fortiori sur toutes les politiques mises en œuvre par les collectivités publiques. L'enjeu n'est pas tant de vouloir empêcher les agglomérations de s'étendre – l'extension urbaine est un fait qu'il faut prendre en compte et organiser et non pas combattre à tout prix – mais de mieux gérer les territoires des aires urbaines dans la perspective d'un développement durable.

La loi portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 marque un nouveau pas vers une intégration plus forte des préoccupations environnementales et énergétiques dans les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Elle confère aux Scot des prérogatives renforcées en matière de biodiversité et de continuités écologiques, de consommation économe de l'espace, d'urbanisme commercial, de limitation des émissions de gaz à effet de serre et de performance énergétique. Les Scot doivent également investir de nouveaux champs tels que les communications numériques, le tourisme et la culture.

Le Scot est destiné à être mis en œuvre

La loi SRU, complétée sur ce point par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et la loi portant Engagement National pour l'Environnement, confie aux syndicats mixtes en charge des Scot une mission essentielle de suivi des orientations définies. Elle prévoit ainsi des dispositifs d'évaluation et de correction de tir. Ainsi, le Sepal doit, au moins tous les six ans, décider son maintien en vigueur ou sa mise en révision. Il pourra le réviser quand cela s'avèrera nécessaire.

La loi Urbanisme et Habitat (juillet 2003) a par ailleurs introduit une procédure légère de modification, qui permet de l'adapter sans remettre en cause le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD).

ELABORATION DU SCOT (2004 - 2010)

Sur l'agglomération lyonnaise, la procédure Scot a été lancée lors de la délibération d'engagement de l'élaboration par le comité syndical du Sepal du 1^{er} avril 2004. Elle s'est composée de trois phases : le diagnostic, le projet d'aménagement et de développement durable (la « vision politique ») et le document d'orientations générales (l'écriture du « projet »). Ces trois phases ont été closes par un débat public (validation du projet).

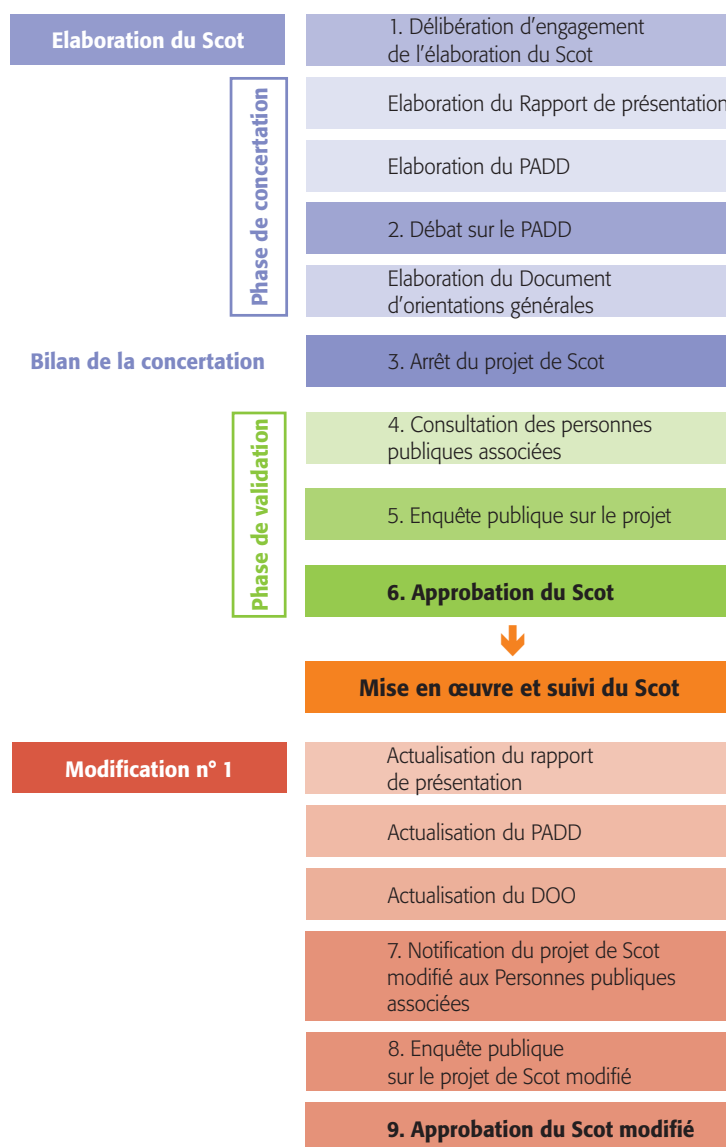
La phase de concertation a commencé en même temps que le démarrage de la procédure Scot et s'est terminée avec l'arrêt du projet en décembre 2009.

Le Sepal a fait de la concertation un point essentiel de la procédure d'élaboration du Scot en sollicitant les avis des représentants de la société civile – avec l'association du Conseil de développement de la communauté urbaine de Lyon –, des acteurs socio-économiques et des représentants de la profession agricole, par exemple. Chaque citoyen a pu disposer d'une information et éventuellement apporter son point de vue par le biais du site internet et des cahiers mis en place dans les lieux de concertation.

Après enquête publique, le Scot de l'agglomération lyonnaise a été approuvé le 16 décembre 2010.

MODIFICATION (2016)

L'entrée en vigueur - postérieure à l'approbation du Scot - de la loi portant Engagement National pour l'Environnement nécessitait une évolution du document. Le Sepal a donc engagé un travail d'adaptation du Scot pour prendre en compte les nouvelles exigences de la loi sur les volets environnement, commerce et communications numériques. La modification du Scot a également permis d'intégrer deux nouvelles communes ayant rejoint le périmètre du Sepal - Lissieu et Quincieux. Enfin, les orientations du Scot ont été adaptées aux nouvelles dispositions de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) modifiée, du Schéma régional de cohérence écologique et du nouveau Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée. La modification du Scot de l'agglomération lyonnaise a été approuvée le 19 mai 2017.



PIECES CONSTITUTIVES

Le Scot se compose de trois documents : le Rapport de présentation, le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), le Document d'orientation et d'objectifs (Doo). Seul ce dernier est opposable aux actes d'aménagement des collectivités locales.

Le Rapport de présentation expose le diagnostic, décrit l'articulation du Scot avec les documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés dans le code de l'environnement, présente l'analyse de l'état initial de l'environnement, évalue les incidences du projet sur l'environnement, présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma, justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le Doo, comprend un résumé non technique des pièces environnementales et expose les choix retenus pour établir le PADD et le Doo.

Le PADD fixe quant à lui les objectifs des politiques d'urbanisme.

Le Doo enfin rassemble les prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD. Il précise les orientations générales d'aménagement et les mesures propres à assurer la cohérence des politiques publiques.

Les acteurs de l'élaboration du Scot

L'élaboration d'un nouveau Scot a été l'occasion d'une réflexion prospective, associant les élus, les experts, la société civile et les habitants pour analyser les mutations sociales et territoriales à l'horizon 2030 et réfléchir aux réponses qui peuvent leur être apportées.

RÔLE DU SYNDICAT MIXTE

Le Sepal, Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise

Créé en 1985, le Sepal a élaboré le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise. Après dix ans « de mise en sommeil », le syndicat a été refondé, en 2002, par arrêté préfectoral.

Ses trois missions principales sont de :

- veiller à l'application du Schéma directeur jusqu'à l'approbation du Scot : compatibilité des PLU, PDU, PLH, projets d'aménagement et d'acquisition foncière ;
- élaborer le Scot : maîtrise d'ouvrage des études, gestion des procédures, association et mobilisation des acteurs, coordination avec les Scot périphériques, concertation...
- suivre et évaluer la mise en oeuvre du Scot.

Après l'approbation du Scot, le Sepal est chargé du suivi de la mise en oeuvre du Scot, c'est-à-dire de veiller à ce que les plans, projets et politiques mis en oeuvre par les différentes collectivités respectent effectivement les orientations définies. A échéance de six ans maximum, le syndicat devra effectuer une évaluation de la mise en oeuvre du Scot, afin d'apprécier l'opportunité d'une éventuelle mise en révision.

Le périmètre du Sepal

L'objet du Scot de l'agglomération lyonnaise est de réunir les 74 communes dans un projet fédérateur.

Son périmètre couvre la Métropole de Lyon, la Communauté de communes de l'Est lyonnais et la Communauté de communes du Pays de l'Ozon.

Cette émergence d'intercommunalités qui structurent les territoires périurbains est une nouveauté sur laquelle le Sepal s'est appuyé.

L'extension de l'aire urbaine, l'émergence de nouveaux projets ou de nouvelles infrastructures de transport renforcent la nécessité de cohérence avec les Scot limitrophes, porteurs d'orientations sur ces territoires.



MISSION CONFIEE À L'AGENCE D'URBANISME

La mission de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise a consisté en la réalisation des documents du Scot – Rapport de présentation, Projet d'aménagement et de développement durable et Document d'orientations générales – et de tous les documents d'étape et d'études, sous la responsabilité du Sepal.

L'Agence d'urbanisme s'est appuyée en tant que de besoin sur des sous-traitances et des partenariats. Tout au long de la démarche d'élaboration puis de modification du document, l'Agence a été au côté du Sepal et de ses partenaires et a assuré la réalisation des documents nécessaires à l'avancement de la procédure (à l'exception des documents de communication).

Scot de l'agglomération lyonnaise

74 communes

1 360 000 habitants

(Insee - RP 2010)

Echelle de projet à long terme

Espace de coordination des politiques et des projets.



Métropole de Lyon

59 communes

1 300 000 habitants (2010)



Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL)

8 communes

38 000 habitants (2010)



Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO)

7 communes

24 000 habitants (2010)



Aire urbaine* (définition Insee)

514 communes

2 140 000 habitants (2010)

Bassin de vie de l'agglomération, espace d'interdépendance avec les territoires voisins
Espace de connaissance statistique (Insee) et de référence pour les études du Scot

* Entre 1999 et 2010, l'Aire urbaine a connu une extension de son périmètre et une augmentation de sa population.

L'ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL

Le périmètre du Scot de l'agglomération lyonnaise s'insère dans un environnement institutionnel complexe, avec des collectivités porteuses d'orientations à de nombreuses échelles suivant des calendriers différents. Le Scot, dans sa mission de coordination des politiques publiques, a pris en compte ces orientations.

La Métropole de Lyon

(ex. Communauté urbaine de Lyon)

Créée en 1969, la Communauté Urbaine de Lyon (aujourd'hui « Métropole de Lyon ») s'est progressivement dotée de larges compétences dans le domaine des services urbains (voirie, eau, assainissement, déchets), de l'urbanisme, du développement économique et des grands équipements. Elle est passée d'une intercommunalité de gestion de réseaux et de partage de coûts à une véritable intercommunalité de projet, qui se traduit aujourd'hui par une organisation en missions.

Dans le cadre du rapprochement des politiques communautaires du terrain, et d'une meilleure concertation, neuf conférences locales des maires ont été mises en place en mars 2002. Ce sont des instances d'information et d'échanges sur des questions d'intérêt supra-communal ou sur des prestations de proximité rendues par des services communautaires.

Le Conseil de développement de l'agglomération lyonnaise, installé en 2000 et organisé en cinq groupes de travail, a donné son avis sur le projet d'agglomération et a réfléchi sur la mise en œuvre de certaines priorités et des partenariats nécessaires à leur réalisation : projet culturel, sport et loisirs, Agenda 21, charte de la participation, temps de la ville, développement économique.

L'acte III de la Décentralisation a posé les jalons d'une nouvelle organisation politico-administrative dans l'agglomération lyonnaise avec la création, au 1^{er} janvier 2015, d'une nouvelle collectivité : la Métropole de Lyon. Cette dernière a bénéficié, au sein de son périmètre, du transfert de l'ensemble des compétences du Département du Rhône (action sociale, équipements sportifs et culturels, routes départementales, ...). La Métropole de Lyon regroupe aujourd'hui 59 communes.

La Communauté de communes de l'Est lyonnais

Créée en 1993, la Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL) regroupe, depuis l'intégration de Toussieu et Saint-Pierre-de-Chandieu en 2013, huit communes qui, jusqu'en 1968, faisaient partie du département de l'Isère. Elles ont été rattachées au département du Rhône lors de la décision d'aménagement de l'aéroport de Satolas. La CCEL a pour compétences l'aménagement de l'espace, le cadre de vie, la gestion des déchets, le développement économique, l'habitat, la protection et la mise en valeur de l'environnement, l'organisation des transports urbains et la voirie d'intérêt communautaire.

Elle a élaboré en 2004 une « Charte de développement et d'aménagement de l'Est lyonnais » qui a alimenté le projet de Scot de l'agglomération lyonnaise.

La Communauté de communes du Pays de l'ozon

Créée en 1997, la Communauté de communes du pays de l'Ozon (CCPO), située dans le sud de l'agglomération lyonnaise, entre le plateau des Grandes Terres et les Balmes viennoises, rassemble sept communes depuis l'intégration de Chaponnay et Marennes en 2013.

Elle a pour compétences l'aménagement du territoire, le développement économique, la voirie d'intérêt communautaire, la politique du logement et du cadre de vie et la gestion des ordures ménagères. Elle a élaboré en 2009, en partenariat avec les communes de Marennes, Chaponnay ainsi que Toussieu et Saint-Pierre-de-Chandieu (deux communes qui ont depuis rejoint la CCEL), un projet de développement et d'aménagement du bassin de vie de l'Ozon qui a alimenté le projet de Scot de l'agglomération lyonnaise.

L'aire urbaine de Lyon : unité statistique

Bassin de vie de l'agglomération et espace d'interdépendance avec les agglomérations voisines (Vienne, Villefranche-sur-Saône, Ambérieu-en-Bugey, Bourgoin-Jallieu), l'aire urbaine de Lyon apparaît comme le périmètre pertinent d'analyse. Espace de connaissance statistique, l'aire urbaine a été retenue pour constituer le périmètre de référence des études du Scot.



Région urbaine de Lyon (RUL)

dissoute en 2014

810 communes

3 100 000 habitants (2010)

Zone d'influence de la métropole lyonnaise

Espace de partage et de dialogue

Directive territoriale d'aménagement (DTA)

382 communes

2 430 000 habitants (2010)

Echelle institutionnelle

Périmètre des enjeux et projets de l'état sur l'aire métropolitaine

Inter-Scot



Inter-Scot

914 communes

3 100 000 habitants (2010)

Espace de coordination des documents

de planification de l'aire métropolitaine lyonnaise

Mutualisation des moyens d'études

Région Auvergne - Rhône-Alpes



Région Auvergne Rhône-Alpes

4 181 communes

7 570 000 habitants (2010)

Echelle institutionnelle

Définition de politiques : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Action (mise en œuvre de projets, notamment dans le domaine des infrastructures)

L'ECHELLE DE L'AIRE METROPOLITAINE

L'aire métropolitaine lyonnaise est couverte par de nombreux dispositifs de gouvernance et de coopération :

- la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA) qui relève d'une procédure d'Etat,
- la démarche inter-Scot, démarche volontaire de coordination des procédures de planification territoriale animée par l'Agence d'urbanisme,
- le pôle métropolitain,
- le syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML).
- la Rul (association de collectivités territoriales) qui animait la concertation, l'élaboration des stratégies des projets à l'échelle métropolitaine, dissoute en 2014,

La DTA : les orientations de l'Etat

La DTA, approuvée en janvier 2007, couvre les agglomérations de Lyon, de Saint-Etienne et du Nord-Isère. Elle porte les orientations à long terme des politiques de l'Etat – qui souhaite par la même occasion expliciter ses propres orientations sur le territoire métropolitain – sur les thèmes des espaces agricoles et naturels, du développement économique, de la politique en matière d'infrastructures et de transport.

La DTA comporte, sur les territoires autour de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, de Mornant et de l'Arbresle, des prescriptions destinées à s'imposer plus précisément aux documents locaux de planification. Le Scot doit les intégrer dans ses orientations.

Considéré par le Scot comme un « territoire de projet » éminemment stratégique pour l'agglomération et l'aire métropolitaine lyonnaise, nécessitant à ce titre une démarche prospective et globale, l'Espace interdépartemental Saint Exupéry a fait l'objet, dès 2011, d'une réflexion partenariale réunissant plus de 40 collectivités et partenaires en vue de construire un projet d'aménagement partagé. Cette réflexion dite "Projet Plaine Saint Exupéry" a débouché sur la modification de la Directive Territoriale d'Aménagement approuvée le

25 mars 2015. Les évolutions ont concerné les conditions d'urbanisation résidentielle et économique, les infrastructures et grands équipements intermodaux, et l'armature verte. Elles ont été intégrées au SCoT de l'agglomération lyonnaise lors de sa modification.

En 2015, un travail de coordination entre l'Etat, les Scot de l'agglomération lyonnaise, Nord Isère, Boucle du Rhône en Dauphiné et Bucopa a également été entrepris pour décliner par territoire le plafond de population fixé dans la DTA modifiée.

La coopération entre les Scot : l'inter-Scot

La démarche inter-Scot a été initiée par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise en 2003. Il s'agissait alors d'assurer la mise en réseau des syndicats mixtes porteurs des Scot de l'aire métropolitaine de Lyon-Saint-Etienne et de faciliter la coordination de leurs objectifs et de leurs projets à partir de l'élaboration de diagnostics partagés facilitant la définition d'enjeux communs.

La maîtrise d'ouvrage est constituée, à l'origine de la démarche, des exécutifs des dix syndicats mixtes porteurs des Scot (comité de pilotage) et par les chefs de projet (comité technique). La maîtrise d'œuvre est assurée par l'Agence. Cette coopération a donné lieu à la réalisation de diagnostics à l'échelle des dix territoires (habitat, mobilité, espaces agricoles, développement économique), à la mutualisation de la prospective territoriale et au partage d'outils de connaissance (enquête ménages déplacements, système d'informations géographiques, représentation territoriale des enjeux des Scot et de leurs orientations). Elle a donné lieu en 2006 à la rédaction d'un chapitre commun métropolitain intégré dans les différents Scot et qui définit les grands principes d'aménagement partagés par les syndicats mixtes parties prenantes de la démarche ; ces principes ont été déclinés en 2008 dans quatre livrets métropolitains.

Après cette phase de diagnostic et d'orientations partagées, la démarche inter-Scot est entrée dans une phase de mise en œuvre : indicateurs de suivi, observatoires partagés, chantiers communs... La démarche inter-Scot s'est aus-

si progressivement étendue, au Scot du Roannais d'abord (2007), puis aux Scot des Monts du Lyonnais et Loire Centre (2011). Le « chapitre commun métropolitain » a été actualisé et validé par les 13 présidents de Scot en novembre 2013.

Le Pôle Métropolitain

Dans un contexte de métropolisation croissante des grands territoires et de compétition accrue entre les grandes métropoles européennes, les agglomérations de Lyon, Saint-Etienne, Porte de l'Isère et du Pays viennois ont décidé, dès 2009, de renforcer leurs coopérations au sein d'une scène de gouvernance métropolitaine dénommée « G4 ». Elle a permis dans un premier temps d'initier une vision stratégique et des objectifs partagés de développement de l'espace métropolitain.

La création du Pôle Métropolitain en 2012 a représenté une étape supplémentaire vers une phase plus opérationnelle de la coopération. Celle-ci consiste désormais à mettre en œuvre des actions communes dans quatre grands domaines : les déplacements et la mobilité ; le développement économique, la recherche et l'enseignement supérieur ; l'aménagement et la planification ; la culture et le tourisme.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la Communauté d'Agglomération Villefranche - Beaujolais - Saône et la CCEL ont rejoint le Pôle Métropolitain.

Le Syndicat mixte des transports (SMT) de l'aire métropolitaine lyonnaise

Avec plus de 40 000 déplacements domicile-travail quotidiens entre les agglomérations de Lyon, Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu (CAPI) et Vienne, la mise en place de services performants répondant aux besoins de mobilité des habitants et des activités est un enjeu clef, facteur d'attractivité économique et résidentielle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Pour y parvenir, les présidents des quatre agglomérations du Pôle Métropolitain et la région Rhône-Alpes ont constitué, début 2013, un syndicat mixte de transport associant les autorités organisatrices de transport urbain et la Région pour améliorer et rendre plus cohérente l'offre de mobilité et de déplacement dans l'aire métropolitaine. Ce syndicat est notamment chargé de la coordination des services de transport et des tarifs, de l'information multimodale et de la mise en œuvre d'un schéma des déplacements métropolitains.

L'échelle régionale

La Région est désormais une collectivité territoriale de plein droit dotée de compétences qui ont été renforcées suite à la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. C'est particulièrement le cas dans le domaine de l'enseignement (lycées : bâtiments et personnels techniques), de la formation professionnelle, de la recherche, de la culture, du développement économique, des politiques de transport et de l'aménagement du territoire. Dans ce domaine, la Région est, depuis 2002, l'autorité organisatrice des transports collectifs régionaux de voyageurs.

A ce titre, c'est une personne publique associée au Scot de premier plan.

La Région est aujourd'hui signataire avec l'Etat des contrats de projet (période 2014-2020) qui, à l'instar des anciens contrats de plan, se déclinent en volets territoriaux. La Région engage également des contrats de développement avec les EPCI. Depuis le 1^{er} janvier 2016, le périmètre de la Région couvre désormais Rhône-Alpes et Auvergne.

L'échelle départementale

A une échelle intermédiaire œuvrent les départements. Celui du Rhône, pour des raisons historiques, a hérité d'un découpage peu pertinent par rapport à l'agglomération lyonnaise : environ la moitié de l'aire urbaine de Lyon se situe en dehors de ses limites. Cependant, par le biais des lois de décentralisation successives, le Département est devenu un acteur majeur du développement local et des politiques d'aménagement dans les domaines de la santé, de l'aide sociale, des collèges, des routes, des transports scolaires, du tourisme et de l'environnement (gestion des "espaces naturels sensibles").

A noter que les départements, comme les Régions, développent des politiques de contrats, pluriannuels, d'une durée minimale de quatre ans, pour soutenir la vie locale et rationaliser par la même occasion les aides apportées aux communes.

Depuis sa création, au 1^{er} janvier 2015, la Métropole de Lyon exerce les compétences du Département du Rhône au sein de son périmètre (loi Maptam du 27 janvier 2014).

Ainsi, au sein du périmètre du Sepal, seules les communautés de communes de l'Est lyonnais et du Pays de l'Ozon se situent également dans le périmètre du Département du Rhône.

La démarche de travail et ses enjeux

Afin d'éviter l'écueil d'un exercice purement technique, le Sepal a retenu une méthode de travail fondée sur une large association des élus, des professionnels, des techniciens et de la société civile via le Conseil de développement du Grand Lyon.

UNE DEMARCHE ELABORANTE

Le processus d'élaboration est aussi important que le résultat final

Entre 2004 et 2008, le Sepal a mis en œuvre une méthode de travail qui a assuré, outre la production des documents juridiques de la procédure d'élaboration, la réalisation de supports permettant la réflexion des élus et la construction de partenariats avec les institutions qui conduisent des politiques publiques à l'échelle de l'agglomération ou de l'aire métropolitaine. La méthode d'élaboration du Scot a ainsi donné une large place aux débats sur les sujets et sur les territoires pour lesquels le Scot était susceptible d'apporter une plus-value.

Travailler à plusieurs échelles

L'élaboration du Scot a été l'occasion de mieux organiser les relations entre la communauté urbaine de Lyon et les territoires voisins, au sein du périmètre du Sepal, et au-delà, avec les Scot voisins dans le cadre de l'inter-Scot, ou dans le cadre d'autres instances telle que la Rul. En matière d'attractivité, de déplacements, de développement économique, d'équipements, le Scot de l'agglomération lyonnaise ne pouvait ignorer les partenaires porteurs d'identités, d'idées et de projets propres.

Les « séminaires » du Sepal, lieu de débat entre les élus

Deux séminaires ont eu lieu en mars 2005 et en mars 2006. Un élargissement du comité syndical aux élus du Sepal et à ceux des collectivités membres a permis d'ouvrir les débats. Le premier séminaire a eu pour objectif de faire émerger les thèmes importants et les territoires présentant des enjeux remarquables pour le devenir de l'agglomération. Ils ont permis de formuler les grands choix et l'écriture du PADD.

Des « ateliers partenariaux », pour débattre des grands sujets (2005-2006)

Ouverts à l'ensemble des acteurs de l'agglomération ayant des contributions à apporter, en sus des personnes publiques associées, ces ateliers ont permis, sur la base d'un mandat défini par le comité syndical du Sepal, d'approfondir certains sujets comme l'accroissement de population et son vieillissement, l'accentuation des phénomènes de ségrégation, préjudiciable au « vivre ensemble ». Ils ont également intégré les préoccupations exprimées en matière de qualité du cadre de vie. Ce partenariat est appelé à se poursuivre au delà de l'approbation pour faire du Scot un vecteur parmi d'autres de la cohérence des politiques publiques.

Des « commissions territoriales » sur les sites clefs (2005-2006)

Ouvertes aux mêmes acteurs et aux autres Scot, les commissions territoriales ont permis de recueillir les attentes des acteurs territoriaux et notamment des communes, de formuler des propositions collectives dans la mesure du possible cohérentes avec les orientations des Scot voisins.

Des outils de vulgarisation

Le Scot est aussi l'occasion de rendre plus compréhensible un système local de décision complexe à la fois dans son vocabulaire et dans son fonctionnement. A cet objectif démocratique s'ajoute la volonté de mobiliser les élus, les techniciens et la population autour du projet d'agglomération. Des outils simples et pédagogiques ont été mis en place, comme le site Internet ouvert en 2005 et la Lettre « Acteurs du Scot » distribuée à 5 000 exemplaires dans les 72 mairies deux fois par an.

Conseil de développement du Grand Lyon

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, datée du 25 juin 1999, définit le Conseil de développement comme un organe consultatif placé auprès du conseil de communauté, consulté pour avis sur le projet d'agglomération et sur toute question relative à l'aménagement et au développement de l'agglomération.

Il est composé de 260 représentants de la société civile répartis au sein de six collèges. Il permet d'associer des citoyens, des acteurs économiques, institutionnels et associatifs à la réflexion sur l'avenir de l'agglomération.

Concertée dans le cadre du Conseil de Développement, la société civile a pu faire des propositions sur quelques thématiques habituellement moins abordées dans le cadre des documents d'urbanisme : la culture, le sport, le tourisme urbain. Il a également insisté pour que les préoccupations de solidarité soient aussi fortement affirmées que celles de compétitivité économique et d'environnement ; des réflexions ont été engagées sur la mixité sociale ainsi que sur l'approche citoyenne de densité. Ces réflexions seront poursuivies dans le cadre de la mise en oeuvre du Scot.

Le Conseil de développement a également été saisi pour exprimer un avis sur le PADD et le Dog et a produit des contributions.

LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE (2003-2006) : UNE ETAPE FONDAMENTALE

Le diagnostic est un document source qui – avec d'autres parties comme l'état initial de l'environnement ou la justification des choix – nourrit non seulement le rapport de présentation du Scot mais sert également de base à l'établissement du Projet d'aménagement et de développement durable, puis du Document d'orientations générales. A ce titre, il constitue une étape fondamentale dans l'élaboration du Scot.

En novembre 2003, évaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise

Préalablement au lancement de l'élaboration du Scot, l'Agence d'urbanisme a réalisé une évaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, relevant les écarts entre les orientations du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise et les politiques d'urbanisme de ces quinze dernières années. Le rôle de l'évaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise a été d'éclairer les élus du Sepal sur le degré de pertinence du document, toujours opposable. Il a aidé les élus à définir les enjeux de l'élaboration du futur Scot.

En 2004, « Paroles d'acteurs »

Cette production a été confrontée aux regards de personnalités : élus, responsables techniques, chercheurs, représentants du monde de l'économie, spécialistes de l'urbanisme, acteurs sociaux. Cette ouverture de l'évaluation s'est traduite par l'organisation durant l'année 2004 d'une dizaine d'ateliers thématiques et la réalisation d'une soixantaine de rencontres. Travail de prise de contact avec le terrain, « Paroles d'acteurs » est un document qui rassemble des regards parfois critiques mais toujours constructifs. A travers « Paroles d'acteurs », les opinions et les attentes de plus de cent acteurs-clés de l'agglomération ont été recueillies. Autant de dires d'experts qui ont permis d'enrichir le diagnostic du territoire.

En mai 2005, parution d'un état des lieux du territoire

Le dossier « Pré-diagnostic » paru en mai 2005 a permis de dresser un état des lieux du territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise, dans un cadre géographique volontairement élargi, pour être plus pertinent, à l'aire urbaine de Lyon selon la définition Insee (296 communes). Il a recensé les données manquantes et les expertises à conduire en 2005-2006. Il présente des cartes et des séries statistiques homogènes sur les 72 communes du Sepal. Il fait l'état des politiques d'aménagement. Pour chacun des thèmes abordés, il pointe les sujets à mettre en débat, y compris hors du strict champ de l'urbanisme.

En 2005-2006 : pleins feux sur la démarche élaborante

Entre juin 2005 et octobre 2006, la démarche d'élaboration a visé pour l'essentiel à compléter l'état des lieux. La démarche participative a permis tout au long d'une cinquantaine de séances plénières de commissions et d'ateliers – 1 500 à 2 000 participants – de formaliser les enjeux et in fine les choix sur lesquels ont reposé le PADD.

De nombreuses expertises sont venues nourrir ces séances de travail : diagnostic agricole (Chambre d'agriculture et Cabinet Blézat Consulting), état initial de l'environnement et évaluation environnementale du projet du Scot (Cabinet Adage environnement), dynamiques démographiques, d'emplois et mobilités dans le cadre de l'inter-Scot.

Les acteurs consultés et associés, notamment les organismes consulaires, ont également fourni de riches contributions.

Ce temps de réflexion et de choix a permis de dresser le diagnostic final du projet du Scot : s'appuyant sur le premier état des lieux, il synthétise, dans un souci de dialogue étroit avec le PADD, les nombreux travaux produits en ateliers et commissions et les différentes expertises thématiques menées.

EN 2007 : L'ELABORATION DU PADD

Après la clôture des séances d'ateliers et des commissions territoriales à la fin de l'automne 2006, les techniciens disposaient de tous les matériaux nécessaires pour rédiger le Projet d'aménagement et de développement durable. L'architecture générale du PADD devait reposer sur les accords tirés des séminaires du Sepal et notamment de celui de mars 2006 : une vision métropolitaine, une organisation multipolaire, le choix d'un développement ambitieux, solidaire et durable, une architecture territoriale portant sur trois réseaux majeurs (vert, bleu, ferroviaire) et une géographie du projet équilibrée où chaque territoire compte.

Le PADD a été soumis au regard des techniciens des membres du Sepal et des personnes publiques associées (séances de travail entre juin 2006 et février 2007) ; puis, plusieurs versions ont été présentées aux élus du Bureau du Sepal après remaniements successifs.

Le PADD a été mis en débat au printemps 2007 (comité syndical du Sepal le 5 avril 2007).

EN 2008 ET 2009 : L'ELABORATION DU DOG

Après le débat sur le PADD pouvait commencer l'élaboration du Document d'orientations générales.

Le Dog conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, précise les objectifs formulés dans le PADD par des prescriptions ou des préconisations opposables aux documents d'urbanisme locaux et aux opérations d'aménagement.

Le Dog reprend la logique générale du PADD, à savoir une organisation urbaine multipolaire, où chaque polarité urbaine, chaque bassin de vie, participe à sa mesure à la construction d'une agglomération dynamique, solidaire et équilibrée. Dans la continuité du PADD, le Dog inscrit ses orientations dans le cadre élargi de l'aire métropolitaine lyonnaise. A ce titre, il se conforme aux objectifs et aux prescriptions de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Une carte d'agglomération dite de « cohérence territoriale » accompagne le Dog et constitue une représentation synthétique des orientations générales du Scot sur le territoire de l'agglomération.

Plusieurs versions provisoires du Dog ont été successivement rédigées entre juillet 2008 et mars 2009, et soumis à la critique et à la relecture des techniciens des partenaires membres du Sepal, du Bureau du Sepal et des personnes publiques associées (en tout une cinquantaine de séances de travail à des niveaux divers entre juin 2008 et début mars 2009). Puis, une version provisoire datée du 16 mars 2009 a été présentée aux élus du Comité syndical en avril 2009.

Après des remaniements techniques (conformité juridique), une version provisoire datée du 6 mai 2009 a fait l'objet d'une pré-consultation entre juin et septembre 2009 afin de garantir la bonne association de l'ensemble des 72 communes et des partenaires publics associés à la démarche. La prise en compte de l'essentiel des remarques formulées pendant cette période a permis d'aboutir au projet de Scot arrêté le 14 décembre 2009.

EN 2010 : LE DEBAT PUBLIC

Après l'arrêt du Scot, les collectivités adhérentes du Sepal, les Personnes publiques associées (PPA) ainsi que les communes et EPCI voisins ont été consultés officiellement de janvier à avril 2010. Une enquête publique a ensuite été organisée entre le 3 mai et le 28 juin 2010. La commission d'enquête a rendu son rapport le 11 octobre 2010.

LE TEMPS DE L'APPROBATION

Le Conseil syndical du Sepal réuni le 22 novembre 2010 a initié un débat sur le Scot et sur les modifications à prendre en compte suite à la phase de consultation et d'enquête publique.

Le Conseil syndical a approuvé le Scot le 16 décembre 2010.

EN 2017 : LA MODIFICATION DU SCOT

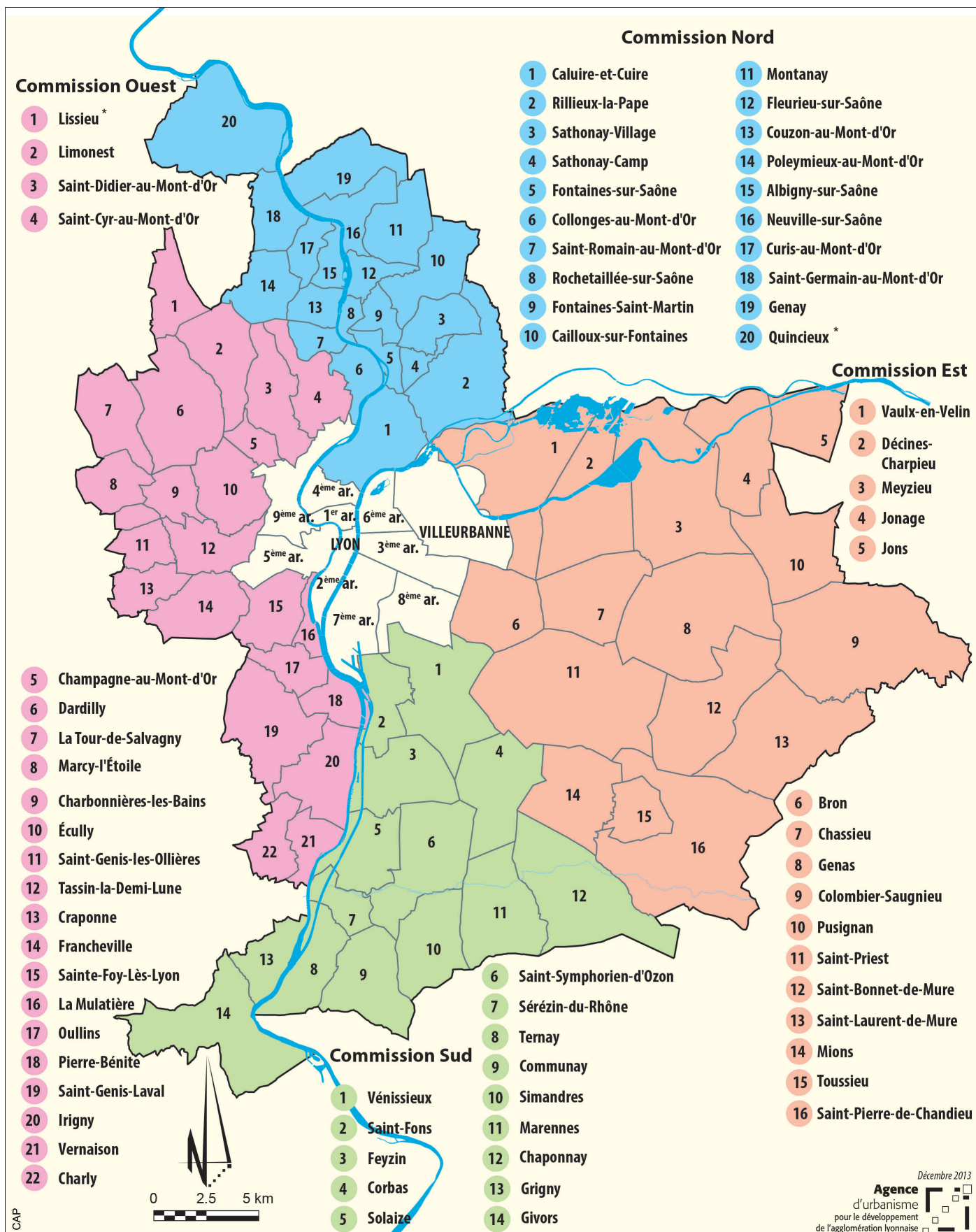
Pour prendre en compte les évolutions législatives (Loi portant Engagement National pour l'Environnement), la modification de la Directive territoriale d'aménagement, le Schéma régional de cohérence écologique, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée (2016-2021) et l'élargissement du périmètre du Scot aux communes de Lissieu et Quincieux, le SEPAL a modifié le Scot. Le projet de modification a été notifié aux personnes publiques associées (10 octobre 2016), puis soumis à Enquête Publique de (7 février au 10 mars 2016). La modification a été approuvée le 19 mai 2017.

Communes du Sepal réparties par commission

Communes	Commission	Superficie (km ²)	Population 2010
Lyon	Centre	47,87	484 344
Villeurbanne	Centre	14,52	145 150
SOUS-TOTAL	Centre	62,39	629 494
Bron	Est	10,30	38 717
Chassieu	Est	11,57	9 675
Colombier-Saugnieu	Est	27,62	2 449
Décines-Charpieu	Est	17,01	25 562
Genas	Est	23,84	12 126
Jonage	Est	12,11	5 768
Jons	Est	7,41	1 298
Meyzieu	Est	23,01	30 272
Mions	Est	11,57	11 793
Pusignan	Est	13,04	3 565
Saint-Bonnet-de-Mure	Est	16,34	6 466
Saint-Laurent-de-Mure	Est	18,63	5 100
Saint-Priest	Est	29,71	41 964
Vaulx-en-Velin	Est	20,95	41 421
SOUS-TOTAL	Est	243,11	236 176
Albigny-sur-Saône	Nord	2,57	2 743
Cailloux-sur-Fontaines	Nord	8,69	2 480
Caluire et Cuire	Nord	10,45	41 209
Collonges au Mont d'Or	Nord	3,78	3 790
Couzon au Mont d'Or	Nord	3,11	2 527
Curis-au-Mont d'Or	Nord	3,03	1 088
Fleurieu-sur-Saône	Nord	2,91	1 344
Fontaines-Saint-Martin	Nord	2,74	2 929
Fontaines-sur-Saône	Nord	2,32	6 306
Genay	Nord	8,49	5 014
Montanay	Nord	7,16	2 781
Neuville-sur-Saône	Nord	5,47	7 275
Poleymieux-au-Mont-d'Or	Nord	6,21	1 263
Quincieux*	Nord	17,72	3 002
Rillieux-la-Pape	Nord	14,48	29 952
Rochetaillée-sur-Saône	Nord	1,29	1 525
Saint-Germain-au-Mont-d'Or	Nord	5,43	2 766
Saint-Romain-au-Mont-d'Or	Nord	2,62	1 024
Sathonay-Camp	Nord	1,96	4 236
Sathonay-Village	Nord	5,15	2 148
SOUS-TOTAL	Nord	97,86	122 400

* La commune de Quincieux a intégré le périmètre de la communauté urbaine de Lyon et du Sepal au 1^{er} juin 2014.

Communes du Sepal réparties par commission



* La commune de Quincieux a intégré le périmètre de la communauté urbaine de Lyon et du Sepal au 1^{er} juin 2014.

* La commune de Lissieu a intégré le périmètre de la communauté urbaine de Lyon et du Sepal au 1^{er} janvier 2011.

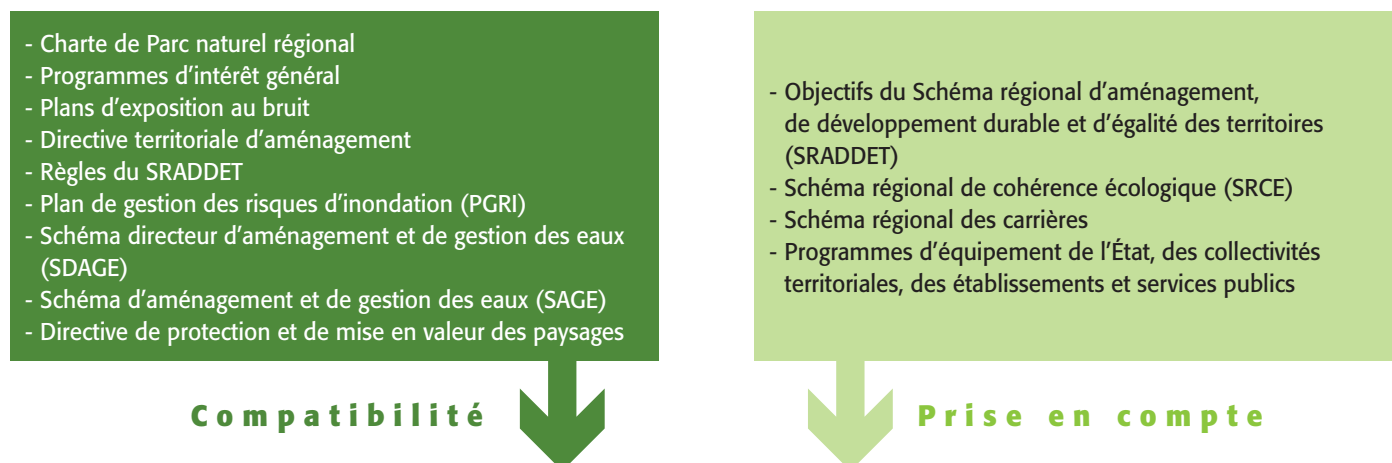
Communes	Commission	Superficie (km ²)	Population 2010
Champagne-au-Mont d'Or	Ouest	2,59	5 076
Charbonnières-les-Bains	Ouest	4,13	4 698
Charly	Ouest	5,09	4 421
Craponne	Ouest	4,62	9 558
Dardilly	Ouest	13,99	8 454
Ecully	Ouest	8,45	17 998
Francheville	Ouest	8,18	12 929
Irigny	Ouest	8,84	8 320
La Mulatière	Ouest	1,82	6 480
La Tour de Salvagny	Ouest	8,43	3 709
Limonest	Ouest	8,39	3 215
Marcy l'Etoile	Ouest	5,37	3 506
Lissieu*	Ouest	5,66	3 065
Oullins	Ouest	4,40	25 152
Pierre-Benite	Ouest	4,48	9 982
Saint-Cyr-au-Mont d'Or	Ouest	7,29	5 385
Saint-Didier-au-Mont-d'Or	Ouest	8,34	6 419
Sainte-Foy-les-Lyon	Ouest	6,83	21 742
Saint-Genis-Laval	Ouest	12,92	20 357
Saint-Genis-les-Ollières	Ouest	3,74	4 640
Tassin-la-Demi-Lune	Ouest	7,79	19 511
Vernaison	Ouest	4,03	4 473
SOUS-TOTAL	Ouest	139,72	209 090
Chaponnay	Sud	18,89	3 695
Communay	Sud	10,54	4 006
Corbas	Sud	11,88	10 210
Feyzin	Sud	9,64	9 237
Givors	Sud	17,34	19 118
Grigny	Sud	5,75	8 943
Marennès	Sud	12,44	1 603
Saint-Fons	Sud	6,06	16 666
Saint-Symphorien-d'Ozon	Sud	13,37	5 308
Saint-Pierre-de-Chandieu	Sud	29,28	4 547
Sérézin-du-Rhône	Sud	3,97	2 488
Simandres	Sud	10,45	1 635
Solaize	Sud	8,10	2 777
Ternay	Sud	8,06	5 335
Toussieu	Sud	5,02	2 389
Vénissieux	Sud	15,33	59 855
SOUS-TOTAL	Sud	186,12	157 812

* La commune de Lissieu a intégré le périmètre de la communauté urbaine de Lyon et du Sepal au 1^{er} janvier 2011.

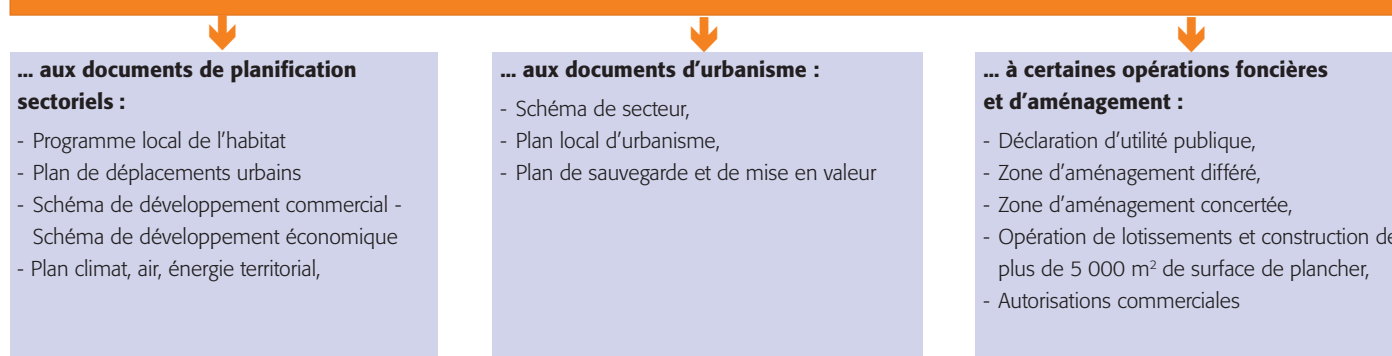
ARTICULATION

2

Hiérarchie des normes d'urbanisme



Les orientations du Schéma de cohérence territoriale s'appliquent



Les principaux documents de planification et d'orientation des politiques publiques au sein du Sepal

PLU : le Plan local d'urbanisme est l'outil de la gestion du droit du sol. Ses dispositions, nouvelles par rapport au Pos, imposent au Scot une exigence forte de non redondance et de positionnement sur les questions de mise en cohérence des politiques publiques plutôt que sur la gestion du droit du sol.

Sur le périmètre du Sepal, on observe une forte dynamique d'évolution des documents d'urbanisme. En 2012, la Communauté urbaine de Lyon a lancé la révision générale de son PLU, qui intègre pour la première fois un volet habitat qui tient lieu de Programme Local de l'Habitat (PLH). Les quinze autres communes du Scot ont toutes engagé voire, pour certaines, approuvé la révision de leur document d'urbanisme.

PLH : le Programme local de l'habitat de la Communauté urbaine de Lyon (aujourd'hui Métropole de Lyon) a été approuvé en 2007. Les orientations du PLH seront intégrées au Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat (PLU-H) dont la révision a été lancée en 2012. La Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO) a approuvé son PLH en 2016 alors que celui de la Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL) est en cours d'approbation.

PDU : le Plan de déplacements urbains est le document où s'exprime la politique de l'agglomération lyonnaise en matière de déplacements.

Elaboré par le Sytral, approuvé en 1997 et révisé en 2005, ses objectifs portent sur la modération de la part de marché des voitures et le développement des modes de transport alternatifs pour les voyageurs et les marchandises. Il fait l'objet d'une révision générale engagée en 2015.

SDUC : le Schéma directeur d'urbanisme commercial adopté pour la première fois en 1994 et révisé à trois reprises (2004, 2009 et 2016) n'a pas de caractère opposable, même s'il sert, aux côtés du Scot, de cadre de référence à l'instruction des demandes de création ou d'extension de commerces au sein de la Métropole de Lyon. Le SDUC souhaite maîtriser le développement des pôles de périphérie et renforcer le commerce des centres villes. Il entend ainsi satisfaire aux besoins des consommateurs à travers la recherche d'une plus grande proximité du commerce et un équilibre entre les formes de ventes, et répondre aux exigences de développement durable en termes de qualité, de densité, de limitation des flux...

CHARTER : la Communauté de communes de l'Est lyonnais et la Communauté de communes du Pays de l'Ozon ont approuvé leur charte de développement et d'aménagement respectivement en 2004 et 2009. Après une première actualisation en 2009, la CCEL s'est engagée dès 2013 dans la révision de sa charte.

ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME

Les orientations figurant dans le Schéma de cohérence territoriale doivent tenir compte des documents de valeur juridique supérieure ainsi que des principes définis par le Code de l'urbanisme. Le Scot doit être compatible avec les règles et projets d'intérêt nationaux ;
il oriente à son tour les documents locaux d'urbanisme, les documents de planification sectoriels, et les principales opérations foncières et d'aménagement.

Articulation des documents de valeur juridique supérieure

Selon les articles L131-1 et L131-2 du Code de l'urbanisme, le Scot doit être compatible avec les documents suivants :

- la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise,
- les règles générales du fascicule du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet),
- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée (Sdage) et le Schéma d'aménagement des eaux (Sage) de l'Est lyonnais,
- le Plan de Gestion des Risques d'inondation (PGRI) Rhône-Méditerranée,
- les Plans d'exposition au bruit (PEB) de Saint Exupéry, Corbas et Bron,
- la charte du Parc naturel régional du Pilat.

Il doit également prendre en compte :

- les objectifs du Sraddet,
- le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la région Rhône-Alpes,
- le Schéma régional des carrières Rhône-Alpes.

Enfin, le Scot prend en compte le Projet d'intérêt général (Pig) de protection des espaces naturels et agricoles de la plaine des Chères.

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

Approuvée le 9 janvier 2007 par le décret n° 2007-45, elle constitue le cadre de référence conçu par l'Etat pour les politiques d'urbanisme et d'aménagement des collectivités sur un territoire métropolitain élargi à Saint-Etienne et à l'agglomération nord-iséroise.

Elle vise, dans un contexte mondial de compétition accrue entre métropoles, à renforcer les atouts de ces agglomérations afin de construire une métropole de dimension internationale.

Elle porte les orientations à long terme des politiques de l'Etat – qui souhaite par la même occasion expliciter ses propres orientations – sur le territoire métropolitain.

Outre l'énoncé de principes forts s'imposant aux Scot, la DTA a émis des prescriptions particulières sur des territoires spécifiques dont l'espace interdépartemental de Saint Exupéry, qui couvre vingt communes de l'Ain, de l'Isère et du Rhône. Pour permettre la traduction des nouvelles orientations de la démarche « Plaine Saint Exupéry », la DTA a fait l'objet d'une modification, approuvée le 25 mars 2015, avec laquelle le Scot modifié doit être compatible.

Le tableau synoptique résume les principales dispositions de ce document qui s'impose à l'ensemble des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise.

La DTA s'articule principalement autour de plusieurs grandes orientations, que l'on retrouve dans les objectifs du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise

Orientations de la DTA	Compatibilité du Scot de l'agglomération lyonnaise
<p>Reconnaître et soutenir la métropole lyonnaise comme métropole internationale notamment en contribuant à y développer les fonctions de commandement et de rayonnement.</p>	<p>En misant sur «<i>le savoir et la connaissance</i>», le renforcement du pouvoir de commandement (cf. PADD, «<i>Développer les fonctions clés du rayonnement métropolitain</i>», p. 19) et des filières d'excellence, le Scot s'inscrit dans la politique de rayonnement de la métropole souhaitée par l'Etat (cf. Doo, «<i>Organiser l'accueil des fonctions stratégiques</i>» p. 19 et «<i>S'inscrire dans une économie des savoirs et de la culture</i>», p. 21)</p>
<p>Garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution du hub transport de la plateforme de Lyon-Saint Exupéry.</p>	<p>La plateforme de Saint Exupéry est désignée comme une «<i>porte d'entrée internationale de l'agglomération</i>» (cf. PADD p. 62 et Doo p. 24). Au regard des enjeux d'agglomération dont il est porteur, le Scot identifie la plateforme comme un site d'urbanisation sous conditions reprenant l'essentiel des orientations fixées par la DTA modifiée et les orientations du Schéma de Composition Générale approuvé par Aéroports de Lyon (cf. page 129 du Doo).</p>
<p>Maîtriser et adapter le développement résidentiel et économique autour de la plateforme aéroportuaire</p>	<p>Le Scot identifie clairement l'espace interdépartemental de Saint Exupéry comme un territoire de projet sur lequel il préconise des orientations d'aménagement communes avec les Scot voisins. La modification de la DTA, approuvée le 25 mars 2015, a apporté un assouplissement mesuré au contingentement résidentiel tout en prévoyant les espaces nécessaires à l'accueil d'équipements intermodaux d'envergure métropolitaine et aux activités économiques. Le Scot reprend ces éléments (cf. page 127 du Doo).</p>
<p>Participer à la structuration multipolaire de la métropole en s'appuyant sur Lyon, Saint-Etienne et l'agglomération nord-iséroise.</p>	<p>Le Scot souscrit à cette vision métropolitaine tripolaire en «<i>acceptant le principe de l'implantation de fonctions métropolitaines au sein d'un plus grand nombre de pôles</i>», et en préconisant de «<i>jouer le jeu métropolitain</i>», suggérant une juste répartition des équipements métropolitains (cf. PADD, «<i>L'organisation multipolaire: nouveau cadre de référence pour les politiques d'urbanisation, d'équipement et de transport</i>» p. 43 et Doo «<i>L'organisation métropolitaine multipolaire</i>» p. 10 et «<i>Une politique d'équipements multipolaire</i>», p.54).</p>
<p>Reconquérir les territoires en perte d'attractivité.</p>	<p>En misant sur un développement résidentiel plus innovant et plus qualitatif de la première couronne de l'Est lyonnais, dans le cadre du territoire Centre Est identifié comme un territoire de projet, le Scot s'inscrit dans la volonté de l'Etat de réinsérer ce territoire dans une dynamique globale d'agglomération (cf. PADD, «<i>Un mode développement de grande qualité pour l'Est lyonnais</i>», p. 56).</p>
<p>Lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie.</p>	<p>En recherchant un modèle multipolaire de structuration de l'agglomération suivant le principe de la proximité (cf. PADD, «<i>Polariser le développement autour de bassins de vie intermédiaires</i>», p.44) et une urbanisation autour des gares («<i>Urbaniser prioritairement autour du RER</i>» cf. PADD p. 53), le Scot souhaite rationaliser le développement des espaces périurbains et contribuer ainsi à préserver des espaces agricoles et naturels.</p>
<p>Réaliser les contournements autoroutier et ferroviaire dans le cadre d'un système de transport favorisant le report modal et cohérent avec le projet de développement métropolitain et réaliser la ligne ferroviaire transalpine.</p>	<p>Le Scot vise à accroître l'accessibilité de l'agglomération par le développement de l'offre ferroviaire, fluviale, aérienne (cf. PADD, «<i>L'accessibilité internationale de Lyon</i>», p. 20 et Doo «<i>Renforcer l'accessibilité internationale</i>», p. 23). Concernant les infrastructures routières et ferroviaires, le Scot intègre l'ensemble des projets figurant dans la DTA, en s'y référant explicitement (cf. Doo p. 24).</p>
<p>Mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.</p>	<p>En reconnaissant aux espaces non urbanisés un rôle structurant dans l'organisation de son territoire, et en déclinant les principes de maillage inscrits dans la DTA, le Scot prend fidèlement en compte ses orientations (cf. PADD, «<i>L'armature verte : réseau maillé d'espaces naturels et agricoles</i>», p. 46 et cf. Doo, «<i>Le réseau maillé des espaces naturels, agricoles, paysagers et le patrimoine bâti</i>», p. 81). Par ailleurs, le Doo reprend très fidèlement dans sa carte de la p. 84 la localisation des coeurs verts, de la couronne verte et de la trame verte figurant sur la carte DTA du réseau des espaces naturels et agricoles majeurs. Enfin, le Doo, dans sa troisième partie («<i>Conditions particulières d'urbanisation</i>»), fait le choix de délimiter précisément à usage des PLU les coupures vertes identifiées par la DTA.</p>

PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION

Le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'Inondation) est la traduction locale de la SNGRI (Stratégie Nationale de Gestion des Risques d'Inondation) à l'échelle d'un grand bassin versant.

Il doit traduire localement les actions à mettre en place pour répondre aux trois objectifs prioritaires de la SNGRI :

- Augmenter la sécurité des populations exposées
- Stabiliser à court terme, et réduire à moyen terme, le coût des dommages liés à l'inondation
- Raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés

Le PGRI apporte des précisions sur le volet inondation du SDAGE. Le PGRI et le SDAGE disposent pour cela d'une partie commune. Ce lien entre les deux documents doit permettre une meilleure articulation des actions menées concernant la gestion des risques d'inondation et la gestion des milieux aquatiques.

Le PGRI traite de manière générale de la protection des biens et des personnes face à tout type d'inondation, et définit des objectifs prioritaires pour les Territoires à Risque Important d'inondation (TRI).

Chaque TRI devra alors préciser ses objectifs à travers une stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI).

L'agglomération lyonnaise appartient au bassin Rhône-Méditerranée dont le PGRI 2016-2021 a été arrêté par le Préfet de bassin le 7 décembre 2015.

Celui-ci s'articule autour de 5 grands objectifs :

1. Prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation,
2. Augmenter la sécurité des populations exposées en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques,
3. Améliorer la résilience des territoires exposés,
4. Organiser les acteurs et les compétences,
5. Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation.

Notons également que la majeure partie de l'agglomération lyonnaise (La Métropole de Lyon et la Communauté de Communes du Pays d'Ozon) est concernée par le TRI de Lyon.

Le Scot de l'Agglomération Lyonnaise doit être compatible avec les objectifs, les orientations fondamentales et les dispositions du PGRI du bassin Rhône-Méditerranée.

En association avec les services de l'État, la Métropole de Lyon, le SAGE de l'Est Lyonnais, l'Agence de l'Eau et les autres collectivités compétentes, le Scot a pris en compte le risque d'inondation de la phase d'état des lieux à la phase projet.

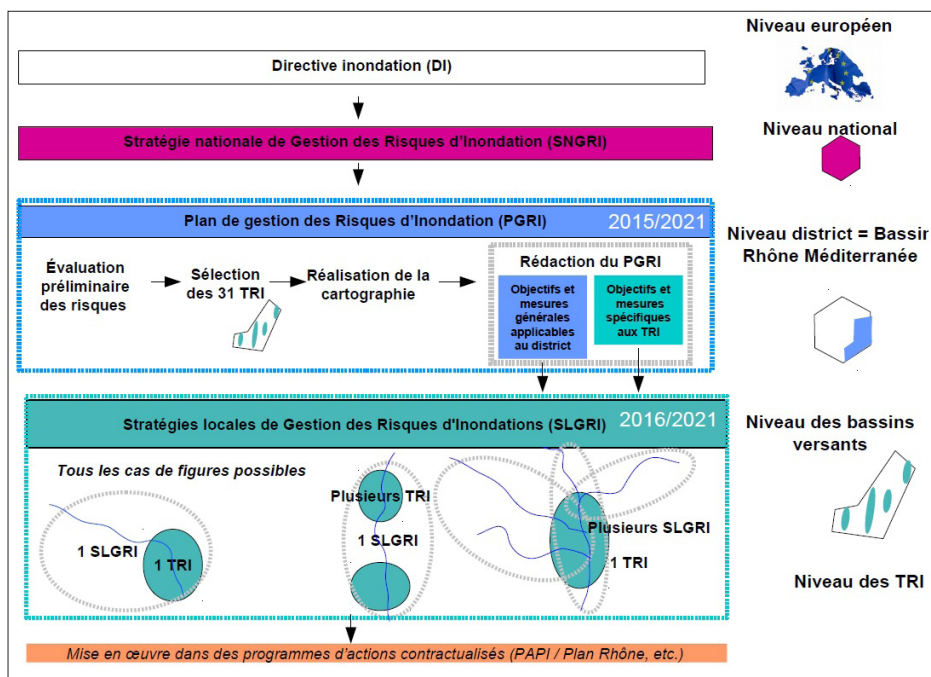
Il répond ainsi aux dispositions du PGRI ayant un impact direct sur les Scot, dont voici les principales :

Disposition 1-6 : « Éviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risques »

Le Scot localise les zones à risques identifiées (les communes du SEPAL concernées par le risque d'inondation disposent toutes d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation approuvé ou en cours d'élaboration) et demande à ce que les PLU déterminent les conditions permettant d'y assurer la prise en compte effective et la prévention des risques.

Par ailleurs, les zones peu urbanisées touchées par le risque d'inondation sont préservées par le Scot de tout aménagement de nature à en renforcer l'artificialisation et/ou à augmenter le nombre de personnes soumises au risque.

Ces orientations répondent également à l'objectif 1.1 du TRI de Lyon « Respecter les principes d'un aménagement du territoire intégrant les risques d'inondation ».



Disposition 2-1 : « Préserver les champs d'expansion des crues »

Le Scot préserve de l'urbanisation les champs d'expansion des crues du Rhône (Miribel-Jonage en amont de Lyon), de la Saône (plaine alluviale au nord de Lyon) et les zones d'expansion des crues situées en amont des bassins versants des ruisseaux.

Disposition 2-4 : « Limiter le ruissellement à la source »

Les zones sensibles au ruissellement concernent de nombreux secteurs de l'agglomération et en particulier les reliefs de l'Ouest lyonnais, les Monts d'Or, le Franc lyonnais ainsi que les buttes morainiques de l'Est lyonnais.

Le SCoT prend plusieurs orientations pour répondre à l'objectif de limitation des ruissellements à la source :

- identification des secteurs sensibles dans les PLU ;
- limitation des débits d'eaux de ruissellement évacuées dans les réseaux d'assainissement collectifs en offrant des solutions compensatoires à l'imperméabilisation des sols ;
- établissement d'un zonage pluvial dans les secteurs à fort enjeux.

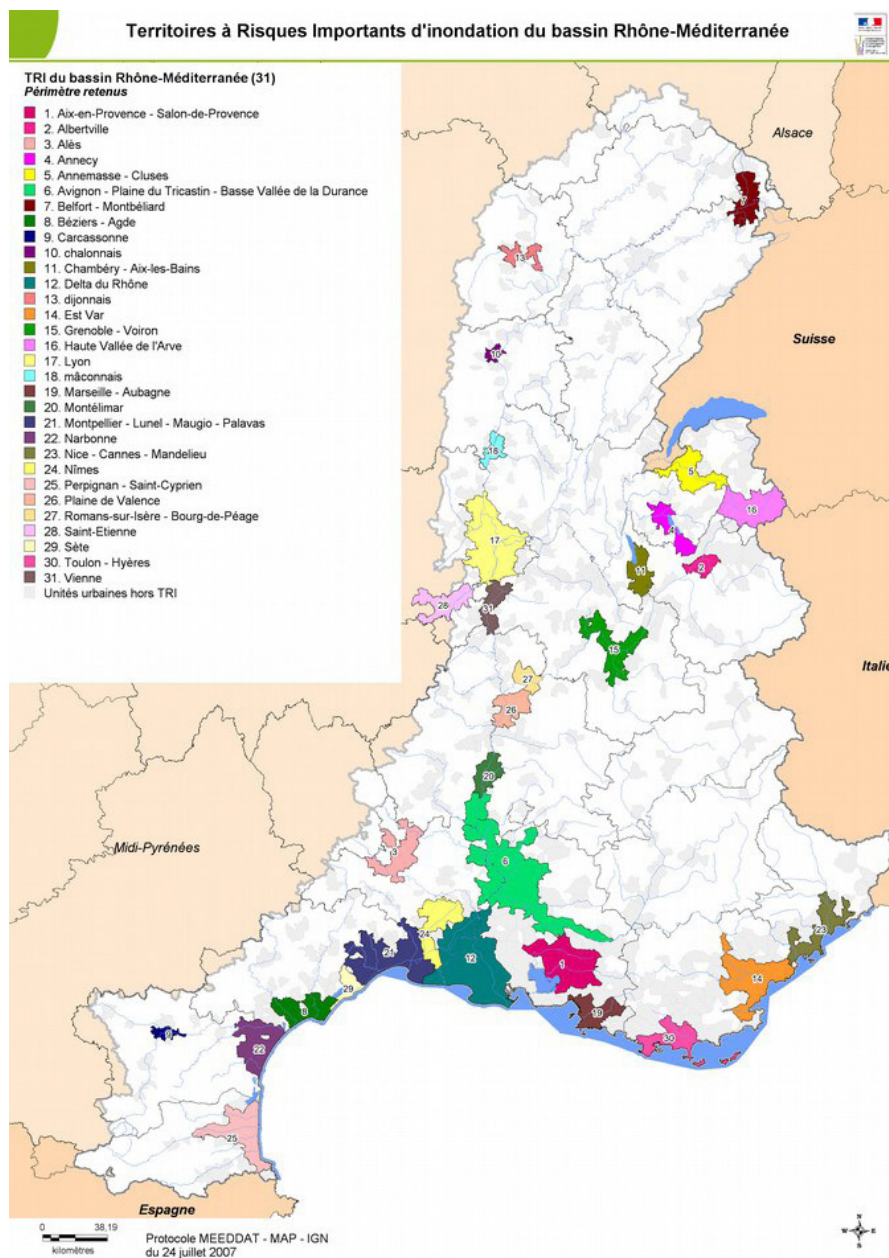
Ces orientations répondent également à l'objectif 2.3 du TRI de Lyon « Toutes les mesures doivent être prises, pour limiter les ruissellements à la source »

Disposition 4-1 « Fédérer les acteurs autour de stratégies locales pour les TRI »

Une Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondations de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, regroupant les TRI de Lyon et de Saint-Etienne. Les établissements porteurs de Scot concernés, et notamment le Sepal, sont impliqués dans cette démarche et sont membres actifs du comité de pilotage et du comité technique.

Enfin, notons que pour répondre au **grand objectif n°3 « Améliorer la résilience des territoires exposés »**, le Scot invite les collectivités compétentes à réduire leur vulnérabilité et à améliorer leur résilience :

- en anticipant les périodes de crise par une conception adaptée des aménagements urbains (voirie, réseaux,...),
- en agissant sur la surveillance et la prévision du risque,
- en développant la conscience du risque des populations (sensibilisation, information).



SDAGE ET SAGE DE L'EST LYONNAIS

Le Sdage a pour objet une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, qui prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique, et qui vise à assurer :

- la prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques ;
- la protection des eaux, la lutte contre leur pollution et la restauration de leur qualité ;
- la protection de la ressource en eau et son développement ;
- l'économie de la ressource en eau et sa valorisation énergétique.

Le Scot doit être compatible avec les principes énoncés par le Sdage tant en ce qui concerne les eaux de surface et souterraines du Rhône, que celles de la Saône et de leurs affluents.

Après adoption par le comité de bassin, le Sdage Rhône-Méditerranée 2016-2021 a été approuvé le 3 décembre 2015 par le préfet coordonnateur de bassin. Il est entré en vigueur suite à sa publication au Journal officiel du 20 décembre 2015.

Le Sage de l'Est lyonnais, constitué d'un Plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD), d'un règlement et de documents cartographiques, est applicable depuis le 24 juillet 2009. Déclinaison locale du Sdage sur 31 communes, il a pour objectif la protection de la nappe souterraine de l'Est lyonnais, réservoir naturel d'alimentation en eau potable d'une partie de l'agglomération lyonnaise, par « la reconquête et la préservation de la qualité des eaux, la gestion durable quantitative de la ressource et celle des milieux superficiels et des inondations ».

Disposition 4-09 : « Intégrer les enjeux du SDAGE dans les projets d'aménagement du territoire et de développement économique »

La plupart des textes régissant les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme prévoit que les différentes politiques et documents d'aménagement doivent, chacun à leurs niveaux, intégrer les enjeux liés à l'eau et/ou à l'environnement. Le code de l'Urbanisme indique de plus que les Scot, PLU et cartes communales doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le Sdage et les Sage.

Pour répondre à ces enjeux, les collectivités porteuses de Scot sont invitées à associer les structures qui pilotent les démarches de Sage et de contrats de milieux. Pour être efficiente, cette association doit intervenir au plus tôt. Dans le cas du Scot de l'agglomération lyonnaise, elle est intervenue dès la phase d'état des lieux (échanges permanents avec les équipes du Sage de l'Est lyonnais) et ne s'est pas limitée au « volet environnemental » de la démarche.

L'expérience, acquise par les équipes de la direction de l'Eau de la Métropole de Lyon sur le terrain, ont permis de soulever les questions que le Scot a dû résoudre pour prendre en compte correctement les enjeux de l'eau sur le territoire.

La Sage de l'Est Lyonnais et la direction de l'Eau de la Métropole de Lyon ont également été étroitement associés à la modification du SCOT.

Le Sdage 2016-2021 stipule que « les documents d'urbanisme, les Scot et, en l'absence de Scot, les PLU, doivent en particulier :

- intégrer l'objectif de non dégradation et la séquence « éviter - réduire - compenser » ;
- limiter ou conditionner le développement de l'urbanisation dans les secteurs où l'atteinte du bon état des eaux est remise en cause, notamment du fait de rejets polluants ou du fait de prélèvements dans les secteurs en déficit chronique de ressource en eau ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et encourager les projets permettant de restaurer des capacités d'infiltration, à la

fois pour limiter la pollution des eaux en temps de pluie et pour réduire les risques d'inondation dus au ruissellement ;

- protéger les milieux aquatiques, les zones de sauvegarde pour l'alimentation en eau potable et les champs d'expansion des crues par l'application de zonages adaptés ;
- s'appuyer sur des schémas «eau potable», «assainissement» et «pluvial» à jour, dans la mesure où les évolutions envisagées ont des incidences sur les systèmes d'eau et d'assainissement.

Pour ce faire, ils s'appuient sur les études disponibles réalisées par les acteurs de l'eau, en particulier les éléments de diagnostic et d'action contenus dans les Sage et contrats de milieux. »

Ces points sont en particulier examinés dans l'état initial de l'environnement. Ils doivent faire au minimum l'objet de mesures palliatives ou de réduction d'impact à intégrer dans les dossiers d'instruction prévus au titre de la police des eaux. Des mesures compensatoires pour améliorer le fonctionnement des écosystèmes aquatiques à l'échelle du bassin versant peuvent également être justifiées.

Disposition 7-04 : « Rendre compatibles les politiques d'aménagement du territoire et les usages avec la disponibilité de la ressource »

Si les actions locales constituent la mise en œuvre opérationnelle, l'identification des secteurs à enjeux et des perspectives d'approvisionnement en eau doit être faite à une échelle dépassant les enjeux locaux afin de dégager des solutions cohérentes à une échelle inter-bassin.

Le Scot de l'agglomération lyonnaise a pris en compte cette disposition avec l'appui du Sage et de la direction de l'Eau de la Métropole de Lyon en intégrant les stratégies de solidarité et d'interconnexion des réseaux.

L'agglomération lyonnaise est dotée d'une nappe d'accompagnement du Rhône qui couvre les besoins d'approvisionnement de la population du Scot à l'horizon 2030.

Les réserves aquifères de l'Est lyonnais (stratégiques au Sdage) ont bénéficié d'une protection particulière (périmètre de protection de captage, mais aussi moyen de maîtrise de l'artificialisation des sols aujourd'hui non imperméabilisés, préservation de la nappe de la Molasse comme réserve d'Adduction en eau potable (AEP)), et le Sage de l'Est Lyonnais élabore un Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) sur les trois couloirs de la nappe fluvio glaciaire de l'Est lyonnais.

L'évaluation environnementale du Scot porte une analyse précise sur les nouveaux secteurs urbanisés et a permis de réaliser de nombreux arbitrages en faveur de la protection des zones humides (Ozon), de la préservation du captage de Crépieux, de

la réaffirmation du rôle de Miribel-Jonage (priorité à l'eau potable) ou de la nappe de l'Est (préservation de la plaine du Biézin-V Vert nord (au sens du Sdal), de l'amont du secteur des Quatre chênes, etc.).

Le schéma d'alimentation en eau potable de la Métropole de Lyon (2005 / 2020) a été intégré à cette stratégie qui stipule :

- la pérennisation de la ressource principale de Crépieux-Charmy,
- l'affirmation de l'intérêt communautaire de tous les captages périphériques,
- la diversification des sources d'approvisionnement par un dispositif multiple combinant l'accès à plusieurs sources.

Les points d'articulation du Scot avec le Sage de l'Est lyonnais

Le Sage de l'Est lyonnais	Les orientations du Scot
<p>Sa stratégie s'articule autour d'une orientation majeure, la protection de la ressource en eau potable, qui découle du caractère patrimonial de la nappe de l'est lyonnais.</p> <p>Trois autres orientations concourent ensemble à cette finalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reconquérir et préserver la qualité des eaux, - adopter une gestion quantitative durable de la ressource en eau, - bien gérer les milieux aquatiques superficiels (zones humides et cours d'eau). <p>La préservation des captages est une des missions du Sage, en améliorant leur protection face aux pressions des activités agricoles, industrielles et artisanales, des infrastructures, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un principe de précaution concernant les usages des sols dans les secteurs sensibles visant l'atteinte d'un bon état écologique de l'ensemble des masses d'eau du territoire à l'horizon 2015. • Un principe d'économie de la ressource en eau et de protection des captages prioritairement pour les usages d'alimentation en eau potable; un principe de diversification de la ressource pour sécuriser l'alimentation en eau potable. • Un niveau de développement compatible avec les capacités du territoire en matière d'alimentation en eau et en matière de dépollution. • Une enveloppe d'espaces non urbanisables – près de la moitié de la superficie totale du Scot – permettant de limiter l'artificialisation des sols dans les zones sensibles. • Une protection des zones humides. • Des orientations spécifiques pour compenser les imperméabilisations. • Des secteurs de vigilance où les opérations d'aménagement doivent intégrer des travaux visant le respect du cycle naturel de l'eau. • Une protection des zones exposées aux risques d'inondation intégrant des prescriptions adaptées à la nature de l'aléa.

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Le bruit est l'une des huit composantes environnementales du territoire analysées dans l'état initial de l'environnement. Le Plan d'exposition au bruit (PEB) doit aider à la maîtrise de l'urbanisation aux abords des aéroports. Il définit des zones de bruit autour d'un aéroport en fonction du niveau de gêne sonore.

Un plan d'exposition au bruit a été élaboré pour les deux aéroports de Lyon-Bron (à vocation de trafic d'affaire et de loisir), de Lyon-Corbas (à vocation de loisir) et pour l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, plateforme aérienne multimodale siège d'une activité nationale et internationale.

Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est le plus contraignant et concerne trente communes. L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry étant un équipement stratégique pour le développement de l'agglomération, le Scot, sur la base de la DTA, limite expressément les possibilités d'extension urbaines en intégrant les prescriptions de la DTA portant sur la maîtrise du développement résidentiel des 17 communes environnantes exposées à des nuisances sonores (cf. ci-après Pig de Saint Exupéry). Au-delà, le Doo prévoit expressément (p. 77) :

- la subordination de l'urbanisation dans les zones exposées à des nuisances phoniques fortes à la mise en œuvre de disposition contribuant à la protection des habitants,
- l'intégration dans la conception des opérations d'aménagement de la protection des habitants.

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

La directive européenne 2008/50/CE concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant prévoit que, dans les zones et agglomérations où les normes de concentration de polluants atmosphériques sont dépassées, les États membres doivent élaborer des plans ou des programmes permettant de respecter ces normes.

En droit français, outre les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être, des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Le PPA est un plan d'actions élaboré pour une période de 5 ans qui a pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener dans la zone concernée les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement.

Sur l'agglomération lyonnaise, un premier PPA a été approuvé le 30 Juin 2008. Il a été révisé et approuvé par arrêté préfectoral le 26 février 2014.

Le nouveau PPA de l'agglomération lyonnaise piloté par l'État se donne trois objectifs en termes :

- de concentrations : ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires, avec une priorité sur les particules et les oxydes d'azote ;
- d'émissions : décliner la directive plafond au niveau local et atteindre un objectif de baisse de 40% des émissions d'oxydes d'azote, et de 30% des émissions de particules PM₁₀ ;

- d'exposition de la population : tendre à une exposition minimale de la population à la pollution et traiter les points noirs résiduels par des actions spécifiques.

Il propose un panel de 20 actions, dont 19 pérennes dans les secteurs d'activité émetteurs de polluants (industrie, chantier/BTP, transport, résidentiel, bâtiment et urbanisme) et 1 action prévue en cas de pic de pollution.

Le Scot s'est appuyé sur le PPA pour définir ses orientations en matière de transports, d'organisation des fonctions urbaines et de l'espace public. Il fait de la qualité de l'air et de la santé publique un objectif majeur.

En cohérence avec les prescriptions du PPA, le PADD instaure un principe de sobriété énergétique pour réduire les émissions polluantes et de gaz à effet de serre dans trois domaines prioritaires : les transports, l'habitat et le développement économique. Les gains pouvant être réalisés principalement dans le domaine des transports, le PADD incite la politique de déplacements de l'agglomération à inscrire un objectif de respect de la santé des populations et à viser une baisse significative de la pollution de l'air.

Un chapitre du Doo est dédié à la qualité de l'air : « 1.3.2. Orientations pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre et une meilleure qualité de l'air ». Il fixe notamment l'objectif de réduire le niveau de pollution de l'air dans les secteurs où il dépasse les seuils réglementaires (40 µg/m³ en moyenne annuelle de NO₂ en 2010).

Plans d'exposition au bruit en vigueur

Aérodrome Lyon-Bron	18 novembre 1977 326 hectares 3 communes
Aérodrome Lyon-Corbas	28 juin 1985 85,75 hectares 2 communes
Aéroport Lyon-Saint Exupéry	22 septembre 2005 18 600 hectares (dont un peu moins de la moitié sur le Scot) 30 communes (dont 9 sur le territoire du Scot) Environ 15 000 habitants concernés

Pour ce faire, le Doo fixe les orientations suivantes (cf. Doo, p. 121) :

- Sur l'ensemble du réseau routier, limiter la vitesse maximale de manière homogène par typologie de voirie ou par secteur géographique. Les autorités compétentes mettront en œuvre les mesures les plus adaptées en fonction du contexte urbain et du type de voirie.
- Sur le réseau métropolitain, envisager autant que possible la séparation des circulations automobiles individuelles et des autres modes de transport. A cette fin, des voies pourront être réservées de façon temporaire ou pérenne aux modes alternatifs à la voiture individuelle (bus, cars, covoiturage).
- Sur le réseau d'agglomération, la priorité est donnée aux transports collectifs. Cette orientation va de pair avec la fluidité du trafic automobile et la protection des modes doux.
- Sur le réseau de proximité, la priorité est donnée aux modes doux, avec une limitation de la place accordée aux modes mécanisés.
- Il prévoit en outre que soit engagé notamment dans le cadre du futur PDU une réflexion sur de nouveaux modes de distribution des marchandises en ville en explorant la possibilité de valorisation du réseau de transport collectif et de nouveaux types de véhicule.

Autres documents de référence

SCHEMA REGIONAL CLIMAT, AIR, ENERGIE

Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE), est un document stratégique permettant de renforcer et d'encadrer la cohérence de l'action territoriale en la matière. Il a été approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2014 puis arrêté par le Préfet de Région le 24 avril 2014 .

En prenant en compte les potentialités régionales, le SRCAE décline à l'échelle de la Région Rhône-Alpes les objectifs nationaux et européens des 3X20 à horizon 2020 et de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Il décline de manière transversale et par secteur - urbanisme, transport, bâtiment, industrie, agriculture, tourisme et production énergétique - les orientations visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser les économies d'énergie, développer les énergies renouvelables, améliorer la qualité de l'air et favoriser l'adaptation aux effets du changement climatique.

S'il n'existe pas de relation directe entre le SRCAE et le Scot dans la hiérarchie des normes, le Scot contribue, par ses orientations, à l'atteinte des objectifs que fixe le SRCAE : intensifier l'urbanisation, limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels, structurer le développement urbain selon un principe de polarisation. Il favorise le développement de l'intermodalité et de l'écomobilité, encourage le report modal vers le fer et la voie d'eau, et promeut des schémas logistiques moins polluants.

PLAN CLIMAT ÉNERGIE TERRITORIAL (PCET)

Le Plan Climat de l'agglomération lyonnaise fixe le cadre stratégique par lequel la collectivité entend prendre part aux engagements internationaux et nationaux en matière d'énergie et de Gaz à effet de serre (GES) en se donnant 3 objectifs pour 2020 : réduire, en référence à 2000, de 20% les émissions de gaz à effet de serre, de 20% la consommation énergétique, et porter à 20% la part des énergies renouvelables dans sa consommation totale d'énergie.

SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE

La constitution d'une Trame Verte et Bleue nationale est un des objectifs majeurs du Grenelle de l'Environnement pour enrayer le déclin de la biodiversité ; elle trouve sa traduction locale dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) dont l'objectif est d'identifier, préserver et restaurer un réseau écologique cohérent et fonctionnel intégrant des milieux terrestres et aquatiques.

Élaboré conjointement par la DREAL et la Région Rhône-Alpes puis adopté en 2014, le SRCE Rhône Alpes identifie, au delà des espaces perméables constitués d'une nature ordinaire indispensable à la cohérence de la trame verte et bleue, les sites à forte qualité écologique - les réservoirs de biodiversité - reliés entre eux par des corridors écologiques. Tout en prenant en compte les activités humaines, le Scot de l'agglomération lyonnaise doit contribuer à la préservation voire à la remise en état de ces grands corridors d'enjeu régional.

Plusieurs secteurs de l'agglomération lyonnaise sont identifiés dans le SRCE comme des secteurs d'action prioritaire, au regard des leurs enjeux de connexion, entre les Monts du Beaujolais, du Lyonnais et du Pilat à l'ouest, le Plateau de la Dombes au nord-est, les Terres froides, le plateau de l'Isle Crémieu et les Balmes viennoises à l'est et au sud-est. En outre, le SRCE identifie dans l'agglomération lyonnaise des corridors, traduisant la nécessité de les maintenir en bon état en les préservant de toute urbanisation. Dans le respect de ces orientations, ces corridors sont délimités dans le Doo.

SITE D'INTERET COMMUNAUTAIRE NATURA 2000 DE MIRIBEL-JONAGE

Les grands sites de nature sont localisés par le Scot au sein de l'« armature verte ». Ils sont protégés. Leur vocation est de concilier les fonctions environnementales, paysagères, économiques et récréatives qui le caractérisent. A ce titre, ils contribuent au bon fonctionnement de l'écosystème d'agglomération et doivent offrir aux habitants une nature authentique, préservée, peu aménagée.

Le site de Miribel-Jonage, identifié site Natura 2000 au titre de la Directive Habitat, avait déjà été identifié par le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise comme un « site inaltérable ». Dans la continuité de cette orientation, le Scot de l'agglomération lyonnaise assure la préservation de ce site en l'intégrant dans la « trame verte ». Le Scot protège ses fonctions environnementales à travers les dispositions suivantes :

- « un principe d'économie de la ressource en eau et de protection des captages prioritairement pour les usages d'alimentation en eau potable » (cf. Doo p. 66),
- la définition de ce secteur comme une zone d'expansion des crues (cf. Doo. p. 75)
- des aménagements paysagers, de loisirs et de découverte (cf. Doo p.97),
- des actions de sensibilisation des habitants à la protection de la nature et l'élaboration de projets avec les agriculteurs et associations environnementales (cf. Doo p. 83).

Les dispositions propres au Grand Parc Miribel Jonage (Doo p. 97) s'inscrivent à cet égard dans la logique du classement Natura 2000 de ce site et sont cohérentes avec celles du projet de Document d'objectif (Docob) qui visent à restaurer et à gérer les « habitats » et à trouver un meilleur équilibre entre les activités humaines et les habitats.

CHARTRE DU PARC NATUREL REGIONAL DU PILAT - SECTEUR GIVORDIN

Bien que non concerné directement sur son territoire, le Scot prend en compte la charte du Parc naturel régional (PNR) du Pilat. La ville de Givors est notamment considérée comme une des villes-portes du Parc.

La charte du PNR préconise de conserver une limite franche entre les espaces urbanisés et les milieux naturels ou agricoles, ce que le Doo a veillé à prendre en compte à travers des possibilités d'extension urbaine limitées au niveau des premiers coteaux du Pilat, au sud de Givors. Le Doo les localise soit en espaces de la « couronne verte d'agglomération », soit en espaces de la « trame verte » (cf. Doo, carte p. 84).

La charte du PNR précise par ailleurs que la requalification de la « façade rhodanienne » du massif doit passer par la valorisation des abords des infrastructures routières, et par la préservation des paysages de bord du Rhône et de la côtière. Le Doo reprend ces principes en prescrivant la mise en valeur des berges du Rhône à Givors (cf. Doo, p. 108) et le renforcement de l'intégration de l'infrastructure A47 (cf. Doo, p. 122).

Le Doo localise par ailleurs deux liaisons vertes d'agglomération entre le plateau du Pilat et les vallées du Gier et du Rhône (cf. Doo, carte p. 86). Le Doo, en cohérence avec la charte du PNR du Pilat, prescrit par ailleurs la protection et la valorisation des territoires agricoles du plateau (cf. Doo, carte p. 88).

LES PROJETS D'INTERET GENERAL

Le Scot prend également en compte les projets d'intérêt général et en particulier celui de la Plaine des Chères. A noter que deux autres Pig concernent également le territoire du Sepal, sans impact direct sur le Scot :

- celui de la liaison ferroviaire Lyon-Turin concernant Colombier-Saugnieu et Saint-Laurent-de-Mure (créé en 2012 et renouvelé en 2014). La DUP du 23 août 2013 a depuis emporté la mise en compatibilité de ces PLU,
- celui concernant le programme de sécurisation du Réseau de transport d'électricité, créé en 2005 puis renouvelé en 2008, 2011 et 2014, obligeant les PLU à garantir la possibilité d'installer de nouveaux pylones électriques (dérogations aux limites de hauteur).

Pig du projet de protection des espaces naturels et agricoles de la plaine des Chères

La plaine des Chères fait l'objet d'un Pig ayant pour objet la préservation des espaces naturels et agricoles. Le Pig a été créé par arrêté préfectoral en 1995, redéfini en 2004 et prorogé successivement en 2007, 2010, 2013 et 2016. Il s'étend sur un territoire d'environ 5 000 hectares, situé sur dix communes différentes, dont Quincieux et Saint-Germain-au-Mont d'Or, situées sur le territoire du Scot.

Il protège l'espace central de la plaine, tout en permettant le développement de deux zones d'activités économiques intercommunales, l'une au nord (secteur Anse, Ambérieux), l'autre au sud (secteur Lissieu, Chasselay). Il stipule également le renforcement de l'équipement et de l'aménagement des zones agricoles en créant des conditions économiques et sociales favorables à la reprise des exploitations agricoles par des successeurs ou des jeunes d'origine extérieure.

Les orientations du Scot sont cohérentes avec celles du Pig, en particulier sur la protection de la trame verte et la valorisation des espaces agricoles (cf. intégration dans le DOO d'une coupure verte délimitée entre Saint-Germain-au-Mont-d'or et Chasselay).

Les documents d'urbanisme, politiques sectorielles et opérations locales suivantes, doivent être **compatibles avec le Scot** :

- les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ;
- les programmes locaux de l'habitat ;
- les plans de déplacements urbains ;
- les schémas de développement commercial ;
- les plans de sauvegarde et de mise en valeur ;
- les autorisations d'urbanisme commercial ;
- les opérations foncières et d'aménagement (telles que les ZAD, les ZAC, opérations de lotissement et de remembrement réalisées par des associations foncières urbaines), constructions soumises à autorisation de plus de 5 000 m² de surface de plancher, la constitution de réserves foncières de plus de cinq hectares et d'un seul tenant.

SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CARRIERES DU RHONE

Document obligatoire depuis l'introduction de la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993, le Schéma départemental des carrières définit les conditions générales d'implantations des carrières en fonction des ressources et des besoins, des contraintes de protection de l'environnement et de gestion de l'espace. Il fixe des orientations et des objectifs en cohérence avec le Sdage et le Sage.

Approuvé en juillet 2001, dans le département du Rhône, il fixe les orientations suivantes :

- L'utilisation économe et rationnelle des matériaux à travers le recyclage et l'emploi de roches massives en substitution de matériaux alluvionnaires
- L'approvisionnement des besoins du marché en matériaux alluvionnaires et roches massives
- La promotion des modes de transport les mieux adaptés
- La prise en compte des contraintes environnementales de chaque site. Le schéma classe les espaces sensibles et/ou protégés en trois catégories
- La protection des ressources en eau
- La réduction des impacts liés aux l'extraction sur l'environnement

Un cadre régional « Matériaux et carrières », élaboré par la DREAL Rhône-Alpes et validé le 20 février 2013, fixe les grandes orientations régionales pour une gestion durable des granulats et des matériaux de carrières. Ce cadre régional constitue le socle du futur Schéma régional des carrières Auvergne-Rhône-Alpes.

Le PADD développe le principe d'une ville économe de ses espaces et de ses ressources. Outre la sécurisation de l'eau, c'est aussi la préservation et l'exploitation raisonnée de la ressource en matériaux de construction d'origine alluvionnaire dont il s'agit (cf. PADD, p. 35).

Pour répondre à cet objectif et à la demande en matériaux, le Doo préconise la diversification des sources d'approvisionnement. Ainsi l'utilisation des matériaux issus du recyclage et des roches massive - en provenance des sites accessibles par le fleuve ou par le réseau ferroviaire - doit être encouragée (cf. Doo, p. 69).

Enfin, le Doo recommande l'encadrement des conditions d'exploitation des matériaux de construction d'origine alluvionnaire au moyen d'un dispositif de gestion coordonnée des carrières co-élaboré avec l'État. Ce dispositif doit intégrer un principe d'éco compatibilité avec la préservation de la ressource en eau, les orientations environnementales du Doo et prendre en compte les fonctions agricoles de cet espace dans la remise en état des carrières et la gestion ultérieure des sites.

Articulation avec les Scot voisins

Le Scot de l'agglomération lyonnaise est partie prenante de la démarche «inter-Scot» mise en place en 2004. Cette démarche a permis de déboucher sur des éléments de convergence en termes de diagnostic, d'objectifs communs et d'orientations partagées, qui sont repris à la fois dans le diagnostic, dans le PADD et dans le Doo.

Au-delà de la démarche «inter-Scot», le Sepal a systématisé l'association des Scot voisins à la procédure d'élaboration de son Scot au sein de commissions territoriales. Le Sepal a également pris l'initiative d'organiser des rencontres bilatérales, dites «Scot à Scot», avec les territoires voisins afin de traiter de sujets spécifiques, à l'exemple du travail réalisé conjointement avec le Scot Rives du Rhône sur le site industrialo-portuaire de Givors-Loire ayant débouché sur la signature d'une charte partenariale et l'élaboration d'une rédaction conjointe figurant dans les deux Scot.

ARTICULATION DES ORIENTATIONS DES SCOT EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Scot Sud Loire

Les objectifs de développement économique envisagés par le Scot Sud Loire entrent en résonance avec les objectifs du Scot de l'agglomération lyonnaise en la matière.

Le Scot Sud Loire affirme sa volonté de jouer un rôle de locomotive métropolitaine en prévoyant les espaces nécessaires au développement économique.

Il identifie et renforce les fonctions spécifiques qui concourent au rayonnement métropolitain (mise en réseau des pôles de compétitivité, participation de l'université stéphanoise au Pôle de recherche et d'enseignement supérieur lyonnais, affirmation du pôle de Saint-Etienne Châteaucreux comme quartier d'affaire métropolitain).

Les deux Scot identifient conjointement la vallée du Gier et Givors comme un espace stratégique métropolitain sur lequel il serait opportun de définir, promouvoir et mettre en œuvre un projet d'ensemble articulé au niveau de Givors avec la dynamique du couloir rhodanien.

Le Scot Sud Loire, approuvé en décembre 2013, comporte un Document d'aménagement commercial, dont les orientations reposent sur la préservation de l'environnement, le confortement du caractère multipolaire du territoire, en appui sur ses centralités, le renforcement de l'accessibilité des secteurs de développement commercial par les transports en commun, et une recherche d'équilibre dans la répartition géographique des différentes formes de commerces.

Scot Rives du Rhône

Les orientations du Scot des Rives du Rhône en matière de développement économique concordent largement avec le contenu du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Le Scot des Rives du Rhône affirme sa volonté de contribuer au développement économique de l'aire métropolitaine en identifiant notamment quatre sites d'envergure métropolitaine : le site industrialo-portuaire de Givors-Loire, à l'interface des Scot de l'Agglomération lyonnaise et des Rives du Rhône, les plateformes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône et de Roussillon, la ZIP de Salaise-Sablons et le Parc d'activités Nord Drôme Ardèche (PANDA).

Les deux Scot affirment un principe commun pour les grandes zones d'activité de desserte bimodale pour la logistique et de desserte en transports collectifs pour les salariés.

Les deux Scot affirment également des principes communs sur le commerce :

- hiérarchisation similaire
- complémentarités territoriales notamment entre Chasse-sur-Rhône et Givors
- qualité urbaine et architecturale des nouveaux projets

Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

Le Scot Bucopa s'inscrit dans une logique métropolitaine, il est donc de ce fait cohérent avec le Scot de l'agglomération lyonnaise, de par sa volonté de créer les conditions d'accueil favorables au développement économique et ceci afin de rééquilibrer le ratio emploi/actif.

Les orientations inscrites dans son document d'aménagement commercial traduisent la volonté de structurer l'armature commerciale selon quatre niveaux de polarités. Ses recommandations pour favoriser un accès multimodal aux pôles commerciaux contribuent à renforcer la cohérence de ce principe à l'échelle métropolitaine.

La zone d'activités dite de niveau 1 (le parc industriel de la plaine de l'Ain) constitue avec le secteur de Saint Exupéry et le secteur de l'Isle d'Abeau, l'un des trois pôles stratégiques d'intérêt métropolitain à l'est de l'agglomération lyonnaise. Son développement est cohérent avec les orientations du Scot de l'Agglomération lyonnaise en matière de développement économique en complémentarité avec le pôle économique Nord-Isère.

Le projet de zone d'activités des Echets sur la commune de Miribel nécessiterait qu'une démarche commune soit mise en œuvre avec le Scot Sepal et le Scot de la Dombes, porteurs de projets voisins sur les communes de Cailloux-sur-Fontaines et de Mionnay pour coordonner les projets dans le cadre d'une approche globale et d'une logique métropolitaine.

Scot Boucle du Rhône en Dauphiné

Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné s'inscrit dans une logique métropolitaine multipolaire en favorisant un développement endogène confortant les pôles de son territoire.

Les enjeux de positionnement et de qualité dont est porteur l'espace autour de Saint Exupéry ont généré la mise en œuvre

d'un projet d'ensemble, partagé entre les Scot concernés, en complément des orientations du Pig et de la DTA modifiée afin d'organiser le développement économique autour de ce secteur d'intérêt métropolitain qui est affiché par le Scot de l'agglomération lyonnaise comme porte d'entrée internationale de l'agglomération. Les projets situés sur les communes de Janeyrias et Villette-d'Anthon devraient s'inscrire dans cette logique.

Scot de la Dombes

Le Scot de la Dombes est porteur d'une volonté de conforter les pôles du territoire, et ainsi de réguler positivement le ratio emploi/actif, qui est cohérente avec la logique d'une aire métropolitaine multipolaire.

Le Scot de la Dombes développe une armature commerciale en réponse aux besoins de chaque bassin de vie, dans le but de limiter l'évasion commerciale vers Lyon, qui est cohérente avec les choix opérés par l'agglomération lyonnaise en la matière.

Le projet de zone d'activités intercommunale le long de l'A46 (commune de Mionnay) nécessiterait qu'une démarche commune soit mise en œuvre avec le Scot Sepal et le Scot Bucopa, porteurs de projets voisins sur la commune de Cailloux-sur-Fontaines et de Miribel, pour coordonner les projets dans le cadre d'une approche globale et d'une logique métropolitaine.

Scot Val de Saône Dombes

Le Scot Val de Saône Dombes est porteur d'une volonté de conforter les pôles du territoire, et ainsi de réguler positivement le ratio emploi/actif, qui est cohérente avec la logique d'une métropole multipolaire.

Le Scot Val de Saône-Dombes développe une armature commerciale en réponse aux besoins de chaque bassin de vie, dans le but de limiter l'évasion commerciale vers Lyon et Villefranche-sur-Saône, qui est cohérente avec les choix opérés par l'agglomération lyonnaise en la matière. Il s'est enrichi d'un DAC en 2013, élaboré en commun avec le Scot Beaujolais.

Le développement touristique centré sur la Saône s'inscrit dans une logique métropolitaine. La valorisation des activités nautiques contribue à répondre à l'insuffisance de l'offre de l'agglomération lyon-

naise en la matière (saturation de la base nautique de Miribel Jonage).

Le projet de zone d'activités intercommunale (25 hectares) le long de l'A46 Nord (commune de Civrieux) n'est pas totalement cohérent avec l'orientation de la préservation de l'ensemble naturel Franc lyonnais/Dombes et des abords de l'A46 retenue par le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Scot du Beaujolais

Le Scot Beaujolais, en prévoyant un développement économique endogène important (trois zones métropolitaines), pour rééquilibrer le ratio emploi/actif du territoire, s'inscrit dans la logique métropolitaine multipolaire portée par l'agglomération lyonnaise. Il s'est enrichi d'un DAC en mars 2013, élaboré en commun avec le Scot Val-de-Saône-Dombes.

La volonté de maîtriser le développement commercial des polarités de niveau 4 dans la plaine des Chères (interdiction des équipements commerciaux de plus 300 m²) correspond aux orientations du Scot de l'Agglomération lyonnaise.

Les deux Scot partagent la même volonté d'utiliser la Saône comme vecteur durable de transport de marchandises et le traduisent spatialement en prévoyant le développement du port de Villefranche-sur-Saône et la création éventuelle d'un nouveau port au niveau de Saint-Germain-au-Mont-d'Or/Quincieux/Genay.

La maîtrise et l'organisation du développement, notamment économique, induit par l'arrivée de l'autoroute A89 et de son débouché dans le secteur nord-ouest de l'agglomération lyonnaise, la basse vallée d'Azergues et la plaine des Chères nécessitera un travail partenarial entre les deux territoires.

Scot de l'Ouest Lyonnais

Le Scot de l'Ouest lyonnais est porteur d'un principe de développement d'une activité économique équilibrée visant à améliorer le ratio emploi/actif du territoire et à limiter les déplacements de travail entre l'Ouest lyonnais et l'agglomération.

Le Scot de l'Ouest lyonnais développe une armature commerciale hiérarchisée en réponse aux besoins de chaque bassin de vie dans le but de limiter l'évasion commerciale vers Lyon. Cette armature est cohérente avec les choix opérés par l'agglomération lyonnaise en la matière mais n'est pas développée par le Scot dans la perspective d'élaboration d'un futur DAC. A cet égard l'articulation entre les deux territoires reste à améliorer tant au niveau du secteur de Vaugneray - Grézieu-la-Varenne - Brindas que du secteur des Sept-Chemins.

Scot Nord-Isère

Les objectifs de développement économique envisagés par le Scot Nord-Isère entrent en résonance avec les objectifs du Scot de l'Agglomération lyonnaise et s'inscrivent bien dans une perspective métropolitaine notamment autour des deux sites de Chesnes et du parc technologique de l'Isle d'Abeau.

Les deux Scot affirment un principe commun, pour les grandes zones d'activité, de desserte bimodale pour la logistique et de desserte en transports collectifs pour les salariés. Ils convergent sur les orientations portant sur la qualité d'aménagement et la densification des nouvelles zones d'activité.

Les deux Scot convergent en matière d'orientations commerciales en utilisant les mêmes échelles de référence (proximité et bassin de vie) et en mettant en avant les enjeux urbains de la qualité d'aménagement.

Les enjeux de positionnement et de qualité dont est porteur l'espace autour de Saint Exupéry ont généré la mise en œuvre d'un projet d'ensemble, partagé entre les Scot concernés, en complément des orientations du Pig et de la DTA modifiée afin d'organiser le développement économique autour de ce secteur d'intérêt métropolitain qui est affiché par le Scot de l'agglomération lyonnaise comme porte d'entrée internationale de l'agglomération.

ARTICULATION DES ORIENTATIONS DES SCOT EN MATIÈRE DE POLITIQUES DE L'HABITAT

Scot Sud Loire

Les orientations du Scot Sud Loire sont très proches de celles du Scot de l'Agglomération Lyonnaise en matière de politique de l'habitat.

Les deux Scot ont tous deux pour volonté d'accueillir une part substantielle du développement urbain et donc résidentiel sur les polarités de Lyon (+ 150 000 habitants) et de Saint-Etienne (+ 50 000 habitants).

Les deux Scot affichent des objectifs semblables en matière de construction de logements sociaux (de l'ordre de 30%).

Ils favorisent de la même façon un développement urbain plus dense et localisé de manière privilégié dans les tissus urbains existants, sous forme de renouvellement urbain.

Enfin, le Scot Sud Loire et celui de l'agglomération lyonnaise ont tous deux pour volonté de prioriser le développement autour des axes de transport collectif et d'un nombre restreint de centralités identifiées.

Scot Rives du Rhône

Le Scot Rives du Rhône s'inscrit dans une logique métropolitaine de par sa volonté affichée d'accueillir une part substantielle du développement démographique (+40 000 habitants) et résidentiel (+24 000 logements) métropolitain.

Il va dans le même sens que le Scot de l'agglomération lyonnaise en focalisant le développement sur des polarités identifiées (Roussillon, Vienne), lieux de concentration des équipements, des services et des transports collectifs.

Le Scot des Rives du Rhône impose des densités minimales globalement équivalentes à l'agglomération lyonnaise.

Les deux Scot annoncent des objectifs différents en termes de construction de logements sociaux : 20 % dans le parc total de logements dans les agglomérations et villes, pour Rives du Rhône, objectif de 30 % de logements sociaux sur l'ensemble du parc de logements pour l'agglomération lyonnaise.

Scot Bugéy-Côtière-Plaine de l'Ain

Le Schéma directeur du Bucopa (antérieur à la DTA) s'inscrit dans la logique métropolitaine d'une maîtrise de développement démographique et résidentiel périurbain, d'un équilibre entre la croissance démographique et la croissance économique et d'une accessibilité renforcée du territoire par les transports collectifs.

Le Schéma directeur s'inscrit dans une logique de polarisation du développement sur les deux axes de la Cotière de l'Ain et de la Cotière du Bugéy qui sont appelés à accueillir les trois quarts de la croissance démographique du territoire au bénéfice d'un ralentissement de la croissance sur les espaces naturels de la Dombes et de la plaine de l'Ain.

L'identification de l'agglomération d'Ambérieu-en-Bugey comme ville Centre et de l'agglomération de la Cotière comme polarité urbaine, s'inscrit dans la logique métropolitaine d'un développement multipolaire appelé à faire contrepoids à l'attractivité lyonnaise en matière d'équipements et de services.

Scot Boucle du Rhône en Dauphiné

Le Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné formule un objectif, cohérent avec le Scot de l'agglomération lyonnaise, de regroupement de l'urbanisation et de promotion de formes urbaines plus denses pour économiser l'espace.

Les objectifs formulés par le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné en matière de logements sociaux sont inférieurs à ceux du Scot de l'agglomération lyonnaise mais devraient permettre une réduction du différentiel entre les deux territoires.

Scot de la Dombes

Les orientations du Scot de la Dombes en matière de politique de l'habitat visant à ralentir la croissance démographique sont cohérentes avec celles du Scot de l'agglomération lyonnaise visant en complémentarité à augmenter les capacités d'accueil de l'agglomération centre.

Le Scot de la Dombes s'inscrit dans une logique métropolitaine en confortant les bourgs-centres et les pôles secondaires situés sur les axes de transport en commun et en prévoyant le plus fort développement résidentiel de son territoire sur le secteur Centre le mieux desservi par les transports en commun.

Les orientations prévues dans le Scot de la Dombes en matière de densité et de limitation des surfaces d'extension pour économiser l'espace s'inscrivent dans la logique métropolitaine de lutte contre l'étalement urbain et de préservation du patrimoine dombiste.

Scot Val de Saône Dombes

Le Scot Val de Saône Dombes s'inscrit dans une logique métropolitaine visant à ralentir la croissance démographique et à polariser le développement urbain autour des centralités existantes.

Les orientations figurant dans le Scot Val de Saône Dombes en matière de réinvestissement prioritaire du tissu urbain, d'évolution des formes urbaines et de densification du tissu urbain sont cohérentes avec celles retenues par le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Scot du Beaujolais

Le Scot Beaujolais s'inscrit, en adéquation avec le Scot de l'agglomération lyonnaise, dans une logique métropolitaine d'organiser le développement résidentiel autour de pôles urbains hiérarchisés, en lien avec les infrastructures de transports en commun.

À cet égard, le Scot Beaujolais prévoit un triple objectif de renouvellement du tissu urbain, de diversification des formes d'habitat et de mixité sociale même si le différentiel reste important par rapport à l'agglomération lyonnaise.

Scot de l'Ouest lyonnais

Le territoire de l'Ouest lyonnais présente la caractéristique d'être entièrement situé à l'intérieur du bassin de vie fonctionnel que représente l'aire urbaine de Lyon.

Le Scot de l'Ouest lyonnais est porteur d'objectifs de maîtrise de l'évolution démographique et de l'étalement urbain à travers le concept de village densifié qui apparaît complémentaire avec l'objectif d'accueil résidentiel du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Les deux documents présentent des convergences en matière d'évolution des formes d'habitat et de densification du tissu urbain.

Le niveau de polarisation du développement résidentiel porté par le Scot de l'Ouest lyonnais ne garantit pas une liaison suffisante entre le développement résidentiel et une desserte en transports collectifs effective.

Scot Nord-Isère

Le Scot Nord-Isère s'inscrit dans une logique métropolitaine de par sa volonté affichée d'accueillir une part significative du développement démographique (+60 000 habitants) et résidentiel (+35 000 logements) métropolitain.

Il va dans le même sens que le Scot de l'agglomération lyonnaise en priorisant le développement sur les polarités identifiées au sein de la Vallée urbaine et desservies par les transports en commun (46 % de logements localisés dans les villes gares).

Les deux documents présentent des convergences en matière d'évolution des formes d'habitat et de densité.

Les deux documents prévoient des objectifs différents en termes de construction de logements sociaux : 23 % du parc total pour le Nord-Isère et 30 % du parc total pour l'agglomération lyonnaise.

ARTICULATION DES ORIENTATIONS DES SCOT EN MATIÈRE D'ARMATURE VERTE ET BLEUE

Scot Sud Loire

Les Scot Sud Loire et de l'agglomération lyonnaise ont tous deux la même conception de l'armature « verte et bleue », considérée comme un élément de projet consubstantiel au développement urbain.

Globalement, les deux Scot partagent la même approche de « l'armature verte » en distinguant les cœurs verts, des corridors écologiques (liaisons entre les cœurs verts) et en identifiant précisément les différents types d'espaces agricoles à protéger et à valoriser.

Scot Rives du Rhône

Les orientations du Scot des Rives du Rhône en matière d'armature « verte et bleue » concordent avec les orientations du Scot de l'agglomération lyonnaise notamment à travers la protection renforcée (délimitation) d'une dizaine de corridors écologiques et une mise en valeur des entrées de ville fondée sur des principes communs.

À noter une cohérence encore imparfaite concernant les liaisons vertes entre les deux territoires entre Givors et Vienne et au niveau des Balmes viennoises.

Enfin, on peut relever que l'écriture « déchets » du Scot des Rives du Rhône mériterait d'être renforcée en cohérence avec celle du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

Du fait de l'antériorité du document, le Scot Bucopa n'appréhende pas l'armature « verte et bleue » selon la même logique que le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Le Scot de l'agglomération lyonnaise délimite un ensemble de coupures vertes et de corridors écologiques afin de préserver les espaces naturels à enjeux et d'assurer une continuité entre ces espaces.

A l'inverse, le Scot Bucopa affiche un principe général de protection des espaces naturels et des sites protégés sans définir de corridors écologiques et de principes de liaisons entre les espaces.

Lors de la révision du Scot Bucopa, il sera indispensable de travailler à la mise en cohérence des orientations en matière d'armature « verte et bleue » avec les liaisons vertes identifiées dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Le Scot Bucopa est cohérent avec le Scot de l'agglomération lyonnaise en matière de protection de la ressource en eau du Rhône et de l'Ain, son principal affluent sur le territoire.

Enfin, le Scot Bucopa est aussi cohérent avec celui de l'agglomération lyonnaise dans ses orientations sur l'exploitation des carrières : basculement vers l'extraction de roches dures plutôt que les alluvions, exploitation raisonnée, préservation des sites naturels.

Scot Boucle du Rhône en Dauphiné

Les orientations du Scot Boucle du Rhône en Dauphiné sont cohérentes avec celles du Scot de l'agglomération lyonnaise en matière de préservation des paysages, des ressources naturelles et de l'espace agricole.

De la même façon que l'agglomération lyonnaise, le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné délimite un ensemble de coupures vertes afin de préserver les espaces naturels à enjeux mais également les liaisons entre ces espaces, c'est le cas notamment de la coupure identifiée à l'Ouest de Villette d'Anthon en prise directe avec le territoire de l'agglomération lyonnaise.

Un travail reste à faire entre les deux Scot pour garantir sur les deux territoires la continuité des liaisons métropolitaines figurant dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Les deux Scots prévoient des orientations cohérentes en matière d'exploitation des carrières.

Scot de la Dombes

Le Scot de la Dombes est cohérent avec le Scot de l'agglomération lyonnaise de par sa volonté de préserver l'agrosystème dombiste et le patrimoine naturel identitaire. Il s'inscrit ainsi dans la vision d'une métropole fortement structurée autour d'un réseau maillé des espaces naturels et agricoles.

Les coupures vertes prévues par les deux Scot au point de contact entre les deux territoires sur les communes de Mionnay, Montanay et Cailloux-sur-Fontaines, de part et d'autre de la ligne LGV sont cohérentes.

Le projet de centre d'enfouissement technique prévu par le Scot de la Dombes pourrait s'inscrire dans une logique métropolitaine.

Scot Val de Saône Dombes

Le Scot Val de Saône Dombes est cohérent avec le Scot de l'agglomération lyonnaise de par sa volonté de valoriser et de protéger les espaces naturels et agricoles fonctionnant en réseau maillé.

La coupure verte identifiée par le Scot Val de Saône - Dombes entre Massieux et Reyrieux est déterminante pour éviter la création d'une continuité urbaine entre Neuville-sur-Saône et Trévoux qui serait contraire au modèle multipolaire de développement métropolitain.

Le Scot Val de Saône-Dombes ne prévoit pas la poursuite de l'aménagement des Berges de Saône (principe de liaison bleue) prévu par l'agglomération lyonnaise jusqu'à Neuville-sur-Saône.

Scot du Beaujolais

Le Scot Beaujolais et le Scot de l'agglomération lyonnaise présentent des orientations convergentes en matière de protection de l'armature verte et bleue.

Dans la même logique que le Scot de l'Agglomération lyonnaise, le Scot Beaujolais a pour volonté de mettre au cœur du projet les richesses naturelles et patrimoniales, et d'affirmer des coupures vertes (corridors écologiques) notamment le long de la Saône et dans la plaine des Chères en cohérence avec le Pig.

Le Scot Beaujolais prévoit le développement de la zone de loisirs nautiques d'Anse Bordelan au sud de Villefranche-sur-Saône qui constitue un enjeu métropolitain en termes d'espaces de loisirs nautiques du fait de la saturation du Grand Parc Miribel Jonage.

Il ne prévoit pas la poursuite de l'aménagement des berges de la Saône (principe de liaison bleue), prévu par l'Agglomération lyonnaise jusqu'à Neuville-sur-Saône.

Scot de l'Ouest lyonnais

Le Scot de l'Ouest lyonnais est cohérent avec le Scot de l'agglomération lyonnaise de par sa volonté de préserver la marque identitaire du territoire en assurant la pérennité des espaces agricoles ainsi que la gestion et la mise en valeur des espaces naturels.

Les coupures d'urbanisation figurant dans le Scot de l'Ouest lyonnais au niveau de Grézieu-la-Varenne d'une part et des Sept Chemins d'autre part, au contact direct avec le territoire de l'agglomération et définies sans concertation avec le Scot de l'agglomération lyonnaise, nécessitent des ajustements entre les deux documents.

La cartographie des fronts urbains d'inspiration radio concentrique semble en décalage avec l'idée même d'une métropole multipolaire affichée dans le cadre du chapitre commun de l'inter-Scot qui pose précisément comme principe le non développement en tâche d'huile de l'agglomération lyonnaise.

Scot Nord-Isère

Les orientations du Scot Nord-Isère comme celles du Scot de l'agglomération lyonnaise s'inscrivent dans un cadre fixé par la DTA de protection des principales composantes de l'armature verte métropolitaine et de préservation d'une dizaine de corridors écologiques majeurs.

Les deux Scot prévoient des orientations convergentes en matière de préservation de la ressource en eau et des zones humides.

Ils inscrivent cette protection dans une perspective de maintenir une agriculture dynamique autour de territoires agricoles identifiés sur la base d'appellations communes et s'efforcent sous des formes diverses de réduire la consommation du foncier agricole pour l'urbanisation.

Des orientations complémentaires concernant notamment les déchets et les matériaux dans le Scot Nord-Isère renforceraient la cohérence métropolitaine sur ces sujets.

ARTICULATION DES ORIENTATIONS DES SCOT EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Scot Sud Loire

Les Scot Sud Loire et de l'agglomération lyonnaise souhaitent tous deux favoriser une coopération métropolitaine en matière de transport à travers notamment le Réseau express.

Le Scot Sud Loire s'inscrit dans une accessibilité renforcée de son territoire au réseau national et international (aérien et ferré) en lien avec l'agglomération lyonnaise, via Lyon Part-Dieu et Saint Exupéry.

Les deux Scot énoncent le même principe d'articulation entre développement urbain et déplacements à travers la mise en œuvre de projets d'ensemble autour des gares.

À noter que les deux Scot définissent une hiérarchisation quelque peu différente du réseau des infrastructures routières.

Scot Rives du Rhône

Les principales orientations du Scot des Rives du Rhône en matière d'infrastructures de transports s'inscrivent dans la logique des orientations du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Les deux Scot concordent dans leur volonté de renforcer les liens entre urbanisme et transport à travers notamment la valorisation des pôles gares et leur souhait de tendre vers une meilleure coordination des politiques de transport en commun à l'échelle métropolitaine.

Les deux Scot partagent une communauté de vue sur le système portuaire métropolitain articulé autour du Port Lyon Edouard Herriot et de Salaise-sur-Sanne et sur le renforcement de la vocation portuaire du site industrialo-portuaire métropolitain de Givors-Loire-sur-Rhône.

Les Scot de l'agglomération lyonnaise et des Rives du Rhône énoncent les mêmes principes de hiérarchisation des voiries et de gestion apaisée des grandes infrastructures. Les différences d'appellation des différents réseaux liés à la nature différente des territoires ne constituent pas un élément d'incohérence entre les deux documents.

Scot Bugéy-Côtière-Plaine de l'Ain

Le renforcement des voies routières d'accès à l'agglomération lyonnaise prévu par le Scot Bucopa n'est pas totalement cohérent avec le principe de gel des pénétrantes routières de l'agglomération lyonnaise prévue par le Scot Sepal.

Le Scot Bucopa s'inscrit dans une logique métropolitaine multipolaire et souhaite conforter Ambérieu-en-Bugey en tant que pôle ferroviaire.

L'amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne Ambérieu/Lyon, le développement des interconnexions aux gares de cette ligne à travers la mise en œuvre de procédures de contrat d'axe et la création d'une gare de rabattement au sud de l'agglomération d'Ambérieu entrent dans la logique de la mise en œuvre du Réseau express métropolitain repris dans la démarche inter-Scot et porté par le Scot de l'agglomération lyonnaise.

La création d'un pont entre Miribel et le Grand Parc Miribel Jonage permettant la mise en place d'un transport en commun facilitant les connexions entre les transports en commun de la Côtière et les transports en commun lyonnais ne figure pas dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Scot Boucle du Rhône en Dauphiné

Le Scot Boucle du Rhône en Dauphiné prévoit de rééquilibrer les modes de déplacements en faveur des transports en commun. En l'absence de décision effective (programmation, financement) concernant la réalisation des infrastructures de transport mentionnées (prolongement de T3 et de Rhônexpress), le Scot ne conditionne pas la mise en œuvre des projets de développement économique ou résidentiel, à la réalisation effective des dites infrastructures. Il opte pour un renforcement du réseau routier dans l'attente du développement des lignes fortes de transports en commun, ce qui est susceptible, à court terme, de contribuer à la saturation des pénétrantes est de l'agglomération lyonnaise.

Scot de la Dombes

Le Scot de la Dombes est cohérent avec le contenu du Scot de l'agglomération lyonnaise en matière d'infrastructures de transports.

Le Scot de la Dombes met en avant l'objectif d'amélioration des échanges avec l'agglomération lyonnaise en matière de transport en commun sans renforcer les pénétrantes routières en direction de Lyon.

En cohérence avec l'amélioration de la ligne ferroviaire Lyon/Bourg, il prévoit une stratégie de renouvellement urbain, d'urbanisation autour des gares cohérente avec celle de l'agglomération lyonnaise.

La volonté affirmée d'améliorer les relations est/ouest avec les territoires voisins (Val de Saône et Bucopa) est cohérente avec un fonctionnement moins autocentré et plus multipolaire de la métropole.

Scot Val de Saône Dombes

Le Scot Val de Saône Dombes répond à une logique métropolitaine en valorisant (par une urbanisation plus dense) la mise en place d'une desserte en TER performante entre Trévoux et Lyon.

Il est cohérent avec le Scot de l'agglomération lyonnaise en énonçant des orientations visant à améliorer les échanges avec les territoires voisins et à développer les rabattements sur les gares (constructions de parkings-relais), sans augmentation de capacité sur les axes nord-sud constituant des pénétrantes de l'agglomération lyonnaise.

La réalisation d'une voie de transport en commun (parallèle à la ligne TGV) ne relève pas d'une logique métropolitaine et de la mise en œuvre du réseau express métropolitain.

Scot du Beaujolais

Le Scot Beaujolais s'inscrit dans une logique métropolitaine et donc en cohérence avec le Scot de l'agglomération lyonnaise, en polarisant le développement urbain autour des gares et des lignes ferroviaires notamment à travers le Réseau express et la ligne Mâcon-Vienne, en privilégiant des liaisons routières de solidarité et en prenant en compte les projets autoroutiers d'amélioration de l'accessibilité de l'aire métropolitaine prévus par la DTA.

Les deux Scot prévoient conjointement l'éventuelle réalisation d'un nouveau franchissement de la Saône dans le secteur de Quincieux-Genay.

Scot de l'Ouest lyonnais

Le Scot de l'Ouest lyonnais affiche une priorité pour les transports en commun. La maîtrise des déplacements en voiture entre les deux territoires, la concrétisation de la priorité effective accordée au ferroviaire et aux transports en commun constituent des enjeux importants pour le territoire de l'agglomération lyonnaise.

Au-delà des points de convergence sur le renforcement de l'offre en transports collectifs sur les axes Lyon-L'Arbresle/Brignais-Gorge de Loup/Brignais-Givors/Vaugneray-Tassin, les deux Scot sont insuffisamment articulés en matière de localisation des pôles d'échanges multimodaux et de parkings relais aux entrées de l'agglomération.

Scot Nord-Isère

Les principales orientations du Scot Nord-Isère en matière d'infrastructures de transport s'inscrivent dans la logique des orientations du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Les deux Scot concordent dans leur volonté de renforcer les liens entre urbanisme et transports à travers notamment la valorisation des pôles gares et leur souhait de tendre vers une meilleure coordination des politiques de transport en commun à l'échelle métropolitaine.

L'articulation entre les deux Scot reste à approfondir au niveau de l'Espace interdépartemental autour de Lyon-Saint Exupéry tant en ce qui concerne la liaison en transports collectifs entre la plateforme et la Vallée urbaine qu'en ce qui concerne la desserte routière des équipements intermodaux et des zones d'activité au sud de l'aéroport.

DIAGNOSTIC

3

Une agglomération au cœur d'un espace métropolitain de trois millions d'habitants	56
La métropole lyonnaise en europe : une position stratégique	56
Une position historique de carrefour en Europe	56
Une agglomération de rang européen	56
Concurrences et coopérations à l'échelle de l'Europe	57
L'aire métropolitaine lyonnaise : un « bien commun »	57
Une situation géographique source de richesses et de contraintes	58
Un système multipolaire	59
Les « figures » de la métropole de demain	60
La métropole franchisée : une figure dominante	61
1. RAYONNEMENT EUROPÉEN : DES PROGRÈS SONT POSSIBLES	63
1.1 L'agglomération lyonnaise : une attractivité à relativiser	64
Une attractivité résidentielle à améliorer	65
Des fonctions métropolitaines à renforcer	66
L'immobilier d'entreprise, un marché dynamique	68
Part-Dieu, second pôle tertiaire français	68
Une politique de rayonnement européen	69
Le positionnement de l'agglomération lyonnaise	69
Un rôle actif dans la coopération internationale	69
1.2 Un pôle d'enseignement supérieur encore peu lisible à l'international	70
Un pôle universitaire attractif	70
Un niveau moyen au regard des standards internationaux	70
Un nouveau contexte	71
Une appellation unique	71
Le schéma de développement universitaire	71
Lyon Cité Campus : un projet de campus en réseau	73
Des partenariats pour intégrer l'université et l'étudiant dans la ville	73
1.3 Un rayonnement touristique et culturel à améliorer	74
Une activité touristique en progression	74
Le tourisme, un poids non négligeable dans l'économie locale	74
Le tourisme d'affaires : pivot du tourisme dans l'agglomération	74
Deux sites d'accueil d'envergure	75
Une offre d'hébergement qui continue à se développer	75
Le patrimoine, fondement de l'urbanité lyonnaise	76
Culture, marketing urbain et rayonnement international	76
Impact de la labellisation Unesco	76
De l'agglomération à l'îlot, du monumental à l'ordinaire	77
Transmission du patrimoine	77
Une fréquentation inférieure à celle d'autres villes européennes	78
Un rayonnement culturel à développer	78
Un effort important en matière d'événements culturels	78
Une centralisation parisienne pénalisante	79
1.4 Des projets d'infrastructures d'envergure	80
Un projet majeur : la liaison ferroviaire transalpine Lyon -Turin	81
Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	81
Des projets autoroutiers pour relier les axes nord-sud entre eux	82

1.5 Une politique de grands équipements	84
Lyon-saint exupery : un levier essentiel du développement de l'agglomération	84
Un trafic en hausse,	84
majoritairement tourné vers l'international	84
Une interconnexion essentielle avec le TGV à exploiter	85
Des freins au développement	85
Une dimension économique appelée à se renforcer	85
Un schéma portuaire à définir	86
Le renouveau de la voie d'eau	86
Le port Lyon-Edouard Herriot : un port fluvial au cœur de l'agglomération	86
Des infrastructures portuaires qui s'améliorent	87
Des sites économiques à plus forte composante urbaine	87
Des parcs technologiques et des pôles spécialisés	87
Des projets urbains innovants	89
2. UN SYSTÈME ÉCONOMIQUE GÉNÉRALISTE TRAVERSÉ PAR DE PROFONDES MUTATIONS	91
2.1 L'élargissement du bassin de vie et d'emploi	92
Le développement de l'emploi périurbain	92
L'allongement des distances domicile-travail	93
Le découplage du domicile et du lieu de travail se poursuit	93
L'agglomération lyonnaise : principal pourvoyeur d'emplois de l'aire urbaine	93
Le Centre et l'Est : bassins d'emploi dominants	93
2.2 Une grande région industrielle	94
L'industrie, une composante majeure du tissu économique lyonnais	94
L'évolution des grandes filières industrielles existantes	95
Une mutation profonde liée à la tertiarisation	96
Des territoires de plus en plus spécialisés	97
La profonde mutation de la chimie lyonnaise	99
Un rôle économique majeur	99
Un site urbain concerné par les risques technologiques	99
Un pôle à vocation mondiale	99
2.3 La logistique : fonction majeure de la région lyonnaise	100
Une forte progression de l'emploi	100
De grands pôles logistiques	100
Une offre foncière limitée	101
L'enjeu du développement durable et de la multi-modalité	102
La route, premier mode de transport	102
L'absence d'un chantier de transport combiné rail-route	102
Les projets en cours pour améliorer l'intermodalité	102
La logistique urbaine : une préoccupation croissante	103
Le transport fluvial : voie d'avenir	103
Le Port Lyon-Edouard Herriot : poumon économique	103
La place de Givors dans le transport fluvial	103
2.4 L'importance de l'innovation et de l'économie de la connaissance	104
La politique des pôles de compétitivité	105
Lyon, tête de pont d'un réseau thématique de recherche avancée en infectiologie	105
Lyon, centre de recherche en sciences humaines et sociales	105

2.5 Le commerce :	
une activité structurante pour le territoire	106
Un appareil commercial puissant qui couvre les besoins du territoire	106
Un équipement commercial dense et diversifié, très présent au centre de l'agglomération	107
Des pôles commerciaux hiérarchisables en fonction de leur rayonnement	108
Des pôles commerciaux plus ou moins bien intégrés dans la ville	108
Un développement commercial soutenu mais régulé	109
Des bassins de vie aux profils commerciaux bien différenciés	109
L'impact de la mobilité des ménages sur la multiplication des lieux d'achat	110
Un maillage commercial très différencié selon les bassins de vie	110
Une offre commerciale confrontée à des pratiques de consommation en pleine évolution	111
La croissance exponentielle du commerce électronique	111
Le développement attendu du commerce dans les lieux de transit	111
Le retour à la proximité	111
La nécessaire évolution des centres commerciaux vieillissants	111
2.6 Les services à la personne : un enjeu économique d'importance	112
Plus du tiers de l'emploi total	112
Un réel dynamisme	112
Territoire productif et territoire résidentiel	113
L'agglomération lyonnaise, un territoire de type productif	113
2.7 Emplois en 2030 : un exercice de projection difficile	114
Plus de personnes âgées, moins d'actifs	114
Moins d'emplois industriels et plus de services	114
La poursuite du déclin des emplois industriels	114
+ 50 000 emplois sur l'agglomération lyonnaise entre 1999 et 2030 ?	115
Éviter une pénurie foncière d'espaces à vocation économique	116
Environ 2 000 hectares de réserves économiques	117
Une offre foncière à conforter	117
Un potentiel foncier métropolitain à long terme	118
3. POLITIQUE DE L'HABITAT ET CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE : ENTRE PÉNURIE ET DYNAMISME	121
3.1 Une croissance démographique importante	122
Une aire urbaine dynamique	122
Entre 1954 et 2007, l'aire urbaine lyonnaise a gagné 827 180 habitants	122
La part du Scot de l'agglomération lyonnaise dans la population de l'aire urbaine a baissé	122
L'aire urbaine lyonnaise se rapproche des tendances nationales	123
La périurbanisation : un des visages de la métropolisation	124
1954-1968 : concentration de la croissance démographique au cœur de l'agglomération et dans la proche périphérie	124
1968-1982 : perte d'attractivité des centres et développement de la première couronne	124
1982-1999 : regain d'attractivité pour le centre et déclin de la première couronne	124
1999-2006 : poursuite de la périurbanisation et de l'attractivité du centre	125
3.2 Marchés immobiliers et élargissement du bassin de vie	126
Une construction neuve dynamique jusqu'en 2007	126
Les logements collectifs constituent l'essentiel des mises en chantier	127
Cette dynamique touche tous les secteurs de l'aire urbaine	127
Des choix restreints pour les ménages modestes et à revenu intermédiaire	128
L'achat de logement neuf dans le centre n'est accessible qu'à certains segments de clientèles	128
Un marché de l'occasion en progression	129
Des prix en individuel neuf en hausse	130
Marchés directeurs et marchés de report sur l'aire urbaine lyonnaise	130
L'impact de la crise financière de 2008 sur l'immobilier résidentiel	131
Un financement des acquéreurs de plus en plus difficile	131

Des prix qui ne devraient pas baisser fortement	131
De l'importance de continuer à produire du logement	131
3.3 Les stratégies résidentielles des ménages	132
Les ressorts de l'attractivité résidentielle	132
Davantage de compromis sur le logement que sur le quartier de résidence	132
L'habitat individuel « alternatif »	133
L'aspiration à la maison individuelle	133
L'éducation : une composante majeure des stratégies résidentielles	133
3.4 Une crise profonde du logement : le mal-logement	134
Une pression de plus en plus forte sur le parc locatif social public	134
La quasi-disparition du parc locatif privé à vocation sociale et la hausse des loyers du parc privé	134
Une demande de logement social en progression	134
Un parc social inégalement réparti	135
Une production de logement social qui augmente mais qui reste inférieure aux besoins	136
Les populations défavorisées ont de moins en moins accès à un logement	137
La crise du logement touche de nouvelles populations	137
Une demande d'hébergement en foyers et en centres d'accueil en augmentation	137
3.5 Les politiques de l'habitat au sein de l'agglomération	138
Vers une articulation des politiques locales de l'habitat	139
Un socle commun de préoccupations	139
Des objectifs différents entre les EPCI et une cohérence à trouver à l'échelle métropolitaine	139
La nécessité de renforcer les politiques d'offre foncière	139
3.6 La population de l'agglomération lyonnaise en 2030	140
Deux hypothèses d'évolution	140
Une hypothèse dite « basse » sur la base des tendances 1982-1999	141
Une hypothèse dite « haute » sur la base des tendances récentes	141
Au plan national : des prévisions démographiques à la hausse	142
Le vieillissement de la population	143
Quels besoins en logements à l'horizon 2030 ?	144
6 750 logements par an : le scénario « fil de l'eau »	144
Un contexte qui nécessiterait une production de logements neufs plus forte que les besoins « fil de l'eau »	144
Des capacités foncières insuffisantes pour répondre à ces besoins	144
4. EQUIPEMENTS ET SERVICES : ENTRE DISPARITES ET EQUILIBRES	147
4.1 Le renforcement des inégalités	148
Des disparités de revenus importantes	149
Des disparités entre les territoires	149
Les quartiers en contrat de ville	151
Les contrats de ville 2000-2006	151
Les opérations de urbain	151
Les contrats urbains de cohésion sociale	151
Les territoires de la précarité	151
4.2 Santé et éducation : l'enjeu de la territorialisation et des politiques publiques	152
Un appareil de soins en restructuration facteur de déséquilibre entre les territoires	152
Une offre d'équipements hospitaliers satisfaisante et attractive	152
Une offre inégale selon les spécialités et les territoires	153
Un regroupement d'établissements qui pose question	153
Un taux d'équipement en institutions insuffisant	153
La programmation des équipements scolaires	154
La programmation des établissements scolaires	154
Le secteur privé joue un rôle important dans l'agglomération	155
Les effectifs des collèges et lycées d'ici 2030	155

4.3 Sport et culture : la nécessité d'une cohérence à l'échelle de l'agglomération	156
Des équipements sportifs insuffisants pour répondre à la demande locale	157
Une offre globalement insuffisante au regard des standards internationaux et de la demande locale	157
Une forte hétérogénéité dans la répartition des équipements de base	157
Une offre parfois vétuste	157
Vers une offre plus complexe et plus transversale	157
4.4 Communications numériques : une adaptation constante à l'évolution rapide des technologies	161
L'indispensable adaptation à l'évolution rapide des technologies numériques	161
Un cadre stratégique en évolution	161
Les infrastructures pour les télécommunications fixes : l'enjeu du très haut débit	161
Les télécommunications mobiles : une couverture globale multi-opérateurs	163
5. LA METROPOLE ET SON ENVIRONNEMENT : LES ENJEUX D'UNE GESTION DURABLE	165
5.1 La présence d'espaces naturels et de paysages de grande qualité	166
Diversité et abondance du patrimoine naturel et des ressources	167
Renforcement de la demande de nature	167
La nature, essentielle pour l'équilibre de l'espace urbain	167
Des espaces menacés	168
Des conflits d'usage qui se développent	168
La croissance urbaine s'effectue au détriment des espaces agricoles	168
Des protections réglementaires et des outils de gestion à développer	169
Une politique de protection et de mise en valeur éprouvée	170
De nombreux acteurs mobilisés	170
Une politique de protection et de mise en valeur qui se poursuit	172
Les politiques récentes renforcent la dimension écologique	172
Une biodiversité mieux connue	172
Des fonctionnalités écologiques à restaurer	172
Une stratégie globale qui s'affirme via le Rhône	172
Préservation des ressources en eau	173
Une mise en valeur par les cours d'eau	173
5.2 Une agriculture structurante pour le territoire	174
Une situation contrastée entre l'Est et l'Ouest du Sepal	174
Une activité agricole en recul	175
Une diminution des surfaces agricoles	175
Des augmentations localisées de la surface des exploitations	175
Une part importante d'exploitants sans successeur	175
Des politiques européennes qui orientent l'avenir	176
La réforme de la politique agricole commune oblige les agriculteurs à se repositionner	176
Des évolutions macroéconomiques peu favorables	176
Des facteurs de dynamisme et des opportunités pour l'agriculture périurbaine	177
Les perspectives d'évolution de la « couronne verte » d'agglomération à l'horizon 2030	178
5.3 Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du Scot	181
Des espaces naturels, agricoles et forestiers encore majoritaires sur le territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise en 2010	181
Une évolution de l'occupation des sols entre 2000 et 2010 qui impacte majoritairement les espaces agricoles	181
Une densité de logements au sein des extensions urbaines qui demeure faible	182
Évolution de l'occupation des sols par grands secteurs du Scot	182
5.4 Les ressources naturelles : répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures	184
Une ressource en eau vulnérable	185
Une ressource suffisante pour répondre aux besoins de la population	185
Une ressource vulnérable et une augmentation attendue des besoins	185

Des matériaux de construction disponibles mais en voie d'épuisement	187
Une demande de granulats satisfaite par le territoire	187
Des besoins insatisfaits à moyen et long terme	187
Des alternatives à la production locale de granulats à trouver	187
La pollution des sols : un enjeu de solidarité envers les générations futures	187
5.5 La qualité de vie, la santé et la sécurité des habitants	188
Une agglomération fortement concernée par les risques	189
Le bruit : nuisance d'une grande métropole	190
Impact de la pollution atmosphérique sur la santé	191
Des gisements de déchets en augmentation	192
5.6 Les émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique	194
Les conséquences attendues du changement climatique	194
Une prise de conscience internationale	195
Un engagement au niveau national et régional	195
Le plan climat de la Métropole de Lyon	196
Une diminution des émissions	196
6. UNE MOBILITÉ FORTEMENT MARQUÉE PAR LES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES	199
6.1 Les déplacements automobiles restent dominants	200
Une agglomération façonnée par les infrastructures routières	200
Une organisation radioconcentrique	200
Une hausse du trafic continue	201
L'essentiel des déplacements se fait en voiture	202
Une mobilité automobile dominante	202
Des motifs de déplacements plus diversifiés	203
Le poids des déplacements lié au travail demeure	203
Les caractéristiques socio-économiques de la population influent sur la mobilité	203
Un usage des modes de transport lié à la densité urbaine	203
Un réseau de transports collectifs métropolitain à structurer	204
Une offre de transports collectifs performante sur Lyon-Villeurbanne	204
Un réseau ferroviaire en étoile à dix branches : atouts et contraintes	204
Un réseau de bus inter-urbain à optimiser	204
Des politiques publiques de transport en recherche de cohérence	206
Une politique ambitieuse pour la Communauté urbaine de Lyon	206
Une politique à étendre sur les autres territoires du Sepal	207
6.2 Réduire le trafic automobile : un impératif environnemental	208
Un objectif de santé publique	208
Amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération	208
Les transports routiers impactent la qualité de l'air	208
Des conséquences sur la santé et une préoccupation majeure de la population	209
La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre	210
Les leviers d'amélioration possibles	210
La mise en place d'un réseau ferroviaire express	210
La politique de stationnement : un levier essentiel pour faire évoluer les comportements	211
Les modes doux : une politique marquée par des réussites, mais encore limitée dans ses résultats	212
Intermodalité : dialogue entre systèmes de transport	213
6.3 Quelles évolutions de la mobilité à 20 ans ?	214
Les évolutions constatées	214
Une mobilité dépendante des évolutions démographiques, des modes de vie, du prix de l'énergie et des politiques environnementales	214

Les premières indications de baisse de la mobilité	214
Les évolutions possibles	215
Les modélisations de trafic à l'horizon 2015	215
Les pratiques de mobilité en 2030 : évolution ou bouleversement ?	215
7. DES TERRITOIRES AUX CARACTÉRISTIQUES AFFIRMÉES	219
7.1 Diagnostic du territoire Est Sepal	220
L'Est Sepal se structure selon un système de couronnes	220
Un territoire stratégique pour l'agglomération	222
Un pôle de développement économique majeur pour l'agglomération	222
Principal pôle de développement économique de l'agglomération	222
Encore des réserves à vocation économique	222
Un territoire d'accueil résidentiel	222
Des formes de développement peu valorisantes	223
Concentration de la précarité	223
Crise du logement	223
Déficit de qualité urbaine et de planification	223
Difficiles efforts de valorisation	223
Un capital agricole et paysager	224
Des questions environnementales non résolues	224
Saturation routière et desserte insuffisance en transport en commun	225
Deux territoires à enjeux	226
Le Centre Est	226
L'espace interdépartemental autour de Saint Exupéry	227
7.2 Diagnostic du territoire Sud Sepal	228
Une géographie complexe	228
Un territoire d'accueil d'activités économiques	230
Un des principaux pôles économiques de l'agglomération	230
L'histoire de Givors est liée à celle de l'industrie	230
Des capacités de développement économique importantes	230
Un territoire qui renoue avec l'attractivité résidentielle	231
Le Sud Sepal connaît un renouveau démographique	231
Des déséquilibres géographiques dans l'offre de logements sociaux	231
Le secteur de l'Ozon souffre d'un déficit en logement social	231
Des capacités encore conséquentes de développement résidentiel	231
Des espaces naturels et agricoles menacés	232
Des espaces naturels emblématiques	232
Des espaces menacés	232
Un potentiel ferroviaire sous utilisé	232
Un territoire en forte interaction avec le centre de l'agglomération	232
Le maillage autoroutier et routier important favorise l'usage de l'automobile	232
Un potentiel ferroviaire sous utilisé	233
Une desserte en transports collectifs hétérogène	233
Le pôle givordin : entrée sud de l'agglomération lyonnaise	233
Trois territoires à forts enjeux	233
7.3 Diagnostic du territoire Ouest Sepal	234
Le relief a façonné l'organisation de l'Ouest Sepal	234
Un territoire de transition entre le centre de l'agglomération lyonnaise et l'Ouest lyonnais	234
Trois bassins de vie dessinés par les infrastructures	234
L'Ouest prend une part active dans l'ambition métropolitaine	236
Une dynamique économique portée par les pôles de compétitivité et l'université	236
Une dynamique économique fondée sur le tertiaire supérieur	236

Des difficultés croissantes pour accéder au logement	237
Un secteur très apprécié pour la résidence	237
Un marché du logement tendu	237
La fuite des jeunes vers le centre et des familles à revenus intermédiaires plus à l'ouest	237
Une amorce de diversification de l'habitat	237
Entre développement urbain et maintien du patrimoine naturel : quel équilibre ?	238
Un patrimoine paysager et naturel exceptionnel	238
Dans l'Ouest Sepal, une agriculture périurbaine fragile, morcelée et enclavée	238
Une forte interdépendance des déplacements entre le Scot de l'Ouest lyonnais et l'Ouest Sepal	239
L'accessibilité de l'Ouest Sepal reste problématique	239
Le projet Real : la perspective d'une bonne couverture ferroviaire du territoire	239
Une continuité de secteurs agricoles formant une partie de la couronne agricole d'agglomération	239
Des projets d'infrastructures qui restent à réaliser	239
L'Ouest Sepal concentre les équipements et les services à la population	240
Deux secteurs à forts enjeux économiques : les portes Nord-Ouest et Sud-Ouest	241
7.4 Diagnostic du territoire Nord Sepal	242
Le Nord Sepal, un territoire structuré entre Rhône et Saône	242
Deux grands espaces au poids démographique inégal et au fonctionnement distinct	242
Deux poles économiques en mutation	244
Une tradition industrielle	244
Une économie fragilisée dans le Val de Saône	244
Mutation économique en marche sur le plateau Nord	244
De nouvelles perspectives de développement	244
La vallée de la Saône, un atout pour l'attractivité résidentielle de l'agglomération	244
Le développement résidentiel s'est concentré sur le Franc lyonnais et les Monts d'Or	244
La vallée conserve des capacités d'accueil résidentiel	245
La Saône, un potentiel de développement	245
Un cadre de vie de qualité maintenu grâce à la préservation d'un patrimoine paysager et naturel exceptionnel	245
La préservation et la gestion des espaces naturels ont été relativement bien assurées	245
Des délimitations à revoir sur certains secteurs	245
Un territoire agricole à deux vitesses	245
La protection des espaces agricoles et naturels partagée avec les Scot voisins	246
La vallée pourrait miser plus fortement sur le développement des transports collectifs	246
Deux polarités urbaines bien identifiées	247
Le pôle de Neuville-sur-Saône Genay	247
Les villes de Caluire-et-Cuire Rillieux-la-Pape	247
7.5 Diagnostic du territoire Centre Sepal	248
Les fondements de l'urbanité lyonnaise	248
Un patrimoine naturel et paysager	248
Un patrimoine architectural et urbain	250
Un patrimoine habité	250
Le patrimoine, vecteur de lien social	250
Le moteur du rayonnement de la métropole	251
Une concentration de fonctions métropolitaines	251
Des activités économiques à ne pas négliger	251
Un rôle dans les dynamiques démographiques de l'agglomération	252
Un accès au logement de plus en plus difficile pour les catégories populaires et moyennes	253
Un territoire qui doit renforcer ses liens avec la périphérie	254
Un centre principal et des centres « relais »	254
Un bon maillage par les transports collectifs	254
Une bonne accessibilité routière	254
Des liens avec la périphérie difficiles à renforcer	254
Qualité urbaine et environnementale : un potentiel à améliorer	255
Un certain retour à la proximité	255
Une prédominance de l'automobile qui pose des problèmes de santé publique et la qualité de vie	255

Une agglomération au cœur d'un espace métropolitain de trois millions d'habitants

L'agglomération lyonnaise occupe une position clef dont elle a su tirer parti tout au long de son histoire. Outre la grande richesse et diversité d'espaces naturels que procure cette situation géographique, cette position représente un atout pour son développement. Dans la compétition que se livrent les grandes capitales européennes confrontées à la mondialisation, la métropole lyonnaise a indéniablement une carte à jouer. Les onze Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise l'ont bien compris, en s'associant dans une démarche inter-Scot avec l'objectif de partager des éléments de diagnostic et des orientations.

L'inter-Scot, un espace de coordination des documents de planification de l'aire métropolitaine lyonnaise



L'inter-Scot regroupe 914 communes soit 3 100 000 habitants. (Insee -RP 2010)

Le Sepal, Scot de l'agglomération lyonnaise



Le Sepal couvre :

- la Métropole de Lyon,
- la Communauté de communes de l'Est lyonnais,
- la Communauté de communes du Pays de l'Ozon

Il regroupe ainsi 74 communes soit 1 360 000 habitants.

(Insee -RP 2010)

LA MÉTROPOLE LYONNAISE EN EUROPE : UNE POSITION STRATÉGIQUE

Une position historique de carrefour en Europe

Passage obligé entre l'Europe du nord et l'Europe du sud, Lyon est située sur l'axe majeur de la France qui lie la basse Seine à la Méditerranée.

L'histoire de Lyon est fortement marquée par la présence des fleuves et l'axe privilégié nord-sud. Lugdunum, capitale des Gaules, se développe notamment grâce à sa position de carrefour pour devenir un site économique de premier rang.

L'ère de la prospérité commence véritablement à la Renaissance. La ville devient alors un centre économique pour l'Europe, grâce à la richesse des banques et du négoce, en lien avec le commerce de la soie et l'essor de l'imprimerie. Ainsi la région lyonnaise se voit dotée d'un réseau complet d'infrastructures à proximité de la puissante dorsale allant de la Hollande à l'Italie du nord (l'« axe rhéan ») et sur un axe en développement qui lie la péninsule ibérique à l'Europe médiane et à l'Italie.

Une agglomération de rang européen

Première agglomération française - hors Paris - de par son poids démographique avec près de 1 360 000 habitants (Insee -RP 2010), ses fonctions de commandement (85 sièges), son potentiel économique estimé en 2008 à 800 000 emplois et ses pôles d'enseignement supérieur (130 000 étudiants), l'agglomération lyonnaise est devenue une agglomération qui compte dans le concert des grandes villes européennes.

Mais limitée dans son périmètre d'action à un espace géographique défini dans les années 1960, elle ne présente pas aujourd'hui l'organisation institutionnelle et les dispositifs de gouvernance territoriale à même de lui assurer une place de choix dans la compétition active que se livrent les grandes métropoles européennes.

CONCURRENCES ET COOPÉRATIONS À L'ÉCHELLE DE L'EUROPE

Face à la concurrence des villes d'Europe du nord, et notamment dans le développement des échanges, les grandes métropoles d'Europe du sud se sont organisées. Cette coopération a pris la forme en 1995 d'un « Arc sud européen » porté notamment par Barcelone, Gênes, Turin et Milan. Lyon s'est également associée avec Genève et Turin depuis 1988 dans le « Diamant alpin ».

Ces coopérations portent parfois sur des projets sensibles comme la Ligne à grande vitesse (LGV) Lyon-Turin. Néanmoins, la concurrence entre grandes métropoles européennes reste d'actualité.

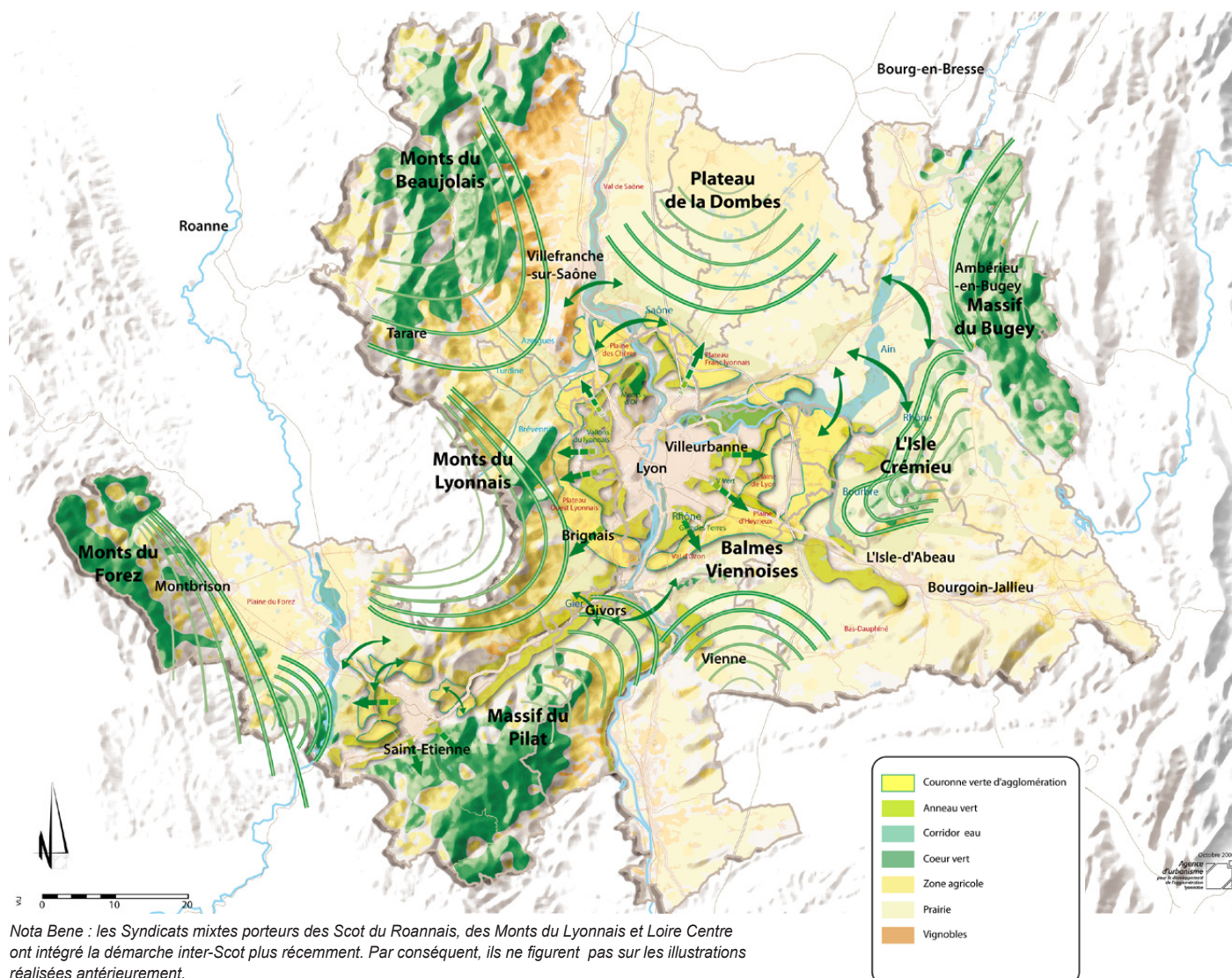
A l'échelon national, outre la forte implication de Lyon dans le réseau des Euro-cités - dont Lyon a assuré la présidence de 2006 à 2008 -, une coopération entre les agglomérations de Lyon et de Marseille a été amorcée au sein d'un espace qualifié par la Diact (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires) de « Grand sud-est ». Elle se base sur la recherche de complémentarités, notamment pour accueillir des délocalisations publiques et de nouvelles entreprises, et sur l'amélioration des infrastructures de communication. Les sujets de discussion portent sur l'architecture du réseau ferroviaire à grande vitesse en direction de la péninsule ibérique et de l'Italie, et le renforcement des liaisons fluviales entre le port Lyon-Edouard Herriot et le port de Marseille.

L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE : UN « BIEN COMMUN »

La métropole lyonnaise dispose du potentiel pour être une métropole durable : compétitive et respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement. A travers la démarche de l'inter-Scot, les collectivités ont souhaité reconnaître l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un « bien commun », qui repose à la fois sur un sentiment d'appartenance partagé et le respect des identités territoriales.

A travers un « chapitre commun » partagé par les Scot, les collectivités fondent le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Une géographie plurielle qui offre une diversité exceptionnelle de paysages et de milieux



Une situation géographique source de richesses et de contraintes

Géographiquement, l'aire métropolitaine lyonnaise couvre un vaste territoire aux confins des Alpes, du Massif central, de la Bourgogne et du Dauphiné. Elle est traversée par des cours d'eau majeurs, la Loire, le Rhône et la Saône, qui lui donnent un système hydrographique exceptionnel.

Cette géographie forte et contrastée lui confère une grande richesse du patrimoine écologique et paysager. A l'ouest, le plateau lyonnais et les Monts du Lyonnais présentent un relief très différencié. Au nord, le vaste plateau de la Dombes – « le plateau aux mille étangs » – se prolonge jusqu'au cœur de la ville de Lyon par le plateau de la Croix-Rousse.

A l'est, l'agglomération lyonnaise s'ouvre largement en direction de la plaine du Bas Dauphiné : c'est la zone séculaire et naturelle d'expansion démographique et économique de l'agglomération lyonnaise, encadrée par le Rhône supérieur au nord et les Balmes viennoises au sud.

Les espaces naturels et agricoles occupent une place prépondérante puisqu'ils représentent près de 80 % du territoire.

Cette diversité géographique a très largement déterminé l'attractivité et la spécialisation des différents territoires, et entraîné une dissymétrie historique entre le développement des parties ouest et est de l'agglomération.

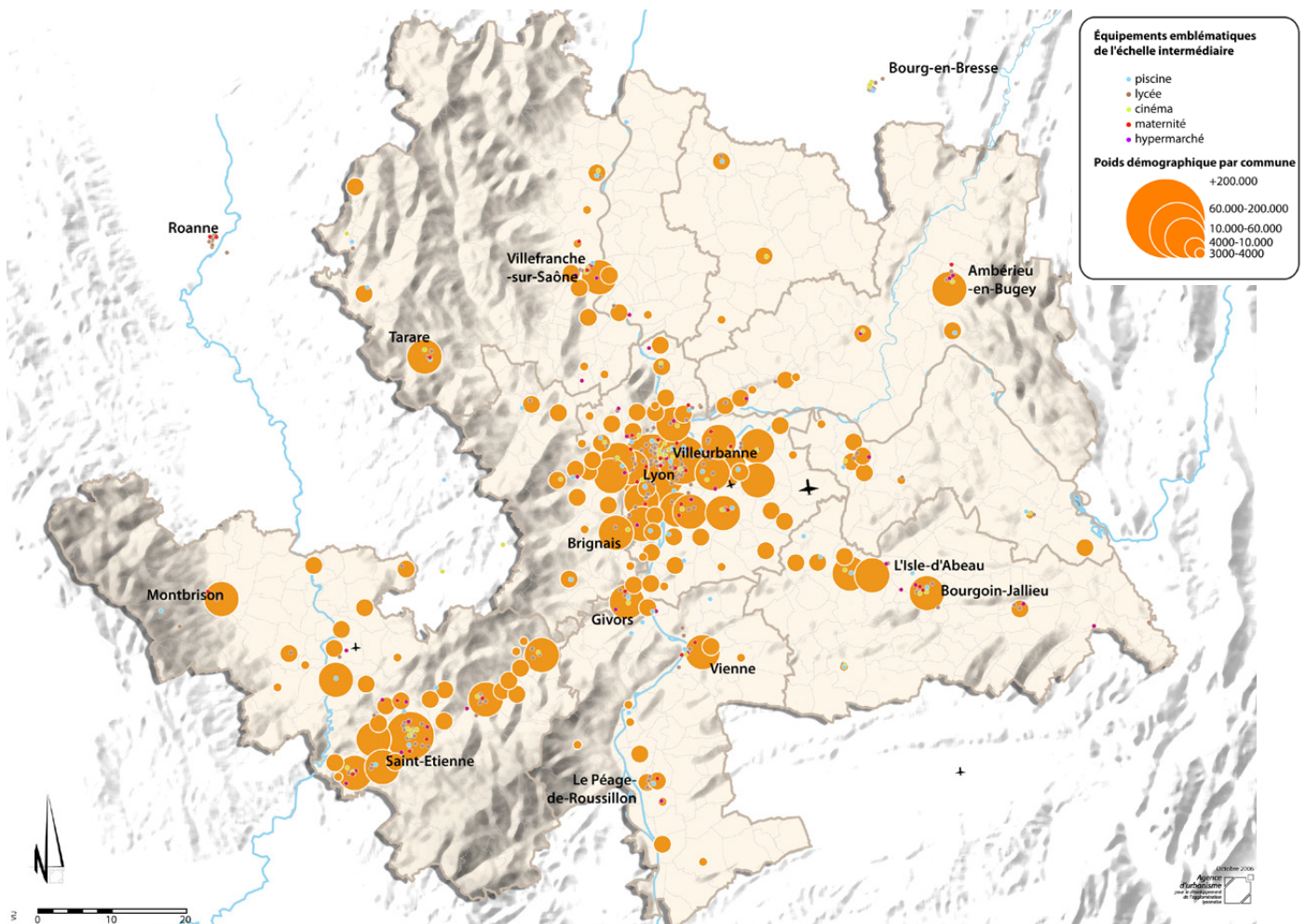
Cette configuration urbaine à caractère multipolaire résulte, en partie, des effets de diffusion de la dynamique lyonnaise sur les villes de son arrière pays.

Ainsi, la plupart des villes de l'aire métropolitaine n'ont cessé d'enregistrer, ces vingt dernières années, des taux de croissance démographiques positifs.

Placée dans la moyenne européenne haute pour la production de richesse par habitant, l'aire métropolitaine lyonnaise fait également preuve d'une vitalité économique soutenue, reposant sur des activités diversifiées et la présence de filières d'excellence. L'attribution d'un grand nombre de pôles de compétitivité à la région lyonnaise conforte cet atout.

Si les agglomérations lyonnaise et, à un moindre degré, stéphanoise concentrent l'essentiel de la production industrielle et tertiaire, les pôles secondaires de l'aire métropolitaine ont su développer un tissu économique spécifique.

Une répartition équilibrée des pôles urbains et des équipements



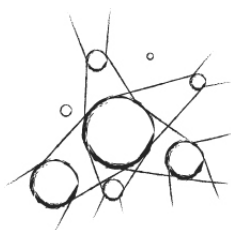
Nota Bene : les Syndicats mixtes porteurs des Scot du Roannais, des Monts du Lyonnais et Loire Centre ont intégré la démarche inter-Scot plus récemment. Par conséquent, ils ne figurent pas sur les illustrations réalisées antérieurement.

La métropole lyonnaise s'appuie sur un tissu urbain historiquement équilibré, organisé autour des deux noyaux centraux que sont Lyon et Saint-Etienne et de villes moyennes aux fonctions administratives et économiques importantes : Bourgoin-Jallieu ville nouvelle, Vienne, Givors, Villefranche-sur-Saône, Ambérieu-en-Bugey et Pont de Chéruy.

Les « figures » de la métropole de demain



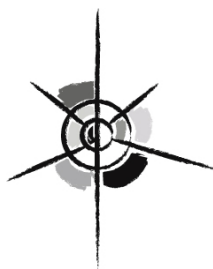
La métropole intégrée traduit la primauté des cohérences collectives et s'exprime dans des structures politiques, mécanismes financiers et outils de planification bâtis à l'échelle de l'aire métropolitaine.



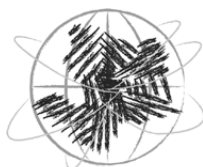
La métropole atomisée traduit au contraire la primauté des communes et de leurs groupements, renforcée par la poursuite de la décentralisation. L'autonomie politique et fiscale est source de rapports de force, de rendez-vous manqués, et de l'accroissement de la marginalisation de certains territoires.



La métropole franchisée est le reflet d'une métropole structurée par les grands acteurs privés qui donnent la priorité à des investissements directement rémunérateurs et profitables (complexes commerciaux, multiplexes, cliniques privées, ...). La logique de marché l'emporte et se fixe sur les nœuds des réseaux ; les territoires sont vendus comme des produits.



La métropole fonctionnelle fait primer les choix techniques sur l'objet politique et concentre ses investissements en priorité sur les infrastructures et les zones équipées. Elle poursuit une politique de zoning et cherche à remédier à court terme aux dysfonctionnements constatés.



La métropole engagée s'inscrit quant à elle dans le « village mondial » et favorise tous les échanges via la notion de réseaux. Elle est investie par des organisations non gouvernementales et des associations civiles qui réinventent le politique et permettent une nouvelle identité métropolitaine.

Source : Agence d'urbanisme de Lyon, inter-Scot - Carnet de bord : exercice prospectif pour la métropole lyonnaise.- Juillet 2005

LES « FIGURES » DE LA MÉTROPOLE DE DEMAIN

Les représentants des syndicats mixtes porteurs des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise ont lancé une réflexion prospective. Présentée le 7 juillet 2005 lors d'une rencontre qui s'est tenue à Villefranche-sur-Saône, cette réflexion a été valorisée à travers un « bulletin de veille » à caractère prospectif édité en avril 2006 sur la base d'interviews de personnalités diverses, externes à la démarche.

La démarche a consisté à construire des représentations symboliques de l'aire métropolitaine lyonnaise à l'horizon 2030. Les membres du comité technique inter-Scot ont ainsi imaginé ce que pourrait être l'aire métropolitaine d'ici 20 à 25 ans par l'intermédiaire de cinq figures, traduisant chacune des dynamiques particulières au plan politique, social, spatial et économique.

Les représentants des dix Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise se sont accordés lors d'une rencontre à Crémieu en juin 2006 sur une vision convergente de l'évolution du territoire métropolitain. Cette vision convergente s'est traduite par six grands objectifs, que l'on retrouve dans la partie introductive du PADD :

- une métropole accueillante,
- une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat,
- une métropole nature qui protège et valorise son environnement,
- une attractivité économique conçue sur la complémentarité,
- une métropole ouverte,
- une démarche métropolitaine inscrite dans une gouvernance renforcée.

Nota Bene : les Syndicats mixtes porteurs des Scot du Roannais, des Monts du Lyonnais et Loire Centre ont intégré la démarche inter-Scot récemment.

LA MÉTROPOLE FRANCHISÉE : UNE FIGURE DOMINANTE

Ces cinq figures et la réflexion associée ont été valorisées auprès d'un panel de 60 personnalités – 60 « veilleurs », dont les interviews ont fourni la matière d'un bulletin de veille métropolitaine.

Si la métropole lyonnaise montre aujourd'hui les signes d'une convergence politique à long terme, les veilleurs ont mis en évidence des obstacles à la construction d'une gouvernance métropolitaine lyonnaise. Les tendances relevées mettent également en évidence un renforcement des pôles secondaires, qui laissent entrevoir une évolution vers une organisation de l'espace métropolitain moins structurée dans le sens centre – périphérie. Les veilleurs montrent enfin que « l'identité métropolitaine » est floue et renvoie à des interprétations très variées.

Au final, il apparaît que la figure de la « métropole franchisée » a le vent en poupe, tant il est vrai que les agents économiques structurent aujourd'hui l'organisation de l'espace alors que les pouvoirs publics peinent à imposer un modèle d'organisation plus proche de la figure de la « métropole fonctionnelle ». Parallèlement, la figure de la « métropole atomisée » semble très active, tandis que celles de la « métropole intégrée » et de la « métropole engagée » seraient plutôt en devenir.



1. RAYONNEMENT EUROPÉEN : DES PROGRÈS SONT POSSIBLES

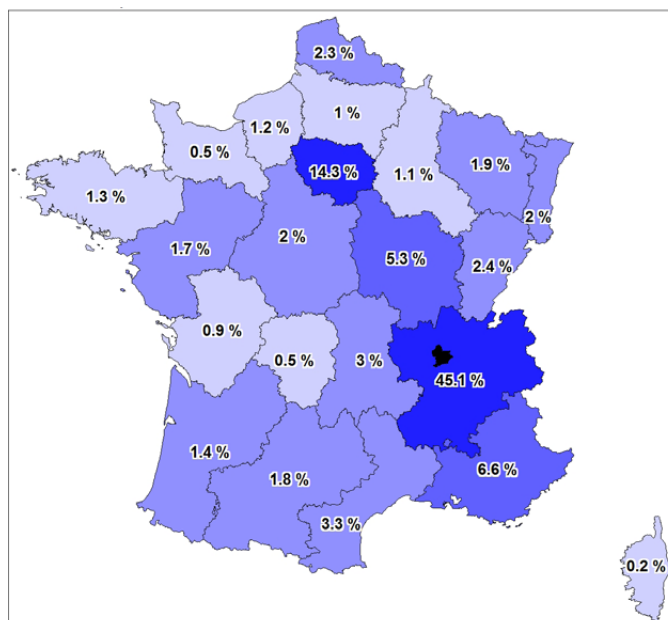
Les services aux entreprises, le développement de centres de recherche et d'outils de formation performants, le potentiel de connectivité au monde, que ce soit par les technologies d'information et de communication ou par les infrastructures de transport, constituent un enjeu dans la compétition européenne.

Malgré d'incontestables réussites, en partie liées à la politique volontariste inscrite dans le précédent Schéma directeur, l'agglomération peine à affirmer son statut européen dans un contexte national qui repose sur la prépondérance de la région parisienne, illustrée encore récemment par l'initiative gouvernementale sur le « Grand Paris ».

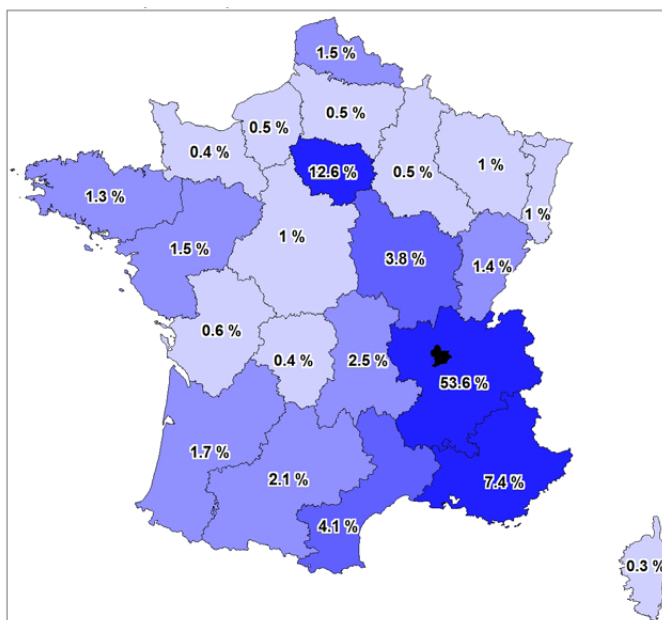
1.1 L'agglomération lyonnaise : une attractivité à relativiser

Les facteurs d'attractivité des métropoles sont de plus en plus globaux et qualitatifs. L'analyse et la valorisation des atouts économiques de l'agglomération ne suffisent plus à attirer des entreprises, soucieuses du cadre de vie de leurs salariés, ni une population permanente ou temporaire (étudiants, touristes, retraités), susceptible d'apporter de la richesse par redistribution. L'agglomération lyonnaise ne présente pas un rayonnement à la hauteur du potentiel de la 2^e agglomération française et de sa politique volontariste d'attractivité. Elle doit donc constituer une offre globale passant nécessairement par l'amélioration de son image.

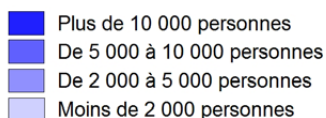
Population arrivant dans le Sepal entre 1999 et 2007



Population quittant le Sepal entre 1999 et 2007



Source : INSEE, RP 1999 et 2007



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

MP Octobre 2010

L'agglomération lyonnaise connaît le rayonnement d'une métropole régionale. La majeure partie des flux migratoires entre 1999 et 2007 s'effectue au sein de la région Rhône-Alpes élargie au grand sud-est. Le Scot de l'agglomération lyonnaise conserve toutefois des liens importants avec la région parisienne.

UNE ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE À AMÉLIORER

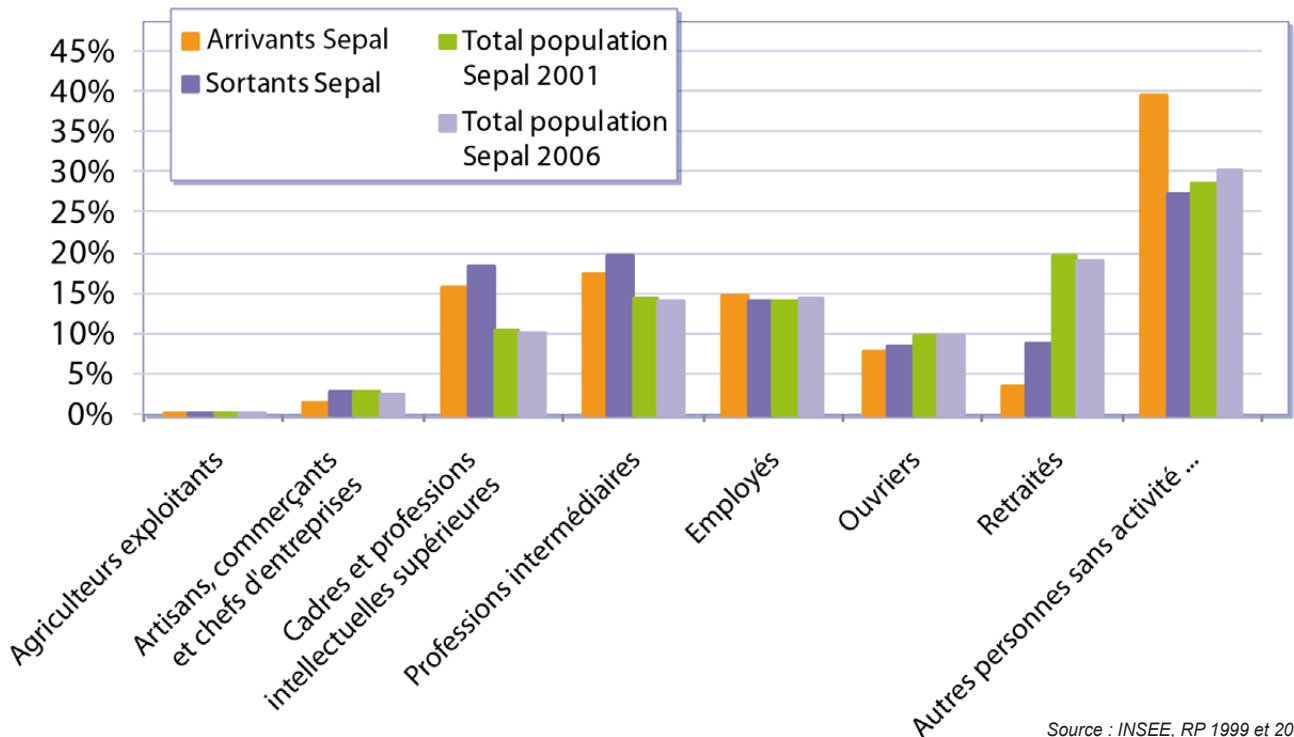
L'analyse des migrations résidentielles de l'agglomération lyonnaise, entre 1999 et 2007, indique un déficit migratoire de -45 000 personnes qui concerne toutes les tranches d'âge sauf les 15-30 ans. 56% s'installent dans le reste de la région Rhône-Alpes, 11% en région parisienne, 7% en Provence-Alpes-Côte-d'Azur et 4% en Languedoc-Roussillon.

Ce déficit migratoire concerne des familles avec enfants, avec une part significative de familles nombreuses (9% de ménages de cinq personnes et plus), plutôt propriétaires et appartenant aux classes moyennes. Les retraités sont aussi plus nombreux à quitter le territoire de l'agglomération lyonnaise qu'à s'y installer, pour aller prioritairement vers les régions Paca et Bourgogne.

L'agglomération lyonnaise est un territoire attractif pour les étudiants, les diplômés de l'enseignement supérieur et les jeunes adultes : les 15-30 ans constituent plus de 40% des personnes nouvellement installées. Cette caractéristique explique la petite taille des ménages entrants (47% des ménages sont composés d'une personne) et le statut d'occupation majoritairement locataire (plus de 75% des entrants). L'agglomération lyonnaise constitue par son offre de formation et son marché de l'emploi une opportunité pour des étudiants et jeunes en début de carrière.

Le territoire du Scot est également attractif pour les catégories socioprofessionnelles intermédiaires. Elles représentent 57% de la population active entrante, contribuant à surreprésenter ces catégories socioprofessionnelles dans la population active du Sepal.

Les migrations résidentielles du Scot par catégories socioprofessionnelles entre 1999 et 2007



Source : INSEE, RP 1999 et 2007

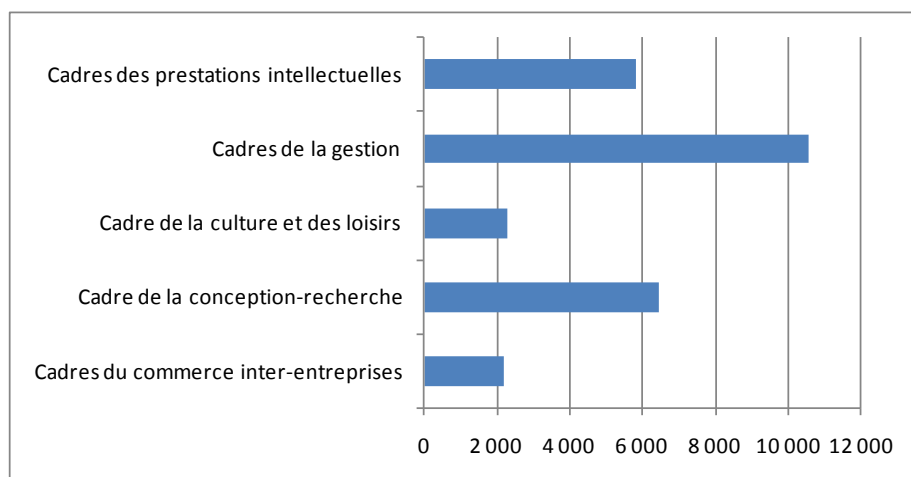
Les résultats sont issus de l'enquête du recensement centré sur 2006 qui pose la question de l'habitat cinq ans auparavant.

Arrivant : habitant sortant hors sepal en 2001 et dans le Sepal en 2006.

Sortant : habitant du Sepal en 2001 et vivant en 2006 quelque part en France mais pas dans le Sepal.

DES FONCTIONS METROPOLITAINES À RENFORCER

Variation des cadres de fonctions métropolitaines selon les cinq fonctions dans l'aire urbaine lyonnaise de 1999 à 2006



Source : Insee, RP 1999, 2006

Depuis une trentaine d'années, l'agglomération lyonnaise a adopté une politique volontariste visant à renforcer le poids des fonctions de commandement.

L'Aderly¹ estime que 896 entreprises et organismes publics se sont implantés en région lyonnaise depuis les années 1980, ayant généré la création de plus de 21 000 emplois directs.

En 2007, l'agglomération compte plus de 85 sièges sociaux d'entreprises de plus de 1 000 salariés, 715 sièges sociaux d'entreprises de plus de 100 salariés, 375 établissements de plus de 50 salariés à capitaux étrangers. La densité régionale de centres de décision est supérieure à celles constatées à Barcelone ou Manchester.

L'agglomération renforce ses fonctions métropolitaines : le pourcentage de Cadres des fonctions métropolitaines (CFM) en 2006 (12 % de l'emploi total) en fait la 4^e agglomération française derrière Paris, Grenoble et Toulouse.

La création et l'attraction des CFM constituent un indicateur pertinent de positionnement des territoires sur l'innovation, le pouvoir de commandement et l'esprit de création technologique et culturelle.

Part et progression des cadres des fonctions métropolitaines dans les principales aires urbaines entre 1999 et 2006

Aires urbaines	Nombre de CFM en 2006	Poids des CFM (en %)	Evolution des CFM 1999-2006 (en %)
Paris	1 019 219	18,0	26
Lyon	98 024	12	39
Toulouse	69 151	14	57
Marseille-Aix	59 137	10	37
Lille	49 547	10	38
Bordeaux	42 559	9	47
Nice	37 489	10	34
Grenoble	35 186	14	34
Nantes	36 770	10	62
Strasbourg	29 660	10	25
Rennes	27 558	10	60
Montpellier	23 374	11	43

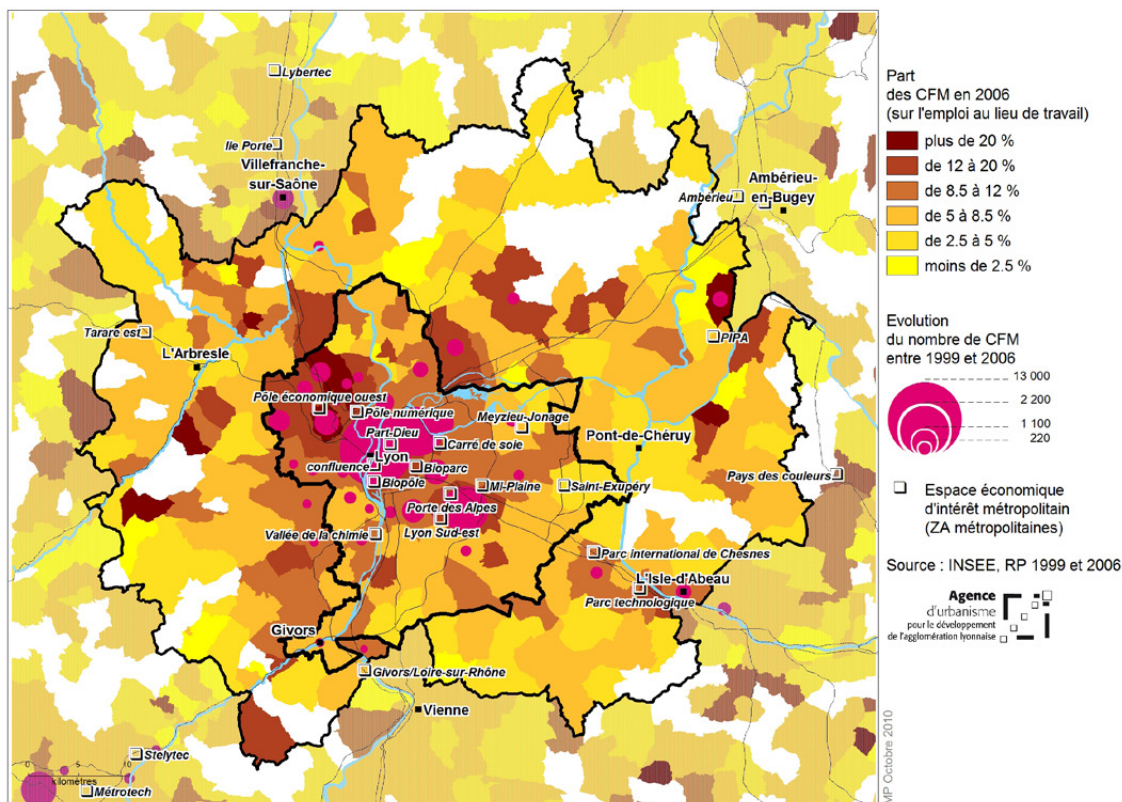
Source : Insee - RP 1999 et 2006

Les cadres des fonctions métropolitaines

Pour mieux rendre compte des spécificités de l'appareil productif d'un territoire, l'Insee a mis au point une grille d'analyse constituée de quinze grandes fonctions, transversales aux secteurs d'activité. Celles-ci constituent des regroupements de métiers issus de la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles. Parmi elles, cinq fonctions sont plus particulièrement présentes dans les métropoles et grandes agglomérations ; aussi sont-elles qualifiées de métropolitaines. Les cadres des fonctions métropolitaines correspondent en définitive aux cadres et chefs d'entreprises de plus de dix salariés de ces cinq fonctions, à savoir : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce interentreprises, gestion, culture-loisirs.

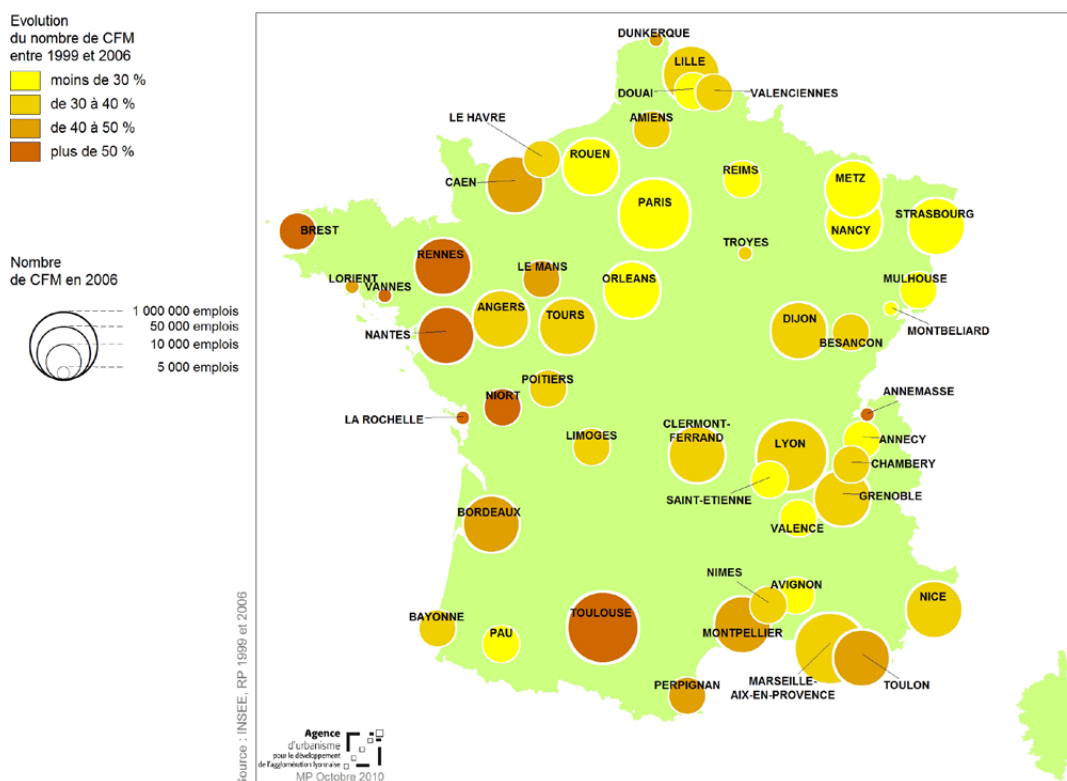
¹ Agence pour le développement économique de la région lyonnaise

Evolution comparée des cadres de fonctions métropolitaines de 1999 à 2006 dans l'aire urbaine lyonnaise

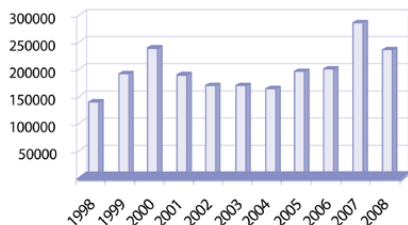


88 % des emplois métropolitains supérieurs en 2006 sont situés dans le Sepal (contre 81 % des emplois totaux). Cette concentration était plus forte en 1999 (91 %) et tend donc à se réduire.

Variation des cadres de fonctions métropolitaines en France entre 1999 et 2006



Evolution de la demande placée en immobilier d'entreprise tertiaire dans Lyon et sa proche périphérie



Source : Cecim/Fnaim entreprises

L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE, UN MARCHÉ DYNAMIQUE

Dans le cadre d'un marché national dynamique en immobilier d'entreprise tertiaire, Lyon est la seule métropole française, après Paris, à disposer d'un centre d'affaires clairement identifié ayant atteint une masse critique suffisante pour figurer dans la compétition européenne. Si les entreprises n'y établissent pas encore leur siège national, elles y installent au moins des sièges régionaux importants.

Malgré un recul de 17 % de la demande placée en 2008, le marché lyonnais a connu une activité très soutenue avec une augmentation de 47 % de la surface placée entre 2005 et 2007. D'ailleurs le taux de vacance à six mois a chuté sur cette période (de 6,90 % à 5,30 %). Le neuf tire cette demande puisqu'il constitue 59 % de la surface placée en 2008.

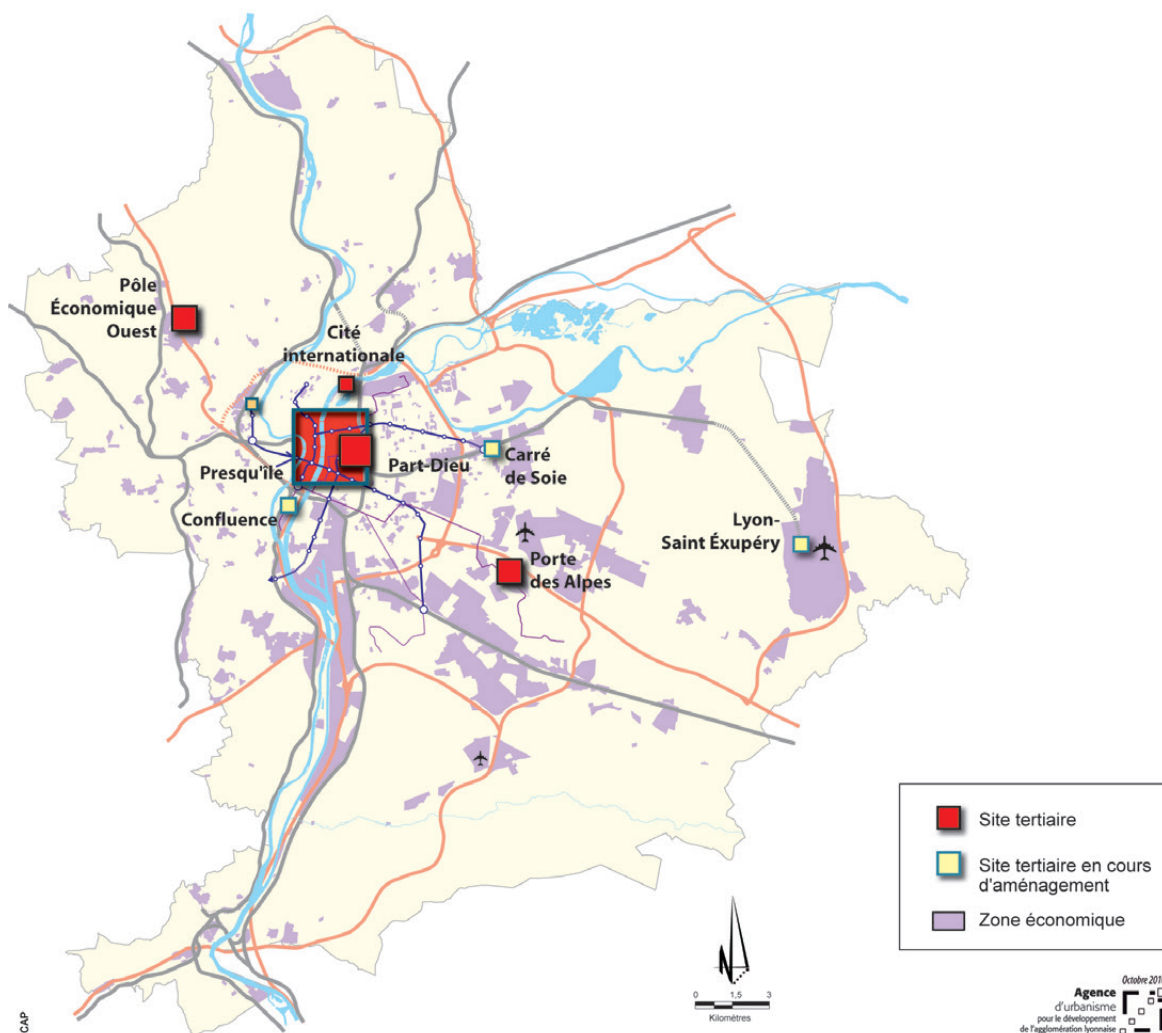
Même constat pour les investissements : ils ont connu une forte hausse entre 2005 et 2007 et atteignent en 2008 524 millions d'euros.

PART-DIEU, SECOND PÔLE TERTIAIRE FRANÇAIS

Avec près de 1 600 000 m², situé à proximité de la gare TGV, la Part-Dieu contribue à la lisibilité de la métropole lyonnaise en matière de centre d'affaires. Le quartier de la Part-Dieu est confirmé dans son rôle de « site tertiaire majeur de dimension européenne » par le Plan de mandat 2008-2014 de la communauté urbaine de Lyon. Des projets de construction de tours, de requalification et d'aménagement sont envisagés. Le pôle de la Part-Dieu représente 22 % de la surface placée en 2008.

Le développement de l'offre tertiaire suivant une logique d'opérations bien identifiées comme la Cité internationale, Porte des Alpes ou Vaise a également contribué à cette lisibilité. Des projets importants seront prochainement livrés, venant accroître l'offre sur les secteurs du Confluent, du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin, et autour de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, appelant à la définition d'une stratégie de différenciation des sites tertiaires afin de limiter les effets de concurrence.

Les sites tertiaires



UNE POLITIQUE DE RAYONNEMENT EUROPÉEN

Le positionnement de l'agglomération lyonnaise

A l'exception de Paris, aucune grande ville en France² n'atteint le niveau de rayonnement des principales métropoles européennes, surtout au niveau économique. Face à ce constat, le gouvernement³ a engagé une stratégie nationale destinée à consolider le rayonnement des métropoles françaises au niveau européen. Cette stratégie s'appuie sur un renforcement du rayonnement économique, de l'enseignement supérieur et de la recherche, des fonctions culturelles et artistiques ainsi qu'une meilleure accessibilité ferroviaire et aérienne. La politique des pôles de compétitivité est une déclinaison de cette stratégie.

Dans l'agglomération lyonnaise, cette stratégie trouve son expression dans une politique locale volontariste visant à la faire entrer dans les quinze premières métropoles européennes d'affaires. Les axes stratégiques de cette politique, au nombre de six, sont les suivants :

- fidéliser et accueillir les leaders économiques mondiaux,
- renforcer le pôle tertiaire et décisionnel pour atteindre une dimension internationale,

- développer l'université et son attractivité, pour la faire figurer dans le « Top 100 » mondial,
- mettre en place un système événementiel de rayonnement touristique et culturel mondial,
- s'appuyer sur « un projet urbain relié au monde », c'est-à-dire aménager la ville et ses accès pour l'équiper à la hauteur des principales villes européennes,
- faire émerger un biopôle mondial.

Le constat récemment tenu par la Commission européenne⁴ sur la nécessité de renforcer le dynamisme des villes européennes montrent que les objectifs du « Top 15 » doivent encore être poursuivis.

Un rôle actif dans la coopération internationale

Fidèle à sa tradition d'ouverture, Lyon joue un rôle actif dans les réseaux d'échanges entre villes tant au niveau européen que mondial :

- présidence d'Eurocités pendant deux ans (de novembre 2006 à novembre 2008), Eurocités constituant un réseau de 130 agglomérations représentant 100 millions d'habitants,
- poursuite des échanges avec des villes de l'Europe du sud (Barcelone, Turin, Gênes, Marseille),
- présidence du réseau Luci, réseau des villes mises en valeur par la lumière.

Au niveau mondial, Lyon développe de nombreuses actions de solidarité conformément à sa tradition de ville d'humanisme. Outre la présence de nombreuses ONG, Lyon participe activement à des congrès mondiaux, contribue à des programmes internationaux et développe la coopération décentralisée avec plus de quinze villes d'Asie, du bassin méditerranéen, d'Afrique et d'Europe orientale dans les domaines de l'eau, de la planification et des services urbains.

² Rozenblat C., Cicille P.- Les villes européennes : analyse comparative.- Paris : La Documentation française, Datar, 2003

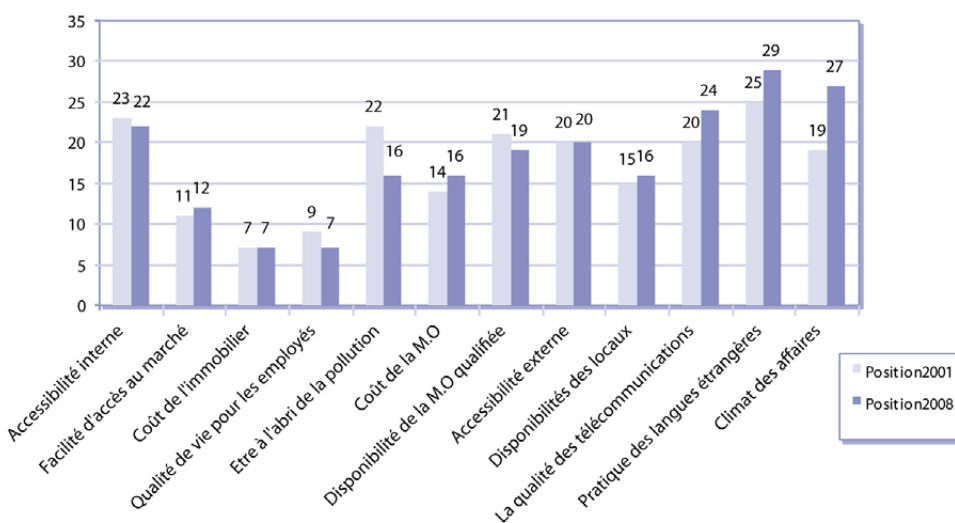
³ Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003

⁴ Commission européenne - Audit urbain sur 258 villes européennes.- Septembre 2008

Le classement « Healey & Baker »

établi depuis 1990, est issu d'un sondage de perception. Il est réalisé annuellement à partir d'un panel de 501 décideurs d'entreprises (tirés des 15 000 principales entreprises d'Europe). Il sert de référence pour la réalisation de l'objectif « Top 15 » de la communauté urbaine de Lyon : rentrer dans les quinze premières villes du classement.

Le classement de Lyon selon les critères de localisation des entreprises



Source : Healey & Baker

Méthode de lecture

Les chiffres traduisent la place occupée par Lyon en 2001 et 2008 : plus le chiffre est petit, plus la position de Lyon est haute dans le classement.

L'année 2007 est marquée par une forte progression de Lyon dans le classement général puisque la ville atteint la 17^e place.

Cette position est maintenue en 2008 (18^e). Les analyses expliquent cette évolution par la confirmation de la dimension européenne de la ville de Lyon et par l'efficacité du marketing territorial du label ONLYLYON. Lyon arrive ainsi devant Prague, Stockholm, Birmingham, Budapest, Copenhague.

En 2008, Lyon présente dans ses meilleurs critères de classement : le coût de l'immobilier et la qualité de vie pour les employés.

1.2 Un pôle d'enseignement supérieur encore peu lisible à l'international

L'agglomération lyonnaise présente une offre de formation complète au sein d'établissements de prestige national. Cette offre doit cependant être renforcée en vue d'une lisibilité et d'une attractivité recherchées à l'échelon international en favorisant l'interdisciplinarité, l'émergence d'un label commun, une offre suffisante en logements étudiants.



Ecole d'architecture de Lyon, Vaulx-en-Velin

UN PÔLE UNIVERSITAIRE ATTRACTIF

Avec environ 130 000 étudiants en 2008, l'agglomération lyonnaise constitue le second pôle français d'enseignement supérieur après Paris et présente une taille équivalente à plusieurs métropoles européennes comme Vienne, Lisbonne, Turin et Berlin.

Ce pôle universitaire propose une offre d'enseignement riche et diversifiée, s'appuyant sur des écoles nombreuses concentrant 22% des effectifs étudiants, et dont les plus connues sont l'Ecole de Management, l'Ecole normale supérieure, l'Ecole Centrale, l'Institut national des sciences appliquées, l'Ecole nationale des travaux publics d'Etat.

Les écoles d'ingénieurs se caractérisent par un ancrage fort dans le monde professionnel industriel.

L'offre lyonnaise d'enseignement supérieur s'illustre par une forte pluridisciplinarité : 62% des effectifs étudiants sont répartis dans les filières des sciences humaines et sociales, 38% dans les filières scientifiques et techniques.

Pourtant l'analyse du pôle d'enseignement supérieur lyonnais au regard d'un certain nombre de critères internationaux montre qu'il est mal positionné dans la compétition que se livrent les métropoles.

UN NIVEAU MOYEN AU REGARD DES STANDARDS INTERNATIONAUX

L'agglomération occupe une position peu élevée dans les classements internationaux sur les critères de notoriété et de production scientifique et accuse un retard sur l'internationalisation du corps professoral et étudiant, même si entre 1996 et 2004, les effectifs d'étudiants étrangers ont augmenté de 60%.

Lyon n'apparaît pas dans le réseau des vingt universités européennes qui pèsent en matière de recherche académique, où l'on retrouve pourtant Paris 6, Paris 11 et Strasbourg.

Des conditions d'accueil des enseignants-chercheurs et étudiants étrangers peu favorables, l'absence de politique de publication commune entre sites, un fonctionnement déconnecté entre laboratoires et universités expliquent en partie ces mauvais classements.

Même si ces classements internationaux ne sont guère plus favorables aux grandes écoles ou formations parisiennes, ils posent néanmoins la question de la performance de l'enseignement supérieur dans un contexte de compétition renforcée entre territoires à l'échelle européenne et internationale.

UN NOUVEAU CONTEXTE

Depuis la déclaration de Bologne de juin 1999 et la stratégie de Lisbonne de mars 2000, la formation et l'enseignement supérieur occupent une place essentielle dans la politique européenne. L'Europe a fait converger les systèmes d'enseignement supérieur vers une offre plus transparente et reposant sur un cadre commun de trois cycles (licence, master et doctorat) afin d'accroître la lisibilité des formations et la mobilité des étudiants entre pays membres.

Cette politique européenne se double à l'échelon national d'une volonté forte de mutualisation entre recherche et monde socio-économique via les pôles de compétitivité - dont cinq ont été labellisés dans l'agglomération lyonnaise -, et via les Réseaux thématiques de recherche avancée⁵ (RTRA), dont quatre projets sont en cours à Lyon.

La Région Rhône-Alpes qui, grâce aux lois de décentralisation de 2004, a vu ses compétences renforcées en matière d'enseignement supérieur, a décliné ces objectifs européens et nationaux dans son schéma régional en mettant l'accent sur la multidisciplinarité (clusters) et la formation : 14 clusters de recherche et 6 clusters « marché » ont ainsi été constitués en Rhône-Alpes, et sont soutenus par l'Agence régionale du développement et de l'innovation.

Tous ces éléments obligent les acteurs de l'enseignement supérieur à repenser l'organisation et la gouvernance de l'offre lyonnaise.

UNE APPELLATION UNIQUE

La loi d'orientation et de programme de la recherche du 18 avril 2006 met l'accent sur les regroupements d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche.

Afin de répondre à cet objectif, plusieurs établissements d'enseignements supérieurs publics, privés, des universités et des écoles se sont mobilisés pour la constitution d'un Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (Pres). La création du Pres en 2007 dissout et remplace le Pul (Pôle universitaire lyonnais) créé lui-même en 1995. Aujourd'hui le Pres fédère 19 établissements, 230 laboratoires publics regroupant ainsi 120 000 étudiants, 11 500 chercheurs et enseignants-chercheurs et 5 000 doctorants qui se sont rassemblés sous une même appellation fédératrice « Université de Lyon ».

En lien avec les Réseaux thématiques de recherche avancée et les pôles de compétitivité, la marque « Université de Lyon » devrait contribuer à une meilleure visibilité de l'offre d'enseignement supérieur lyonnais sur la scène internationale.

⁵ Cf. chapitre 2.4 : L'importance de l'innovation et de l'économie de la connaissance, p. 104

⁶ Source : Communauté urbaine de Lyon, Université de Lyon, Région Rhône-Alpes - Schéma de développement universitaire : document de travail

LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT UNIVERSITAIRE

La communauté urbaine de Lyon, aux côtés des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, impulse et accompagne les démarches visant à développer l'enseignement supérieur et la recherche dans l'agglomération lyonnaise⁶.

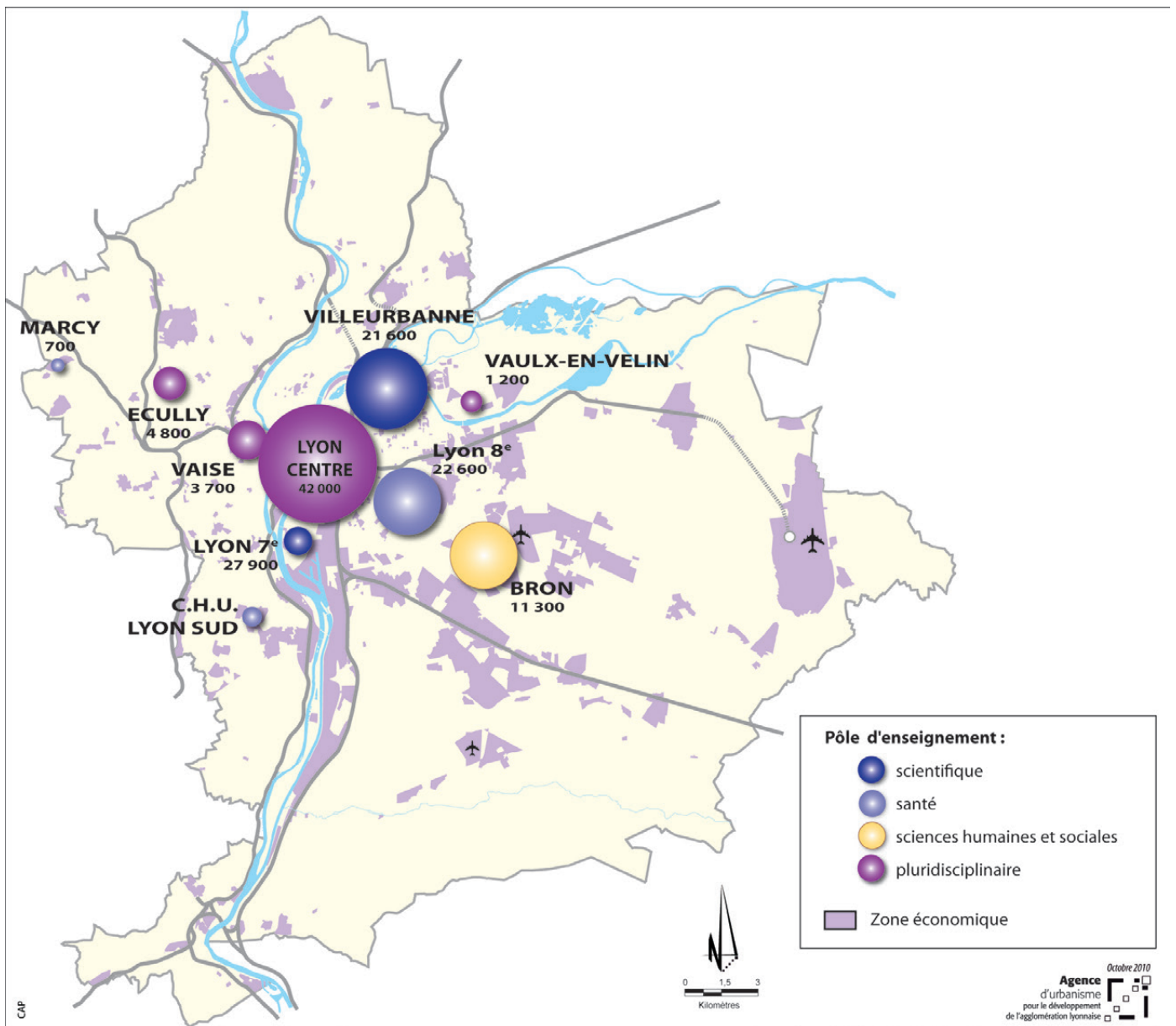
Ils partagent un même constat : l'organisation territoriale et les conditions matérielles de développement de l'université constituent également un enjeu essentiel à travailler pour conforter cette nouvelle dynamique engagée. La communauté urbaine de Lyon, en partenariat avec le Pres a initié en septembre 2007 une démarche de Schéma de développement universitaire (SDU) qui a été approuvée en 2010.

Cette démarche partenariale vise à définir une vision prospective et un projet de développement et d'aménagement partagé à l'horizon 2015-2020 pour faire de Lyon une grande métropole universitaire.

Ce processus s'accélère dans le cadre national de l'« Opération Campus », le dossier « Lyon Cité Campus » ayant été sélectionné par l'Etat.

« Les Pôles de recherche et d'enseignement supérieur (Pres) constituent un outil de mutualisation d'activités et de moyens entre des établissements et organismes de recherche ou d'enseignement supérieur, publics ou privés. Cet instrument de coopération vise, dans le cadre d'une logique de site, à renforcer l'efficacité, la visibilité et l'attractivité du système d'enseignement supérieur et de recherche français » - Extrait du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

Pôles d'enseignement supérieur, entre concentration et dispersion



LYON CITÉ CAMPUS : UN PROJET DE CAMPUS EN RÉSEAU

Le succès des pôles de compétitivité lyonnais a montré la capacité de l'agglomération à rendre visibles ses centres d'excellence, ce qu'a confirmé l'émergence de deux réseaux thématiques de recherche avancée (RTRA) et de trois réseaux thématiques de recherche et de soins (RTRS). Etape par étape, les établissements membres du Pres « Université de Lyon » ont relevé le défi de construire une architecture de la recherche et de la formation autour d'axes forts (sciences et ingénierie pour la santé, économie de la connaissance, enjeux et modélisation de la complexité) permettant d'attirer les étudiants et chercheurs de talents, notamment en master, doctorat et postdoctorat.

L'« Université de Lyon » propose un schéma global sous la forme d'un réseau de campus, de grande visibilité internationale, fortement interconnectés tant d'un point de vue physique et virtuel que par la coordination de leur gouvernance. La répartition des sites du campus en réseau s'inscrit dans le projet de faire de l'agglomération lyonnaise une métropole du savoir. Le projet mobilise les partenaires de l'Université de Lyon autour d'une même ambition : engager un programme d'aménagement immobilier volontariste pour accroître le rayonnement international de l'excellence lyonnaise en matière de recherche et d'enseignement supérieur.

Ce grand projet de restructuration du site universitaire lyonnais se déploiera prioritairement autour de deux campus emblématiques :

- Campus Charles Mérieux (Biosciences, Sciences humaines et sociales) ;
- La Doua (Science et technologie au service du développement durable).

Il s'agit de campus disposant d'un fort potentiel de recherche, proposant une large palette de formations et présentant des capacités de développement susceptibles de leur conférer une visibilité internationale.

Des partenariats pour intégrer l'université et l'étudiant dans la ville

La priorité sera donnée au développement de l'offre de logements (étudiant et chercheur), et aux rénovations qui permettront de renouer avec les standards internationaux en la matière. Des espaces de restauration diversifiés et mutualisés permettront de favoriser la mixité des publics et assureront un rôle d'animation sociale et culturelle des campus.

L'Université ouverte sur la cité, c'est également l'implantation de services sur les sites universitaires fonctionnant toute l'année. Outre l'installation de commerces de proximité, une attention particulière sera accordée à la mise en place de structures d'accueil et d'accompagnement social sur les campus. Un système de crèches ou de structures comparables sera notamment mis en place.

Le projet « Lyon Cité Campus⁷ » s'inscrit en pleine cohérence avec l'objectif de développement de l'ensemble des établissements d'enseignement supérieur du site lyonnais. Sur les volets développement économique et international, les acteurs de la gouvernance du territoire réunis au sein de « Grand Lyon l'esprit d'entreprises » (GLEE) mobiliseront leurs réseaux au service du projet. Le projet s'inscrit également pleinement dans la démarche de la région Rhône-Alpes pour le développement d'une économie de la connaissance.

⁷ « Lyon Cité Campus, Sciences, Société, Santé : la dynamique d'une nouvelle université » : projet déposé par l'Université de Lyon, 29 avril 2008

L'insuffisance du logement étudiant

Selon une étude d'Algoé, le logement n'a pas suivi la même évolution que l'effectif étudiant (respectivement + 7 et 17%) entre 1998 et 2004.

Cette croissance des effectifs pose des problèmes de logement. Lyon présente en 2008 une offre Crous de 7 logements pour 100 étudiants alors que la moyenne nationale s'établit à 9 logements.

L'insuffisance structurelle de l'offre se rajoute à un contexte de tension globale sur le marché locatif, social en particulier. Ainsi, 35 000 à 40 000 demandes seraient non satisfaites. Le Crous estime nécessaire une production de 3 000 à 4 000 logements d'ici 2010, tant pour rattraper le retard existant que pour anticiper la hausse du nombre d'étudiants, notamment étrangers.

Source : Algoé - Place de l'Université dans la ville pour les 20 prochaines années : note de synthèse.- Sepal, décembre 2006 ; 31 p.

Voir aussi : Agence d'urbanisme de Lyon - Atlas de l'enseignement supérieur, de la recherche et de la vie étudiante.- Décembre 2008 ; 44 p.

1.3 Un rayonnement touristique et culturel à améliorer

Le développement touristique et culturel de l'agglomération est une composante de la politique de rayonnement de l'agglomération. L'attractivité touristique de l'agglomération lyonnaise repose sur une grande variété d'atouts (patrimoine et savoir-faire, espaces naturels périphériques préservés, diversité et qualité des événements), une excellente accessibilité, des hébergements améliorés, une politique de marketing et de communication qui se structure. Le tourisme d'affaires, le tourisme culturel et événementiel sont les deux moteurs de cette activité.

Le tourisme d'affaires comprend les activités suivantes : congrès, foires, salons, séminaires professionnels et réunions d'entreprise.



Amphithéâtre de la Cité internationale, inauguré en juin 2006

UNE ACTIVITÉ TOURISTIQUE EN PROGRESSION

Le tourisme, un poids non négligeable dans l'économie locale

En 2007, la filière tourisme compte, sur l'aire urbaine de Lyon, 23 900 emplois salariés privés dans l'hôtellerie-restauration et les agences de voyage.

Ce poids, non négligeable dans l'économie locale, est encore plus important si l'on y ajoute les emplois recensés dans les secteurs de la culture, les activités pratiquées dans des espaces naturels et les emplois publics et parapublics.

L'emploi touristique a cru constamment entre 1997 et 2007 en gagnant plus de 6 000 emplois pendant cette période.

Le tourisme d'affaires : pivot du tourisme dans l'agglomération

Le tourisme d'affaires constitue l'essentiel de l'activité touristique dans l'agglomération lyonnaise. Avec un nombre de manifestations en progression de 3,2% en 2007, elle génère 290 millions d'euros et représente 59% du total des nuitées enregistrées.

En 2007, l'UAI (Union des associations internationales) plaçait Lyon à la deuxième place des villes françaises pour l'accueil de manifestations. La ville de Lyon intègre le « Top 20 » européen et le « Top 30 » mondial.

En effet, le nombre de réunions et de congrès internationaux augmentent très fortement en 2007 (1 881 rencontres contre 756 en 2005 et 479 en 2006). La tenue de ces manifestations a par conséquent impacté le nombre de participants. On enregistre en 2007, 7 520 000 congressistes contre 4 971 000 en 2005.

Ce développement se traduit également par une hausse du nombre de nuitées de 17,5% entre 2003 et 2007 et par un taux d'occupation de 70,4%. L'hôtellerie d'affaires représente 62% du tourisme lyonnais. A l'horizon 2012, l'offre d'hébergement devrait atteindre 13 200 chambres.

Deux sites d'accueil d'envergure

L'inauguration en juin 2006 du nouvel amphithéâtre à la Cité internationale, d'une capacité de plus de 3 000 places s'ajoutant aux surfaces existantes, permet d'accroître l'activité du tourisme d'affaires et de renforcer l'ascension de Lyon sur le marché international des grands événements. En 2007, le Centre de Congrès a organisé 365 manifestations et accueilli 600 000 personnes.

Le site d'Eurexpo, récemment agrandi, accueille plus de 1,5 million de visiteurs par an et plus de 200 événements. Il figure ainsi parmi les vingt premiers centres internationaux de manifestations et d'exposition en Europe. Avec 110 000 m² de surface d'exposition couverte, le site d'Eurexpo est le premier parc d'exposition français après Paris.

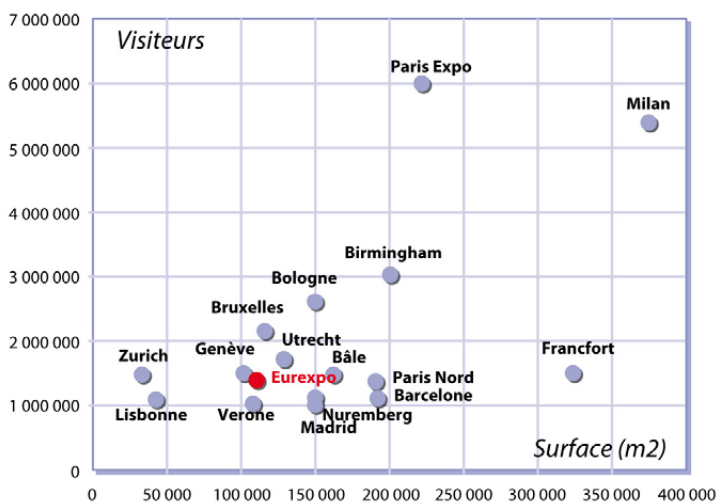
Une offre d'hébergement qui continue à se développer

Avec une offre d'hébergement de 11 830 chambres⁹ en janvier 2008, le parc hôtelier de l'agglomération lyonnaise est le second parc hôtelier après Paris. Il présente une gamme complète d'établissements allant de la catégorie économique au plus confortable (4 étoiles).

L'évaluation du Schéma de développement hôtelier 2003-2008 pointe dans ses résultats l'augmentation effective de la capacité d'accueil de l'agglomération lyonnaise. Depuis 2003, le parc hôtelier de l'agglomération lyonnaise connaît un développement quantitatif de 9,5% essentiellement sur les catégories 0/1 étoile et 4 étoiles soit plus de 1 000 chambres supplémentaires.

⁹ Chambre de commerce et d'industrie de Lyon - Observatoire du tourisme urbain.- 2007

Eurexpo : un centre d'exposition d'envergure européenne



L'urbanité : « *C'est un usage, ce n'est pas une forme statique, ni même esthétique.*

C'est la question du vivre et du pratiquer les différents temps de la ville», Jérôme

Delormas, directeur artistique Lyon 2013.

Source : Le Hub - [en ligne] - Disponible sur : www.lehub-agence.com (consulté en octobre 2009)

LE PATRIMOINE, FONDEMENT DE L'URBANITÉ LYONNAISE

Le rayonnement de l'agglomération lyonnaise tire sa force dans la qualité architecturale et urbaine de la ville de Lyon. Ces qualités sont reconnues et institutionnalisées au plan international par l'Unesco. Elles induisent des dynamiques économiques porteuses. Le patrimoine est ainsi source de développement économique pour l'ensemble du territoire. Il sert par ailleurs d'écrin aux grandes manifestations lyonnaises internationales, lesquelles rejaillissent sur l'agglomération et au-delà sur l'aire métropolitaine en termes d'image et d'économie. Le patrimoine lyonnais constitue enfin une source d'inspiration pour la création contemporaine.

Culture, marketing urbain et rayonnement international

A partir des années 1980, la structure urbaine se stabilise et la ville s'oriente vers une politique de rayonnement active. L'action publique se développe peu à peu sur le plan culturel et international avec la création de grands événements (biennales, Nuits sonores, Journées européennes du patrimoine) et d'équipements d'envergure (Opéra, Cité internationale, musées).

Une attention particulière est portée à la qualité des espaces publics et à la mise en valeur urbaine, architecturale et patrimoniale (Plan lumière). Enfin en 1998, le centre historique de Lyon est inscrit au patrimoine mondial de l'humanité pour la valeur exceptionnelle et universelle de l'urbanisation en continu de la ville depuis deux millénaires.

Aujourd'hui, les projets Confluent et Part-Dieu, l'inscription de nouvelles tours dans la silhouette urbaine, la reconquête des berges du Rhône pour de nouveaux usages publics sont autant d'exemples qui poursuivent cette dynamique urbaine.

Parallèlement, le renouvellement de la « ville courante » fait émerger les questions de mémoire, de transmission, de qualité architecturale et urbaine confrontées au mode de vie contemporain.

Aussi devient-il aujourd'hui fondamental de positionner le patrimoine comme fondement de la cité et de la citoyenneté lyonnaise de façon à en faire un socle pour un nouveau projet d'agglomération.

Impact de la labellisation Unesco

Lyon s'est constituée par déplacements progressifs et successifs de l'ouest vers l'est à partir de son implantation historique sur la rive droite de la Saône sans effacer les traces de la succession des époques, des modes d'urbanisation et des styles architecturaux. Chacun des quartiers de Lyon incarne ainsi une identité urbaine et architecturale propre à l'époque de sa construction.

Ce sont sur ces deux critères - architecture et composition urbaine - que l'Unesco a choisi d'inscrire Lyon sur la liste du patrimoine mondial et de lui reconnaître une valeur universelle. La labellisation Unesco marque une étape fondamentale dans l'internationalisation et le développement économique de l'agglomération. Elle révèle également la capacité du champ patrimonial à être un tremplin pour le rayonnement de l'agglomération. Elle induit enfin une augmentation de la fréquentation touristique.



Conservatoire de Musique, Lyon 9^e

Cet événement a été suivi d'opérations de mise en valeur du patrimoine à destination des touristes et des habitants.

Parce que le patrimoine fait lien entre le passé et l'avenir, sa préservation et sa valorisation apparaissent comme des enjeux importants pour le Scot. Il conviendrait de protéger le patrimoine pour préserver l'histoire de la construction de l'agglomération mais aussi les édifices et ensembles urbains à partir desquels s'est construite l'image de l'agglomération. Il conviendrait de mettre en valeur le patrimoine et de poursuivre son enrichissement afin de susciter des dynamiques culturelles et économiques sur l'ensemble du territoire du Sepal.

De l'agglomération à l'îlot, du monumental à l'ordinaire

Parce que la valeur des tissus urbains tient tout autant à leur cohérence d'ensemble qu'à leurs détails, la qualité du patrimoine est à prendre en compte à toutes les échelles :

- de l'échelle du site de l'Unesco à celle de l'agglomération toute entière,
- de l'échelle du détail architectural à celle du quartier.

Ainsi, la cité des Etats-Unis est répertoriée comme « Patrimoine XX^e siècle » mais ne bénéficie d'aucune protection particulière. Porter une attention particulière à un ensemble urbain ne saurait garantir une protection à l'échelle du détail.

Enfin, plus largement, une attention particulière doit être portée à l'ensemble de ces patrimoines dits « ordinaires » qui ne constituent pas des monuments historiques mais qui relèvent d'une appropriation locale et contribuent, de façon diffuse, à la qualité urbaine comme à la qualité du cadre de vie.

Transmission du patrimoine

La responsabilité de l'Etat qui a prévalu dans la protection des grands monuments est désormais partagée par l'ensemble des acteurs de la ville au premier rang desquels les communes et leur regroupement.

Ceux-ci doivent s'interroger sur la mutation et la transmission des patrimoines et sur la capacité de discernement dans la sélection des patrimoines à transmettre.

A Lyon, un certain nombre de réalisations démontrent tout l'intérêt de réhabilitations dotées de programmations judicieuses autorisant une existence nouvelle à des ensembles devenus obsolètes avec le temps. On peut citer :

- le Fort Saint-Jean accueillant l'Ecole nationale du Trésor public,
- la Sucrière devenu haut lieu culturel,
- la Halle Tony Garnier devenue la grande salle de concert de Lyon,
- la Manufacture des Tabacs reconvertie en université,
- les Subsistances qui accueillent un projet culturel innovant,
- l'ancienne école vétérinaire vouée à la musique et à la danse.

Ces exemples de réutilisation doivent encourager la collectivité à poursuivre dans le sens d'une réutilisation.

Le patrimoine est un emprunt que nous faisons à nos enfants. Il est aussi un matériau qui ne prend sens que dans l'apport culturel de chacune des époques qu'il traverse. Il se constitue enfin de l'ajout de nouvelles réalisations au fur et à mesure de la construction de la ville. Il est donc un patrimoine qui existe et un patrimoine qui se bâtit au quotidien.

Il doit être régulièrement repensé dans sa fonction de la ville, réinterprété et réhabilité pour être transmis aux générations futures.

Le patrimoine dit « ordinaire » relève de l'« histoire de vie » et non plus de l'« histoire de l'art » (Gotman A. - L'entreprise municipale du patrimoine.- Claquemurer, pour ainsi dire, tout l'univers. La mise en exposition.- Ed. du centre G. Pompidou, Paris, 1986).

Il existe dans sa relation au local et non pas dans une représentativité, une exemplarité, un prestige architectural institutionnalisé comme tel. Il contribue à la définition d'une ambiance urbaine, à la qualité d'un cadre de vie et participe à la construction d'une identité locale.



Immeubles canuts, quai Saint-Vincent, pentes de la Croix-Rousse, Lyon 1^{er}

Une fréquentation inférieure à celle d'autres villes européennes

Le tourisme urbain, s'il est encore peu développé par rapport au tourisme d'affaires, constitue un volet important de la politique de rayonnement international.

L'inscription de Lyon au patrimoine mondial de l'Unesco en 1998 a mis en exergue une richesse architecturale et urbaine exceptionnelle : avec un site de 478 hectares, Lyon est ainsi devenu l'un des 878 sites mondiaux classés par l'Unesco dans 145 pays (cf. aussi pp. 76-77).

Outre l'inscription par l'Unesco d'un vaste secteur de la ville de Lyon au patrimoine mondial de l'Humanité, l'agglomération lyonnaise compte également 266 édifices protégés au titre des Monuments historiques, ainsi que plusieurs ensembles urbains bénéficiant du label « Patrimoine du XX^e siècle » (Etoiles de Renaudie à Givors, Cité Tony Garnier à Lyon 8^e, ensemble urbain des Gratte Ciel de Môme Leroux. Deux secteurs sont classés en Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) : les pentes de la Croix-Rousse à Lyon et les Gratte Ciel à Villeurbanne.

L'agglomération abrite 44 musées, sur les 200 recensés dans la région. Près de 75 % des musées de l'agglomération sont situés à Lyon.

La présence autour de Lyon de sites patrimoniaux culturels riches, variés et de qualité est un atout supplémentaire : Pérouges, Vienne, l'Isle Crémieu (dont le territoire fut labellisé « Pays d'art et d'histoire » en 1989), Morestel « Cité des peintres », ou encore le Couvent de la Tourette de l'architecte Le Corbusier, situé à Eveux.

Au-delà du périmètre du Scot, l'aire urbaine de Lyon est également dotée d'un patrimoine rural intéressant : villages, hameaux, constructions en pierres sèches, architecture traditionnelle de la Dombes et du Dauphiné.

UN RAYONNEMENT CULTUREL A DÉVELOPPER

En dépit de cette richesse patrimoniale, Lyon n'apparaît pas comme suffisamment attractive. La comparaison effectuée par l'Observatoire du tourisme urbain dans une enquête menée avec d'autres villes partenaires - Athènes, Barcelone, Birmingham, Bordeaux, Francfort, Milan, Munich et Strasbourg - montre que la fréquentation du Musée des Beaux-Arts, premier musée lyonnais (242 000 visiteurs en 2007) arrive derrière les grands musées de la plupart des villes du panel.

Un effort important en matière d'événements culturels

L'aire métropolitaine lyonnaise est le siège d'événements culturels importants.

Elle compte quatre grands événements : la Biennale d'art contemporain, la Biennale de la danse, le Festival Lyon Lumières et le Festival de Jazz à Vienne.

A l'échelle de l'agglomération, on recense plus de 750 événements dans les domaines économique, sportif, scientifique, de société, de loisir ou culturel, parmi lesquels le festival « Musiques en scène », « les Nuits de Fourvière », « la Biennale de théâtre jeune public », le festival « Fêtes Escales » à Vénissieux, « Drôle d'endroit pour des rencontres » à Bron, « Les Invites » à Villeurbanne ou encore le festival « Quais du polar » à Lyon.

Le plan de mandat 2008-2014 de la communauté urbaine de Lyon prévoit l'organisation de nouvelles rencontres afin d' étoffer son offre culturelle (fête du cinéma, fête des fleuves).

Malgré une offre touristique et culturelle riche et variée, celle-ci est encore peu cohérente et structurée à l'échelle de l'agglomération, encore moins à l'échelle métropolitaine. Car les politiques touristiques se caractérisent par la multiplicité des acteurs et la culture reste quant à elle une compétence encore largement communale.



Musée des Beaux-Arts, Lyon 1^{er}



Fête des Lumières à Lyon

Une centralisation parisienne pénalisante

En matière d'activités culturelles, l'écart entre l'aire urbaine de Paris, qui représente 53% des emplois salariés privés du territoire français, et Lyon, deuxième aire urbaine, qui n'en représente que 3%, est considérable.

Malgré les efforts des pouvoirs publics dans les années 1980-1990 en matière de décentralisation culturelle, les activités et les emplois restent encore très largement concentrés sur Paris. C'est notamment le cas des activités cinématographiques et des activités de radio et télévision, dont les établissements de l'aire urbaine de Paris emploient respectivement 61% et 63% des salariés privés de ces secteurs.

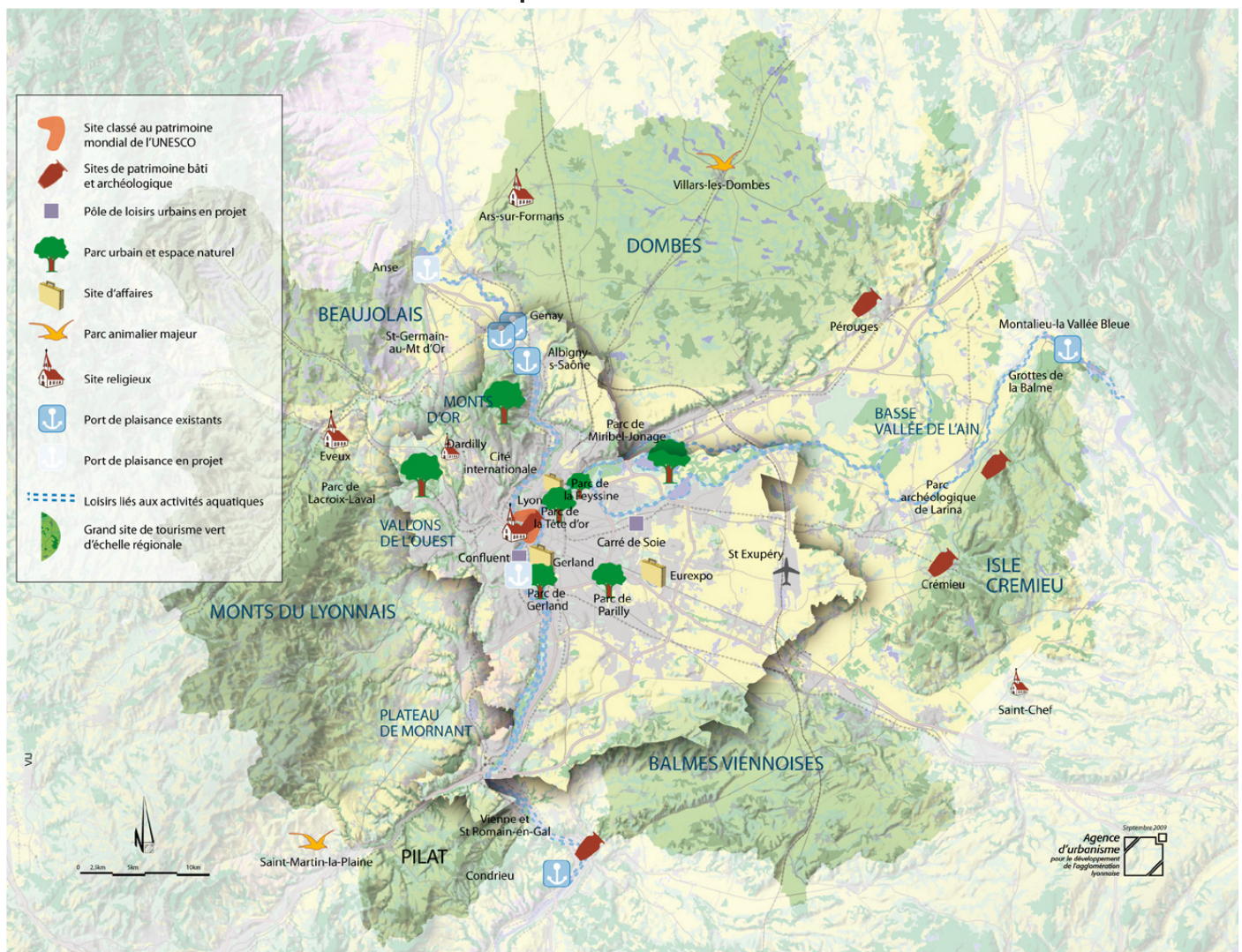
Le projet d'agglomération Lyon 2010, publié en 1988, comportait déjà un chapitre sur la culture, repris dans le Schéma directeur de 1992, et intitulé « Faire de Lyon une grande métropole culturelle de niveau européen ». Depuis cette date, **le potentiel d'activités culturelles de Lyon** s'est consolidé ; à travers notamment quelques points forts, le maillage territorial des équipements et lieux de création s'est intensifié notamment en banlieue et en périphérie, et l'ouverture en direction des jeunes s'est renforcée (danses hip hop, musiques électroniques, nuits sonores, etc.).

La culture croise plusieurs des orientations affirmées dans le Scot :

- le rayonnement et l'attractivité de l'agglomération, la notoriété de beaucoup de métropoles s'appuyant sur des manifestations ou des équipements culturels emblématiques ;
- le principe de « multipolarité » retenu pour l'organisation urbaine, et plus généralement la place de la culture dans le maillage du territoire ;
- la cohésion sociale et le « vivre ensemble » ; les lieux ou les événements culturels (bibliothèques, défilé de la biennale de la danse...) contribuent significativement au brassage social et à la reconnaissance de notre « société multiculturelle ».

Il faut aussi rappeler que le rayonnement culturel de la métropole ne se limite pas à une vision en termes d'équipements mais passe aussi par la force de l'évènementiel, dont l'impact à l'exemple d'autres métropoles, est de nature à valoriser des lieux et à insuffler de nouvelles dynamiques urbaines, tout en confortant le rayonnement touristique.

Une aire urbaine riche en sites culturels et touristiques

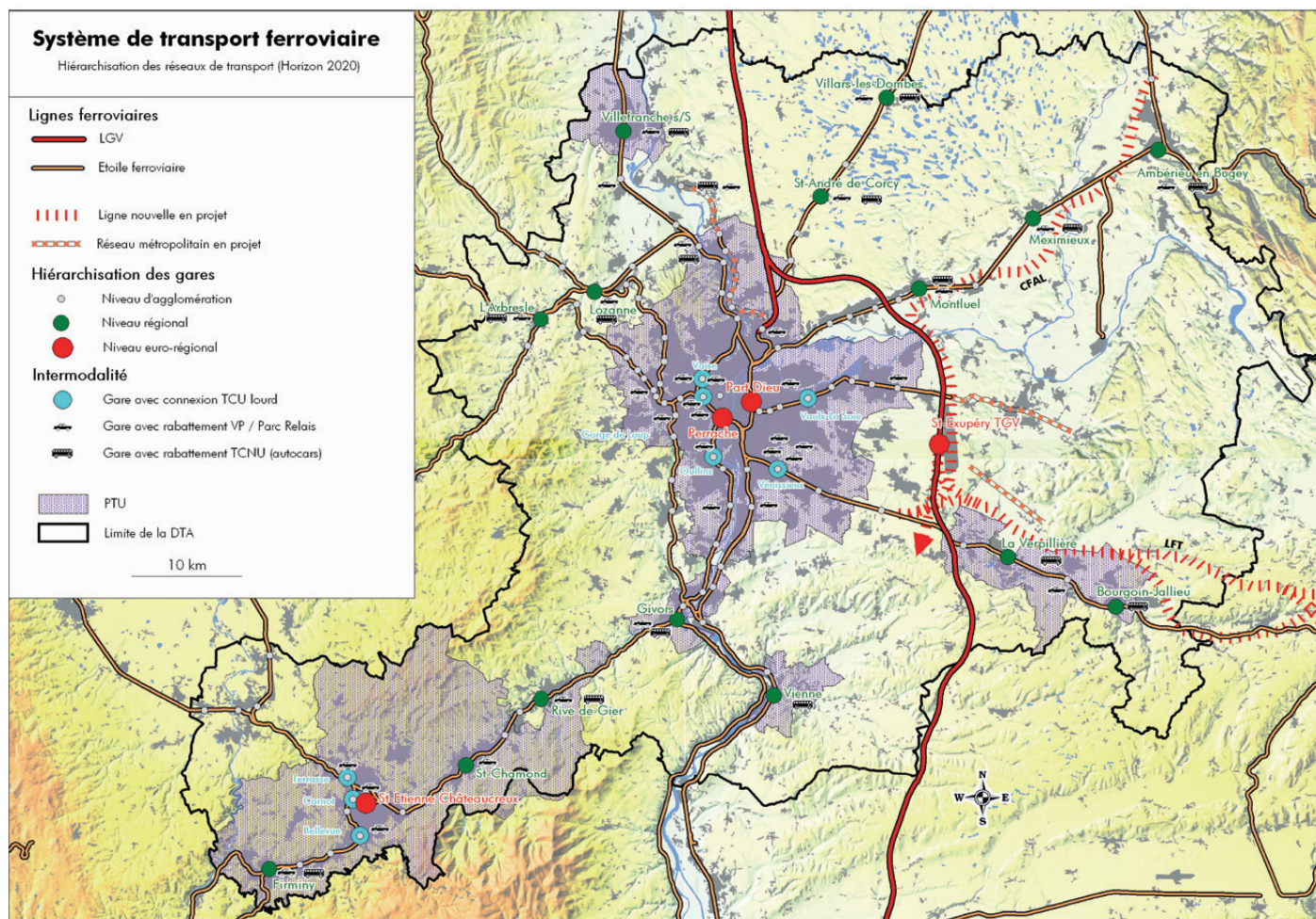


Source : Agence d'urbanisme de Lyon - Atlas de l'aire urbaine de Lyon. - 2005

1.4 Des projets d'infrastructures d'envergure

De nombreuses infrastructures lourdes, ferrées et routières, sont en projet sur le périmètre de l'aire urbaine, avec en commun l'objectif de renforcer la position de carrefour européen de l'agglomération lyonnaise, que ce soit pour le transport de voyageurs ou le fret, tout en améliorant la fluidité des différents trafics autoroutiers notamment de transit.

Ces projets sont repris dans la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise approuvée par décret le 9 janvier 2007.



Source : Préfecture de la région Rhône-Alpes - Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine. - Janvier 2007

UN PROJET MAJEUR : LA LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE LYON - TURIN

Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin doit permettre à la fois de développer la grande vitesse ferroviaire pour les voyageurs au niveau européen, national et régional, et offrir une alternative par le train à la problématique du fret transalpin.

Le projet se décompose, dans sa partie française, en trois sous-projets : ligne nouvelle à grande vitesse entre Lyon et le sillon alpin ; itinéraire fret entre Ambérieu-en-Bugey et le sillon alpin (dont le futur Cfal est un maillon) ; ligne fret et voyageurs entre le sillon alpin et Saint-Jean-de-Maurienne. L'aire urbaine de Lyon est directement concernée par les deux premiers d'entre eux.

A partir de la gare de Lyon-Saint Exupéry, il s'agit de construire un nouveau tronçon (79 kilomètres) de ligne à grande vitesse en direction de l'est. Il permettra d'améliorer les relations de la partie ouest de la région Rhône-Alpes (Lyon, Saint Exupéry, Saint-Etienne) avec les principales agglomérations des Alpes du Nord (Grenoble, Chambéry, Annecy, Aix-les-Bains) et l'Italie. L'ouverture est annoncée avant 2020.

Quant à la ligne fret, l'itinéraire du « Bas Dauphiné » a été retenu par décision ministérielle du 26 mai 2004. Il sera jumelé avec la ligne à grande vitesse entre Saint Exupéry et le Nord-Isère.

La réalisation de ce projet, estimé aujourd'hui à 13 milliards d'euros, nécessite le bouclage de son montage financier (dans lequel l'Europe est appelée à prendre une part substantielle) et de choisir son mode de gestion.

Avec cette liaison, l'agglomération lyonnaise pourra affirmer sa position de hub ferroviaire européen. La gare de Lyon-Saint Exupéry s'en trouvera renforcée.

LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

A vocation essentiellement fret, le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise fait partie d'un ambitieux projet qui consiste à créer un couloir de grande capacité pour le fret ferroviaire entre le nord et le sud de l'Europe (« Magistrale Eco fret »). A partir d'Ambérieu-en-Bugey au nord, ce projet long d'environ 70 kilomètres doit contourner l'agglomération lyonnaise par l'est pour se raccorder aux lignes de la vallée du Rhône.

La réalisation de cette infrastructure doit permettre d'anticiper le triplement du trafic ferroviaire prévu à l'horizon 2020. Elle devrait retirer environ 3 000 à 4 000 poids lourds par jour de l'agglomération lyonnaise et offrir la possibilité de développer le service TER en gare de la Part-Dieu (surtout en heures creuses : à l'heure de pointe du soir, il ne circule aujourd'hui que trois trains de marchandises en gare de la Part-Dieu¹⁰).

Elle permettrait enfin de desservir les zones logistiques de l'aire métropolitaine lyonnaise et de connecter la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry au réseau TER.

Après les décisions ministérielles du 15 avril 2009 et du 23 décembre 2009, Réseau ferré de France (RFF) prépare l'enquête publique pour la partie nord et réalise les études d'avant-projet sommaire pour la partie sud (fuseau « Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord »).

Il s'agit d'un seul et même projet d'un coût estimé à 2,9 milliards d'euros, dont la mise en service est annoncée en 2019 pour la branche nord et en 2020 pour la branche sud.

¹⁰ Refabert A.- Clarification fonctionnelle sur le complexe ferroviaire lyonnais par l'analyse de la valeur.- Région Rhône-Alpes, 1999

L'amélioration des liaisons à grande vitesse vers le nord de la France

L'agglomération lyonnaise est concernée par deux projets de lignes à grande vitesse :

- la branche sud de la LGV Rhin-Rhône, dont les études techniques sont en cours et le tracé en cours de définition en concertation avec les acteurs locaux ;
- le projet de LGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon, afin d'éviter la saturation de la LGV Lyon-Paris et d'améliorer les connexions ferroviaires avec le centre et l'ouest de la France.

L'arrivée de ces deux LGV au nord de l'agglomération renforce la nécessité d'améliorer le fonctionnement du Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) et d'augmenter sa capacité.

DES PROJETS AUTOROUTIERS POUR RELIER LES AXES NORD-SUD ENTRE EUX

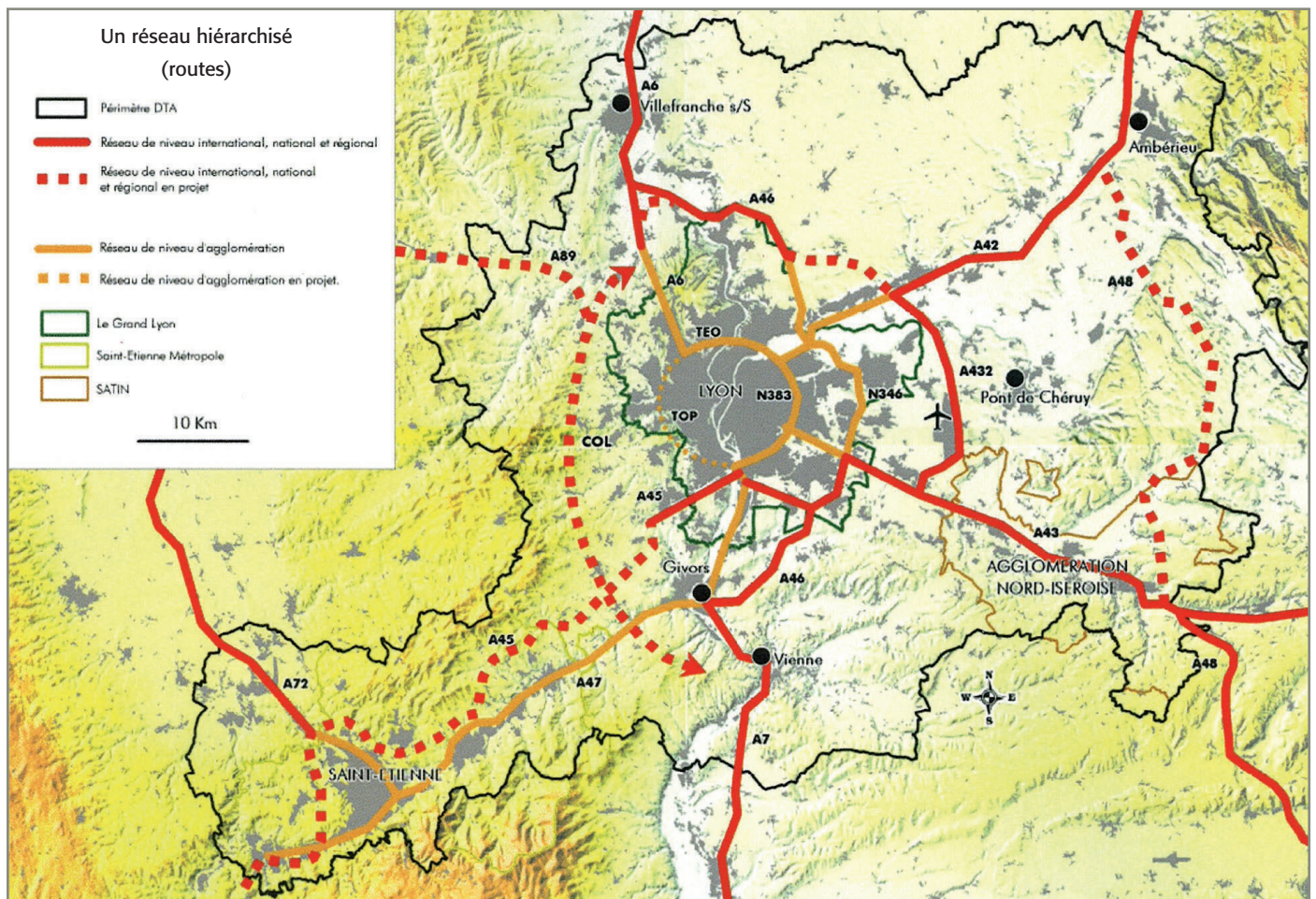
A6/A7 est l'un des deux axes permettant des liaisons entièrement autoroutières entre le nord de la France et les côtes de la Méditerranée. Cet axe offre à l'agglomération lyonnaise une ouverture vers le nord, l'est et le sud de l'Europe. Mais il induit des flux de transit importants, variables selon les périodes de l'année.

Les liaisons avec l'est sont assurées par un réseau autoroutier offrant une bonne qualité de service (A42 vers Bourg-en-Bresse/Genève et A43 vers Chambéry/Grenoble). Les liaisons vers l'ouest sont plus difficiles en raison des contraintes de relief : elles sont assurées aujourd'hui par la RN7 (Lyon/Roanne) et l'A47 (Lyon/Saint-Etienne).

A l'échelle nationale, des axes autoroutiers nord/sud sont en voie d'achèvement. Il en est ainsi des itinéraires par le Massif Central (autoroutes A10, A20, A75) ou par le Jura et les Alpes (continuité A39/A48/A49). Par ailleurs, des axes est/ouest sont en cours de constitution : la transversale Lyon/Bordeaux (A89), l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) plus au nord doivent permettre de connecter les axes nord/sud entre eux.

Ce schéma en cours de constitution devrait améliorer le maillage autoroutier général à l'échelle nationale et faire évoluer la structure des grands flux nord/sud. Il devrait avoir des conséquences en matière de redistribution des trafics longue distance transitant actuellement par l'aire urbaine lyonnaise.

La Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise précise les projets d'infrastructures routières qui concernent plus spécifiquement l'agglomération.



Source : Préfecture de la région Rhône-Alpes - Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine. - Janvier 2007

Horizon 2011, mise en service du tronçon nord de l'A432

La liaison Les Echets/La Boisse doit relier l'A46 Nord à l'A432, en suivant le tracé de la ligne TGV et permettre aux flux entre le nord de la France et les Alpes d'éviter Lyon et la rocade Est. Le coût des travaux d'infrastructure est estimé à 204 millions d'euros HT. L'enquête publique a eu lieu en 2006. Cette liaison est le maillon du grand contournement autoroutier par l'est inscrit dans les schémas d'aménagement successifs (de l'Oream jusqu'au Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise).

Horizon 2012, mise en service de l'A89

La section Balbigny (A72)/La Tour-de-Salvagny (RN6) de l'autoroute à péage A89 a été déclarée d'utilité publique en 2003. Elle constituerait le dernier chaînon de la liaison Bordeaux-Genève. Le coût estimé est de 1,3 milliard d'euros pour 50 kilomètres.

C'est un projet contesté localement en raison de son impact sur le territoire et de son raccordement à une voirie de pénétration sur l'agglomération lyonnaise.

En ce qui concerne l'arrivée de l'A89 à la Tour-de-Salvagny, les services de l'Etat ont engagé des études concernant les modalités de son raccordement à l'autoroute A6, ainsi que pour définir les aménagements nécessaires à la liaison A6/A46.

Horizon 2015, réalisation de l'A45

Le projet d'autoroute à péage A45 a pour objectif de doubler entre Lyon et Saint-Etienne la liaison autoroutière existante A47. L'A45 est présentée comme l'extrémité orientale de la liaison transversale Lyon/Toulouse. D'un montant estimé de 1,2 milliard d'euros pour

51 kilomètres, elle est prévue pour 2015. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 16 juillet 2008.

Horizon 2030, réalisation du Col

Le Contournement ouest de Lyon (Col) a pour objectif de capter le trafic de transit nord/sud au droit de l'agglomération lyonnaise et de désenclaver l'ouest de la région Rhône-Alpes (Roanne, Saint-Etienne). Accompagné du Tronçon ouest du périphérique lyonnais (TOP), il doit permettre de soulager le tunnel sous Fourvière et de déclasser les autoroutes A6 et A7 dans leur traversée de l'agglomération lyonnaise. Cette autoroute, a priori à péage, d'une longueur comprise entre 50 et 63 kilomètres selon les variantes, comporterait uniquement des échangeurs avec l'A89 et l'A45. Les coûts de cette infrastructure, dont la mise en service est prévue après 2020, devraient se monter entre 1,7 et 2,1 milliards d'euros.

1.5 Une politique de grands équipements

L'agglomération lyonnaise mène une politique active de grands équipements destinés à améliorer son attractivité.

S'appuyant sur une plateforme aéroportuaire d'importance – la seconde en province après Nice – la constitution de sites économiques dédiés et spécialisés à l'origine des pôles de compétitivité, ainsi que sur des projets urbains ambitieux, cette politique est cependant moins avancée sur la thématique portuaire dont la stratégie reste encore à définir.

LYON-SAINT EXUPÉRY : UN LEVIER ESSENTIEL DU DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

Le développement de la plateforme aéroportuaire de Saint Exupéry est encadré par la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée en janvier 2007 et modifiée en 2015. Ses prescriptions, qui visent à assurer le développement futur de l'aéroport, limitent l'urbanisation des vingt communes concernées et privilégient l'accueil des populations et activités économiques nouvelles dans des secteurs bien définis.

Les trois fonctions recherchées pour le hub Lyon-Saint Exupéry, soulignées par la DTA, sont :

- l'accessibilité aérienne internationale et nationale,
- une gare de l'Est lyonnais pour les TGV et transports ferrés régionaux,
- un pôle de transport et de conditionnement du fret aérien.

Un trafic en hausse, majoritairement tourné vers l'international

Avec un trafic de plus de 7 320 000 passagers pour l'année 2007 et en augmentation de 5,5 % par rapport à 2004⁹, Lyon Saint Exupéry est le deuxième aéroport de province derrière Nice et avant Marseille. Il se place en 49^e position en Europe, juste après Glasgow, Tenerife et Budapest.

Les atouts de cet aéroport sont nombreux : situation géographique privilégiée en Europe et au sein de la deuxième région économique de France, important bassin de chalandise, trafic international en hausse (60 % du trafic total en 2007), interconnexion avec une ligne TGV depuis 1994, *hub*¹⁰ d'Air France. Les importantes réserves foncières de 900 hectares¹¹, soit presque le double de l'emprise actuelle de l'aéroport, constituent également un avantage significatif face à d'autres aéroports concurrents.

Dans un contexte de congestion aérienne des grands aéroports, Lyon peut tirer profit de cette situation. En effet, selon les spécialistes, le trafic devrait continuer à progresser de près de 5 % par an pour la décennie 2000 et de 3 à 4 % en France à l'horizon 2020, ce qui représenterait pour Saint Exupéry un potentiel de 8,5 millions de passagers en 2010 et de 14 millions de passagers en 2020.



Aéroport de Lyon-Saint Exupéry

Face à ces perspectives favorables, la stratégie des dirigeants de l'aéroport souhaite renforcer Saint Exupéry comme seconde porte d'entrée du territoire français. Déclinée dans un Schéma directeur 2004-2010, elle consiste dans le passage d'un aéroport généraliste à un aéroport multipécialiste fondé sur le développement d'une plateforme low-cost, une plateforme conventionnelle et un hub de correspondance s'appuyant sur de nouveaux équipements aéroportuaires (réaménagement et extension du Terminal 1) et immobiliers.

Une interconnexion essentielle avec le TGV à exploiter

En France, excepté Paris, seule l'agglomération lyonnaise offre une interconnexion de son aéroport avec le TGV. La gare TGV de Lyon-Saint Exupéry facilite donc les connexions air-rail, en particulier avec l'aéroport de Paris Roissy et les villes de Lille et Marseille, renforçant ainsi l'accessibilité vers les grandes villes françaises et européennes.

La mise en service en 2010 d'une liaison ferrée express (Rhônexpress) entre le centre d'affaires de la Part-Dieu et l'aéroport contribue largement à optimiser l'interconnexion entre l'agglomération et l'aéroport. Le temps de parcours est de moins de 30 minutes avec une fréquence de 15 minutes en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses.

Grâce à ses potentialités d'interconnexion, on estime que Saint Exupéry disposera d'une zone de chalandise potentielle de l'ordre de 5 millions de passagers, habitant à moins d'une heure.

Des freins au développement

Le développement de la plateforme est confronté à des problèmes de saturation durant les heures de pointe.

Le choix de Lyon par Air France comme *hub* euro-régional explique aussi le retard du développement de l'aéroport sur le segment du *low cost*. Le *hub* n'est pas encore efficace puisque le trafic de transit ne représente en 2007 que 2% du nombre total de passagers.

L'interconnexion entre la ligne à grande vitesse Paris/Lyon et la plateforme aéroportuaire, effective depuis 1994, est encore peu exploitée. On dénombre cependant 25 circulations quotidiennes en moyenne ; les clients du TGV représentaient 5% du nombre total de passagers de plateforme en 2007, soit 420 000 passagers.

Enfin, outre un manque de destinations internationales hors Europe, la stratégie de développement de l'aéroport est largement tributaire de la compagnie aérienne nationale même si cela tend à changer avec la montée en puissance des *low cost*.

Une dimension économique appelée à se renforcer

La plate-forme aéroportuaire est un pôle économique important, avec près de 6000 emplois. 60% de ces emplois sont directement liés à l'activité aérienne. La plateforme accueille des établissements du secteur transports-logistique, la plupart en lien avec les activités aéroportuaires et ferroviaires ou avec le parc logistique de Chesnes. Des activités tertiaires se sont développées également autour des programmes « Hub Business » et « Air Parc ».

L'Etat et les acteurs locaux réaffirment la fonction économique de la plateforme aéroportuaire à travers :

- les orientations du Projet de développement territorial Plaine Saint Exupéry traduites dans la modification de la DTA,
- le Schéma de composition générale élaboré par Aéroports de Lyon.

Ils définissent la nature des développements envisagés en volume et en qualité.

⁹ Direction générale de l'aviation civile - Activités des aéroports français. - 2007 ; 142 p.

¹⁰ Plateforme de correspondance

¹¹ Nombre d'hectares inscrits dans l'Avant-projet plan masse (APPM)

UN SCHÉMA PORTUAIRE À DÉFINIR

Un convoi fluvial de 4 000 tonnes

est quatre fois moins gourmand en énergie fossile, par tonne transportée, qu'un poids lourd ; il produit quatre fois moins de gaz à effet de serre. Ce même convoi qui traverse l'agglomération lyonnaise évite à la population les rejets polluants de 110 poids lourds.

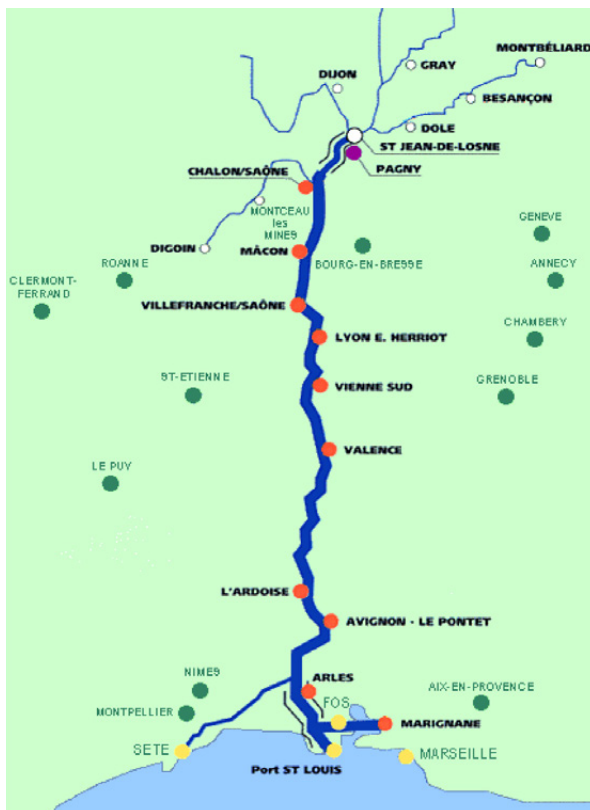
Le renouveau de la voie d'eau

Après la période de désaffection des années 1980, le trafic fluvial connaît depuis une dizaine d'années un renouveau correspondant à un objectif partagé par de nombreuses institutions, en particulier au niveau européen.

Sur l'axe à grand gabarit Rhône-Saône, le trafic a été multiplié par deux entre 1995 et 2005, pour atteindre sept millions de tonnes en 2005. Cette hausse quantitative s'est également accompagnée d'une augmentation, sur des distances plus longues, du trafic de produits à valeur ajoutée et de produits plus diversifiés comme l'agro-alimentaire, les conteneurs (trafic multiplié par neuf entre 1996 et 2004) et les produits chimiques.

L'activité des ports publics du bassin Rhône-Saône a cru de 3% entre 1996 et 2004.

Quelle place pour Lyon dans le système portuaire ?



Source : Voies navigables de France

Ce renouveau de la voie fluviale s'illustre par un projet d'envergure européenne : une liaison fluviale à grand gabarit entre la Méditerranée et la Mer du Nord, qui pourrait passer par l'aménagement d'un axe Rhin-Rhône ou Saône-Moselle.

Le port Lyon-Edouard Herriot : un port fluvial au cœur de l'agglomération

De nombreux atouts

Situé dans le couloir nord-sud européen et à la porte sud de Lyon, les atouts du Port Lyon-Edouard Herriot (PLEH) sont nombreux. Relié à Fos-sur-Mer par le Rhône et la voie ferrée, il permet un accès direct à la Méditerranée dans des conditions compétitives pour les entreprises locales et constitue l'avant-port de Marseille. La connexion de cinq modes (fer, fleuve, fluvio-maritime, route et oléoduc) offre un avantage certain pour développer une activité logistique, qui a débuté avec l'implantation d'opérateurs spécialisés.

La proximité du centre urbain constitue également un atout, qui, dans le contexte passé de déprise de l'activité fluviale, a attiré des entreprises sans grand rapport avec la voie d'eau. Aujourd'hui, sa surface d'activité de 110 hectares ne permet aucune extension et contraint les autorités portuaires à donner la priorité aux activités utilisant la voie d'eau. C'est l'objet de la Charte partenariale du port Lyon-Edouard Herriot, signée en juin 2005.

Le PLEH doit avoir un rôle de desserte de première proximité de l'agglomération lyonnaise. La fin des contrats d'amodiation d'ici 2013 pour plus de la moitié des entreprises offre des opportunités foncières pour développer un projet cohérent mêlant logistique, intermodalité et insertion urbaine, à l'image des actions menées dans d'autres ports fluviaux comme Paris, Strasbourg et Lille.

Le premier port intérieur à conteneurs français

Créé en 1938 pour stocker des hydrocarbures, activité à l'origine de plusieurs sites Seveso et d'installations classées, le port Lyon-Edouard Herriot a peu à peu diversifié ses activités vers des produits métallurgiques, les matériaux de construction, l'agro-alimentaire, les déchets et les services.

La filière des hydrocarbures constitue cependant l'essentiel de son activité avec 2,9 millions de tonnes pour l'année 2003.

Si cette filière devrait se maintenir à moyen terme, celles des matériaux de construction et des conteneurs devraient quant à elles augmenter. Le trafic des conteneurs, en plein développement devrait doubler d'ici 2015 et poursuivre sa croissance au-delà. La voie d'eau pourrait également constituer une alternative pour le transport des déchets, filière aujourd'hui absente.

Le renforcement du trafic est cependant conditionné par la création de plateformes multimodales performantes, dont la mise en réseau reste à définir autour de l'agglomération lyonnaise.

Des infrastructures portuaires qui s'améliorent

En amont ou en aval de Lyon, d'autres ports jouent un rôle économique ou bien offrent des perspectives de développement en relation avec des projets d'infrastructures et des possibilités foncières.

En amont de Lyon, deux sites à renforcer

Au nord, outre les ports de Mâcon, à vocation généraliste, de Belleville-Jassans et de Villefranche-sur-Saône, spécialisés dans les sables et graviers, deux sites à enjeux ont été identifiés :

- Saint-Germain-port Masson présente un potentiel trimodal (eau, fer, route) avec la gare de triage et le futur barreau A89-A6-A46 ; il a été identifié comme tel par le Scot du Beaujolais ;
- la zone industrielle de Neuville-sur-Saône-Genay présente des atouts : des industries nombreuses et diversifiées, un linéaire de berge avec chemin de halage, une desserte multimodale, des disponibilités foncières suffisantes pour accueillir une plateforme portuaire et une connexion à l'A46.

Le développement de la plaisance constitue une opportunité pour certains ports qui pourraient cumuler plusieurs fonctions.

En aval de Lyon, l'enjeu du développement des sites de Givors/Loire-sur-Rhône et de Salaise-Sablons

Au sud du PLEH, les ports de Givors/Loire-sur-Rhône et de Salaise-Sablons à Vienne constituent des zones à potentiel de développement.

A Givors/Loire-sur-Rhône, zone à vocation métropolitaine affichée par la DTA, le site pourrait, à condition d'être mieux desservi, développer une véritable fonction portuaire.

Disposant d'un embranchement ferroviaire et d'une desserte par des grandes voies structurantes (A7 et A47), le site disposera d'un potentiel d'une cinquantaine d'hectares lorsque la centrale électrique EDF arrêtée en 2004 sera complètement démantelée.

Plus au sud, l'atout du site du port de Salaise-Sablons repose sur la présence d'une importante zone industrialo-portuaire généraliste en développement.

Elle est pressentie par Voies navigables de France pour accueillir les futurs flux de containers générés par les projets de terminaux à Fos-sur-Mer.



Selon Voies navigables de France, les prévisions de transport des marchandises pour la navigation intérieure européenne d'ici 2020 tablent sur **un doublement du tonnage transporté** (3% par an) avec notamment une croissance importante des transports par conteneur. Si le port Lyon-Edouard Herriot est en mesure de faire face à l'augmentation du trafic de containers généré par l'aménagement de nouveaux terminaux à Fos-sur-Mer, les projets à moyen et long terme nécessiteront le déploiement de nouveaux terminaux sur des plateformes situées de préférence au sud de Lyon.

DES SITES ÉCONOMIQUES À PLUS FORTE COMPOSANTE URBAINE

La communauté urbaine de Lyon a initié dans les années 1990 une démarche économique d'accueil des entreprises visant à favoriser l'émergence de pôles spécialisés et identifiés, sur lesquels la politique nationale des pôles de compétitivité s'appuie aujourd'hui. Associant prospection active des entreprises dans des domaines ciblés, immobilier tertiaire adapté et intervention sur espaces publics, cette politique se double d'une démarche de projets urbains dirigés vers le commerce et les loisirs.

Des parcs technologiques et des pôles spécialisés

Pôle numérique de Lyon-Vaise

Depuis 2006¹¹, le pôle numérique de Lyon-Vaise est rattaché au technopole Lyon ouest. Le quartier de Vaise est devenu le pôle numérique et du multimédia (Cegid). L'ensemble du site bénéficie d'une forte valorisation par le biais d'aménagement d'espaces publics (quartier de la gare et de Saint-Pierre) et de création d'équipements (pôle multimodal de Gorges de Loup, médiathèque).

Biopôle de Lyon-Gerland

C'est l'un des pôles majeurs en matière de recherche et d'innovation. La présence sur le secteur de Lyon-Gerland de leaders mondiaux des biotechnologies (Aventis Pasteur, Centre d'alerte épidémiologique de l'OMS, Merial), la qualité de l'enseignement et l'aménagement récent du site participent au développement croissant de ce « boulevard scientifique et technique ». 150 000 m² de shon sont prévus à terme, dédiés essentiellement aux filières biotechnologiques et pharmaceutiques.

¹¹ Opale - Lyon 9°. In *Les territoires de l'économie lyonnaise*, décembre 2006 ; 13 p.

Bioparc Lyon

Le secteur de l'avenue Rockefeller accueille le deuxième centre hospitalo-universitaire et des entreprises de ce domaine en Europe : centres hospitaliers, facultés de médecine, entreprises phares (Boiron, Merck, Edap). Au cœur de ce pôle santé, le Bioparc Lyon est un site de recherche et développement centré sur la cancérologie, l'infectiologie et les neurosciences.

Techlid

Cet ensemble, constitué de plusieurs parcs d'affaires, de zones industrielles et d'implantations commerciales, couvre une surface d'environ 430 hectares située à la sortie nord de Lyon à proximité de l'A6. Ce pôle économique regroupe de nombreuses entreprises de services et ac-

cueille plusieurs grandes écoles. Il s'étend sur sept communes (Ecully, Dardilly, Limonest et Champagne-au-Mont-d'Or, Charbonnières-les-Bain, la Tour de Salvagny et Tassin-la-Demi-Lune).

Porte des Alpes

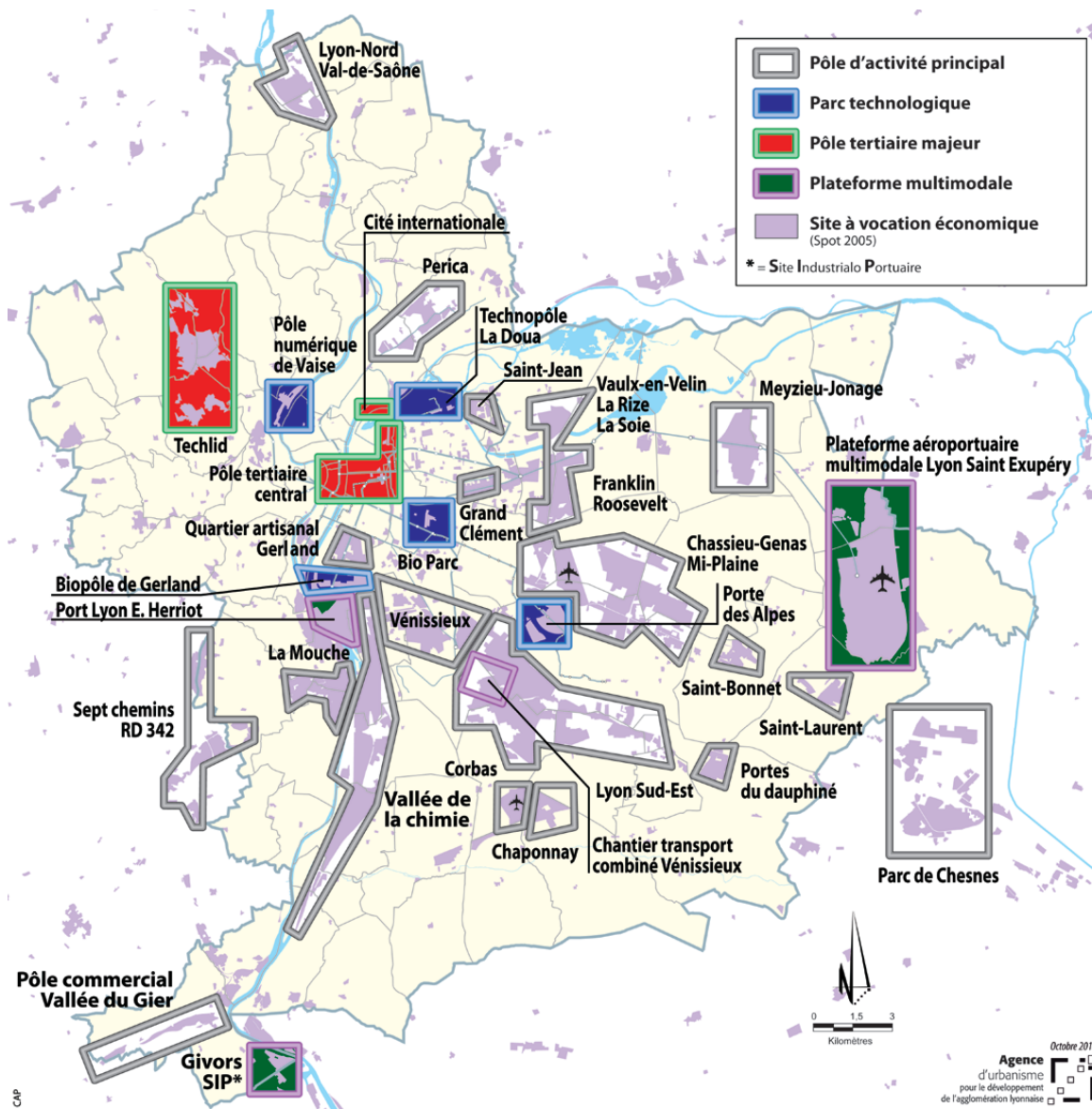
Situé sur les communes de Bron et Saint-Priest, ce parc technologique relève le défi de répondre aux exigences d'entreprises de haute technologie dans les domaines de la santé, de l'environnement, de l'électronique, des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Porte des Alpes est la première tranche opérationnelle de la nouvelle organisation d'un vaste secteur couvrant la zone d'activités du Chêne à Bron, les terrains aéroportuaires,

Mi-Plaine, Eurexpo, le parc de Parilly. Le PLU communautaire inscrit là un potentiel de développement en grands équipements d'intérêt collectif. A proximité, en direction du Sud, Renault Trucks développe sur 80 hectares un projet de développement essentiellement tertiaire.

Givors

L'ancien site industriel VMC est situé à proximité du centre-ville, de la gare de Givors Centre et de l'A47. Le site des anciennes verreries fait aujourd'hui l'objet d'un projet essentiellement axé sur des activités artisanales, tertiaires et commerciales. Parallèlement, la commune de Givors restructure son centre-ville et mène une politique ambitieuse de redynamisation et de renouvellement urbain de ses quartiers d'habitat social.

Les sites de développement économique



Des projets urbains innovants

Lyon Confluence

Au sud du centre-ville de Lyon, le projet de Lyon Confluence couvre 150 hectares. Il s'appuie sur un pôle de loisirs marchands, un quartier résidentiel et tertiaire autour d'un parc sur les berges de Saône. Ce site pourrait à l'horizon 2030 accueillir environ 25 000 habitants (contre 7 000 aujourd'hui), quelques 22 000 emplois (7 000 aujourd'hui) et à l'horizon 2015 un important équipement à son extrémité : le Musée des Confluences. C'est toute la reconversion du secteur sud de la Presqu'île qui est en jeu ici. En lien avec ce projet urbain, deux restructurations d'envergure sont à engager sur le moyen-long terme : la reconfiguration du centre d'échanges de Perrache, qui coupe la Presqu'île en deux, et la reconversion de l'autoroute urbaine A7.

Carré de Soie

Le site du Carré de Soie couvre 500 hectares, à cheval sur les communes de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne. Une vaste opération de restructuration urbaine est conçue autour du pôle multimodal (station « La Soie » ; connexion métro A/tramway express T3). Au nord, un pôle de loisirs marchands a pris place ; au sud, 120 hectares sont réservés pour des activités et de l'habitat. Le projet s'inscrit dans le cadre de la redynamisation de la couronne est de l'agglomération. Il restera à voir si le projet apporte une attractivité résidentielle aux espaces alentours et trouve sa place dans un contexte de forte concurrence dans le domaine des pôles de loisirs. Le site du Carré de Soie compte 40 000 m² de surfaces de vente, davantage positionnées sur le sport, la détente, le bricolage et la jardinerie, ainsi qu'un multiplexe.

La Part-Dieu

Ce secteur doit apparaître comme le site d'accueil préférentiel des activités de dimension internationale et nationale. La gare de la Part-Dieu, qui supporte à la fois le trafic TGV, un trafic régional et un trafic local, est confrontée à une hausse très importante de sa fréquentation. Les flux de voyageurs ont subi une évolution importante en passant de 80 000 à 120 000 voyageurs par jour. Marqué par un urbanisme de dalle, ce quartier constitue une « enclave urbaine » dépourvue d'espaces publics structurants lui permettant d'établir des liens facilités avec les quartiers limitrophes.

Enjeux pour l'agglomération

Dans un contexte accru de compétition entre métropoles, la politique globale de rayonnement et d'attractivité internationale menée par la métropole lyonnaise doit encore être poursuivie, étendue à d'autres domaines et prendre appui sur les atouts du territoire.

Plusieurs actions sont possibles :

- Des actions sur la qualité de vie urbaine afin d'améliorer l'image de la région lyonnaise et ainsi gagner la « bataille du solde migratoire » ;
- L'élaboration d'une stratégie en immobilier tertiaire supérieur reposant sur une offre visible à l'international, complémentaire entre sites, et un repositionnement de la Part-Dieu ;
- Le renforcement de l'excellence du pôle d'enseignement supérieur et la création de conditions d'accueil favorables aux étudiants et chercheurs, notamment étrangers ;
- Une offre touristique et culturelle ambitieuse reposant notamment sur une politique événementielle et une capacité hôtelière accrue, en particulier sur le haut de gamme ;
- L'amélioration de l'accessibilité de la métropole : aérienne par l'émergence d'une véritable plateforme multimodale à Saint Exupéry, portuaire en faisant de Lyon l'hinterland du port marseillais, ferroviaire avec la LGV Lyon-Turin, la branche sud du TGV Rhin-Rhône et le projet de doublement par l'ouest de la ligne TGV Lyon-Paris.

2. UN SYSTÈME ÉCONOMIQUE GÉNÉRALISTE TRAVERSÉ PAR DE PROFONDES MUTATIONS

L'agglomération lyonnaise, de par sa longue tradition industrielle, a été au cœur de l'essor des Trente Glorieuses en France et a progressivement construit un appareil productif puissant et diversifié.

Si cet appareil est, par adaptations successives, à la source de véritables filières d'excellence, son poids constitue également un risque pour l'agglomération dans un contexte de mutation profonde de l'économie liée à sa tertiarisation et à la concurrence de nombreux pays émergents pour les activités de production.

La baisse régulière des emplois industriels en témoigne, ainsi que les délocalisations d'entreprises.

Dès lors, comment accompagner ces mutations pour permettre à l'agglomération lyonnaise de régénérer ses filières d'excellence et de s'adapter à une économie de plus en plus orientée vers les services ?

2.1 L'élargissement du bassin de vie et d'emploi

Le mouvement de périurbanisation que connaît l'agglomération lyonnaise touche aussi l'emploi, sous l'effet du développement de zones industrielles et commerciales en périphérie et de la demande en services des ménages périurbains. Cependant, la croissance de l'emploi demeure plus polarisée que celle de la population. Cette polarisation induit un allongement des distances domicile-travail ; elle génère des difficultés accrues dans le bon fonctionnement du système de transport de l'agglomération, malgré les investissements réalisés.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI PÉRIURBAIN

Entre 1975 et 1999, suivant la tendance générale des villes-centres des principales agglomérations et des communes anciennement industrialisées, Lyon perd 36 000 emplois. C'est aussi le cas de Villeurbanne (- 5 000 emplois) et de Vénissieux (- 10 000 emplois).

Sur cette même période, les 1^{re} et 2^e couronnes de l'agglomération lyonnaise ont connu un développement très important de l'emploi.

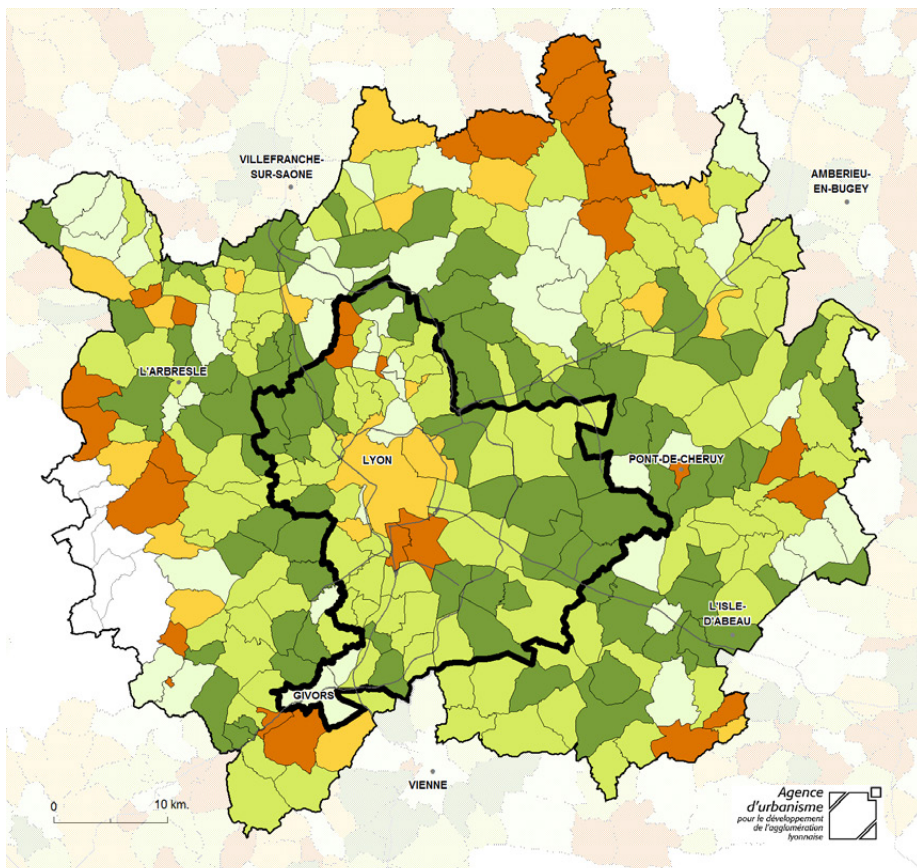
Ces espaces sont bien desservis par les réseaux routiers et autoroutiers et bénéficient de disponibilités foncières importantes ou encore de projets de développement volontaristes. Ils accueillent des zones dédiées aux activités en phase avec le desserrement industriel et l'essor de la consommation de masse, mais aussi avec l'évolution des facteurs structurels de la compétitivité économique : logistique, services aux entreprises, technopôles...

Bron, Chassieu, Saint-Priest et Vaulx-en-Velin gagnent chacune plus de 6 000 emplois sur la période.

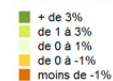
L'ensemble constitué par la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et par l'agglomération de Bourgoin-Jallieu crée plus de 18 000 emplois, en lien notamment avec l'essor de l'activité logistique.

Près d'un tiers des communes de l'aire urbaine lyonnaise a connu une progression annuelle de l'emploi supérieure à 3 %, avec des taux supérieurs à 12 % par an sur des communes comme Saint-Quentin-Fallavier, Villefontaine et Colombier-Saugnieu.

Taux d'évolution annuel de l'emploi entre 1975 et 1999



Taux d'évolution annuel de l'emploi entre 1975 et 1999



□ Absence de données

Sources : INSEE

N.B. : depuis 1999, la notion d'emploi a évolué au recensement. Les étudiants et les retraités peuvent dorénavant occuper un emploi. **Aucune évolution depuis 1999 ne peut être réalisée.** La prochaine évolution sur l'emploi portera sur les recensements entre 2006 et 2011 (disponible en 2014).

L'ALLONGEMENT DES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

Le découplage du domicile et du lieu de travail se poursuit

Le réseau routier et autoroutier permet, pour un même budget-temps, d'allonger les distances parcourues entre le domicile et le lieu de travail. Ainsi, le nombre d'actifs habitant et travaillant dans la même commune ou le même secteur a continué de baisser au cours de la dernière décennie : 75% des actifs résidant à Lyon et Villeurbanne y avaient leur emploi en 1990, la proportion est passée à 68% en 2007.

Fortement corrélées à l'évolution du taux de motorisation, la diminution du nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence et l'extension de l'aire urbaine de Lyon (délimitée à partir des navettes domicile-travail) illustrent le phénomène de périurbanisation.

L'agglomération lyonnaise : principal pourvoyeur d'emplois de l'aire urbaine

Sur les 715 000 actifs ayant un emploi et résidant dans l'aire urbaine de Lyon en 2007, environ 600 000 personnes, soit 84% d'entre eux, travaillent dans le périmètre du Sepal. Parmi eux, environ 510 000 habitent à l'intérieur du Sepal alors que 88 000 viennent y travailler depuis le reste de l'aire urbaine.

Inversement, 26 000 habitants du Sepal vont travailler dans le reste de l'aire urbaine.

L'agglomération reste de loin le principal pourvoyeur d'emplois de l'aire urbaine (84% des emplois) et regroupe l'essentiel de la population active ayant un emploi (75% des actifs ayant un emploi).

Le Centre et l'Est : bassins d'emploi dominants

Au sein du Sepal, deux secteurs apparaissent dominants en matière d'emplois : Lyon et Villeurbanne regroupent la moitié des emplois et la plaine de l'est en regroupe plus de 180 000. Le rééquilibrage économique de l'agglomération vers l'ouest et le nord, évoqué largement dans le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, ne s'est pas effectué.

Ainsi, si l'équilibre emplois/actifs est atteint sur l'aire urbaine, des déséquilibres internes apparaissent. A l'échelle du Sepal, le centre et l'est lyonnais ont plus d'emplois que d'actifs (ratios respectivement de 1,11 et 1,13), situation que connaissent seulement quelques communes du nord-ouest : Ecully, Neuville-sur-Saône, Genay.

Hors du Sepal, il en est de même pour quelques pôles d'emplois importants qui correspondent à des grands sites économiques (parc industriel de la plaine de l'Ain, Les Echets, Chesnes, Chasse-sur-Rhône) ou à des villes moyennes comme Vienne, Villefranche-sur-Saône, Bourgoin-Jallieu.

Flux journaliers domicile-travail

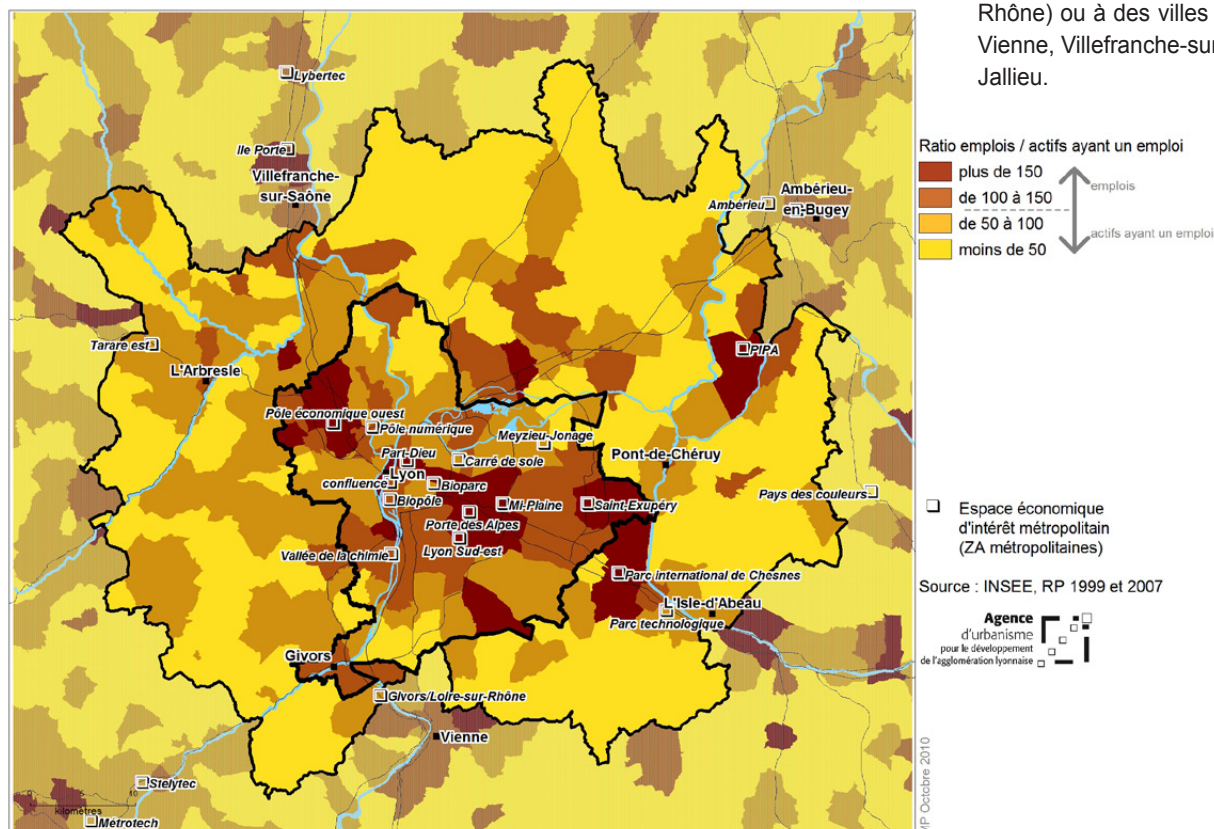
Origine/Destination	Aire urbaine*	Sepal**	Lyon et Villeurbanne	Total
Aire urbaine *	90 000	53 000	35 000	178 000
Sepal **	17 000	176 000	86 000	279 000
Lyon et Villeurbanne	9 000	66 000	183 000	258 000
Total	116 000	295 000	304 000	715 000

* Aire urbaine hors Sepal

** Sepal hors Lyon et Villeurbanne

Source : Insee, RP 2007

Le rapport entre emplois et actifs ayant un emploi témoigne d'un déséquilibre entre lieux d'habitat et lieux d'emploi en périphérie de l'aire urbaine



2.2 Une grande région industrielle

L'agglomération lyonnaise est caractérisée par un socle industriel puissant et diversifié allant du textile à la chimie, en passant par le véhicule industriel, la mécanique ou encore la pharmacie. Cette base productive, marquée par la présence de grands groupes mondiaux, a généré un fort tissu de PME/PMI d'excellence employant une main d'œuvre qualifiée faisant la renommée de l'agglomération lyonnaise. Ce tissu industriel a permis le renforcement d'un pôle de services, le développement de centres de recherche, la constitution d'outils de formation en lien avec le mouvement de tertiarisation continu qui a débuté dans les années 1970 et qui s'est accentué depuis. La chimie, domaine phare de l'agglomération lyonnaise, est un exemple particulièrement illustratif de cette évolution.

L'INDUSTRIE, UNE COMPOSANTE MAJEURE DU TISSU ÉCONOMIQUE LYONNAIS

Historiquement ancrées dans le territoire, les grandes filières industrielles (textile, chimie, pharmacie, métallurgie, construction mécanique et électrique, énergie) sont encore bien présentes dans l'agglomération lyonnaise.

Aux emplois directs qu'elles génèrent, il convient d'ajouter les emplois indirects issus de la sous-traitance, maintenance, services divers (négoce et commerce de gros).

On note néanmoins une diminution annuelle de 3 500 emplois en moyenne depuis 25 ans.

Ces grandes filières industrielles contribuent fortement à la diversification des emplois, à l'attractivité économique et au rayonnement international de l'agglomération, en justifiant par exemple la tenue de salons et congrès liés à ces activités.

Ainsi, le PIB de l'aire urbaine, estimé à 59 milliards d'euros en 2006, est l'équivalent du PIB d'agglomérations comme Madrid, Rome ou Francfort.

Le PIB par habitant revient à 34 500 euros par an, alors que la moyenne constatée dans l'Europe des 27 est de 23 500 euros.

Part des emplois industriels dans les principales aires urbaines françaises en 2007

Aires urbaines	Emplois industriels	Poids en %
Nice	33 200	8
Paris	546 000	10
Lille	55 300	11
Bordeaux	51 100	11
Nantes	44 500	12
Toulouse	68 500	13
Strasbourg	38 300	13
Marseille-Aix	64 200	14
Lyon	130 100	16

Source : Insee- RP 2007

L'ÉVOLUTION DES GRANDES FILIÈRES INDUSTRIELLES EXISTANTES

Cette économie de production évolue rapidement. La plupart des secteurs d'activités délocalisent les activités de production pure, y compris celles, comme l'habillement ou la bijouterie, où le label « made in France » était porteur d'une image forte. Si les centres de recherche, de design, de création se renforcent dans l'agglomération, les unités de production risquent quant à elles de poursuivre leurs délocalisations, inexorablement attirées par un rapport coût/qualité du travail en faveur des pays émergents.

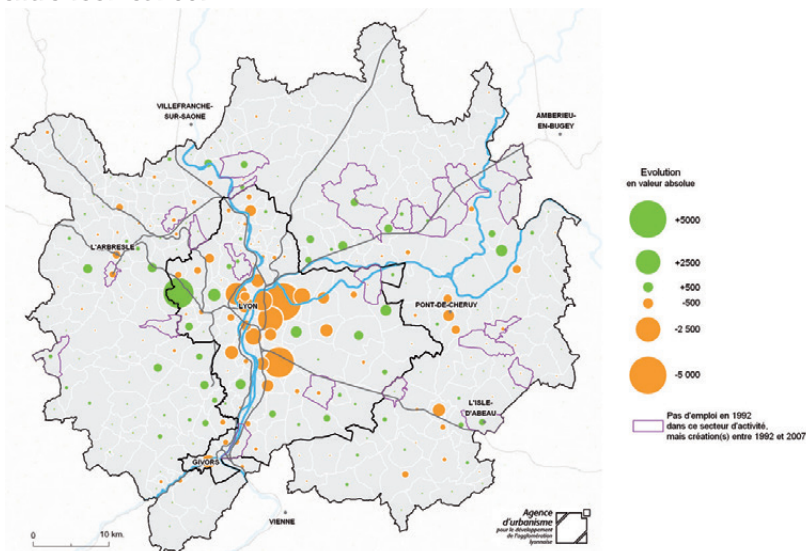
Cette évolution se traduit par une perte importante des emplois industriels dans le centre de l'agglomération, en faveur de territoires éloignés plus éclatés : ainsi, si l'aire urbaine a globalement perdu 18 200 emplois industriels entre 1992 et 2007, c'est en fait sur le territoire du Sepal que ces pertes ont eu lieu (- 20 300). Le reste de l'aire urbaine a donc connu un solde positif d'environ 2 000 emplois industriels.

Les secteurs de la métallurgie et de la mécanique ont particulièrement été touchés ces dernières années en perdant plus de 6 500 emplois entre 1992 et 2007 à l'échelle. Or, la spécificité de l'aire urbaine lyonnaise est forte dans ces secteurs car ils constituent, avec un peu plus de 35 000 emplois, la deuxième concentration d'emplois nationale après Paris (124 000 emplois environ) et avant Lille (environ 12 000 emplois).

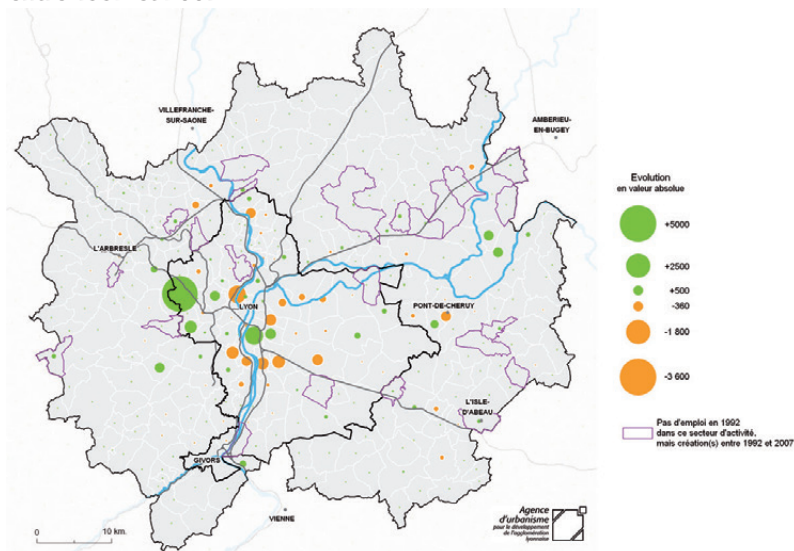
Malgré des pertes importantes d'emplois, **l'industrie** représente 15 % des emplois de l'aire urbaine en 2004 (taux le plus élevé des premières aires urbaines françaises).

Le **secteur de la chimie-pharmacie** redessine la géographie industrielle de l'agglomération, avec 1 500 emplois supplémentaires entre 1992 et 2007 dans le Sepal et 3 500 dans l'aire urbaine.

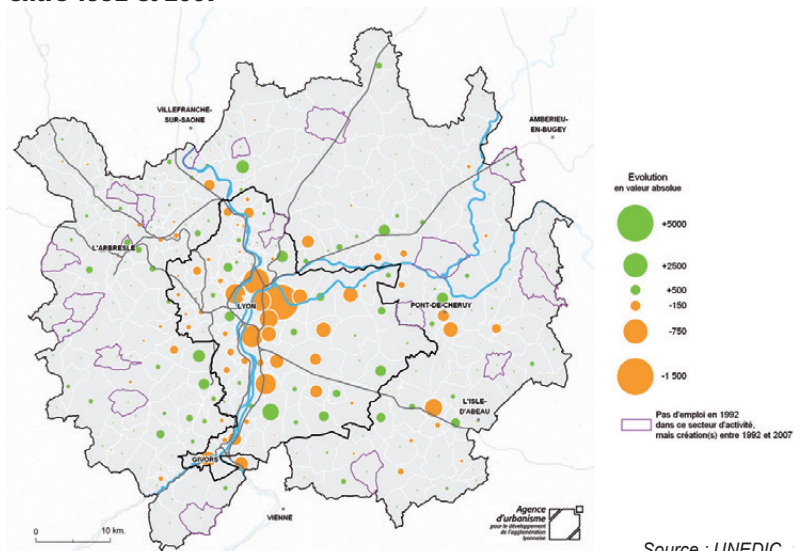
Evolution de l'emploi dans le secteur de l'industrie entre 1992 et 2007



Evolution de l'emploi dans le secteur de la chimie/pharmacie entre 1992 et 2007



Evolution de l'emploi dans le secteur de la métallurgie/mécanique entre 1992 et 2007



Source : UNEDIC, 1992 et 2007

Progression de l'emploi salarié privé dans les services aux entreprises de 1993 à 2009 dans le Scot

Informatique	+ 12 700
Télécom	+ 2 200
Logistique/Transports	+ 9 700
Commerce de gros	+ 3 050
Recherche-développement	+ 700

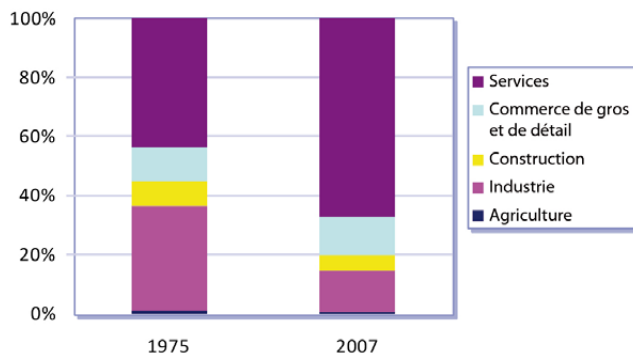
Source : Unedic, 2009

UNE MUTATION PROFONDE LIÉE À LA TERTIARISATION

Les mutations de l'appareil industriel s'accompagnent également d'une évolution vers la recherche, le développement et des productions à forte valeur ajoutée.

L'industrie se « tertiarise » ; on constate en effet qu'un tiers à deux tiers des métiers exercés dans les filières industrielles relèvent des services. Ce mouvement de tertiarisation se vérifie bien par l'évolution de l'emploi salarié entre 1993 et 2009 dans l'aire urbaine lyonnaise, où les emplois liés à la logistique et aux services aux entreprises croissent.

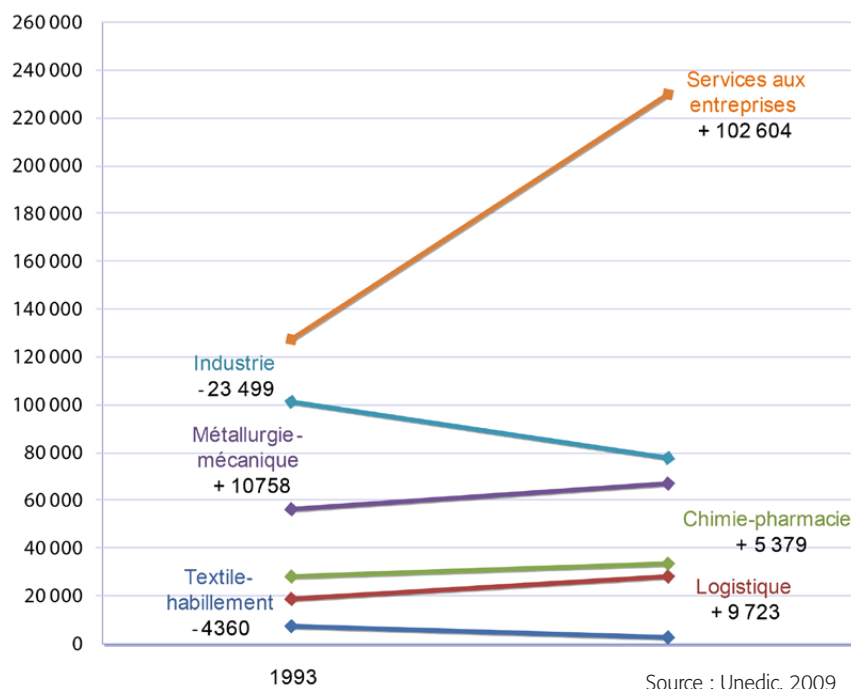
Evolution de l'emploi total dans le Scot entre 1975 et 1999



Source : Insee - RP

N.B. : depuis 1999, la notion d'emploi a évolué au recensement. Les étudiants et les retraités peuvent dorénavant occuper un emploi. Aucune évolution depuis 1999 ne peut être réalisée. La prochaine évolution sur l'emploi portera sur les recensements entre 2006 et 2011 (disponible en 2014).

Evolution de l'emploi salarié privé de 1993 à 2009 dans le Scot



Source : Unedic, 2009

DES TERRITOIRES DE PLUS EN PLUS SPÉCIALISÉS

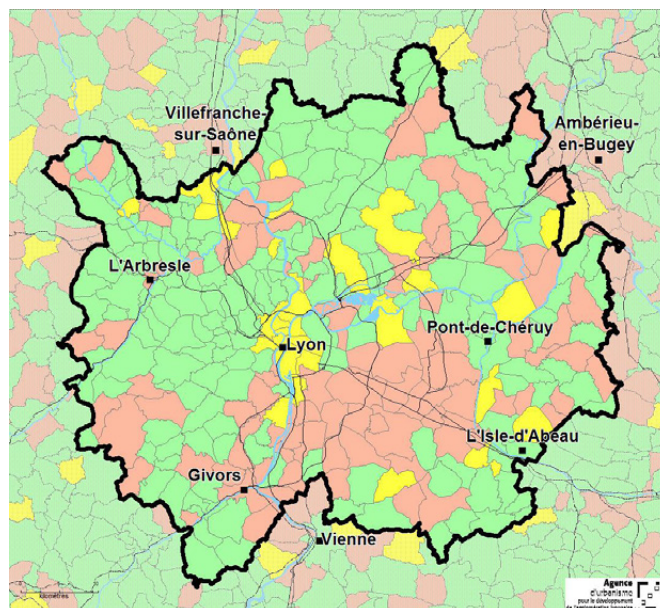
La localisation des activités à l'échelle de l'aire urbaine en 2007 fait clairement apparaître une spécialisation des territoires. Tandis que l'agriculture et la construction caractérisent des zones périurbaines et rurales, l'industrie et la logistique se localisent en périphérie des grands centres urbains et le long des axes de communication.

Les services aux entreprises se diffusent sur l'ensemble du territoire avec néanmoins une concentration sur Lyon-Villeurbanne, l'Ouest lyonnais et l'Isle d'Abeau.

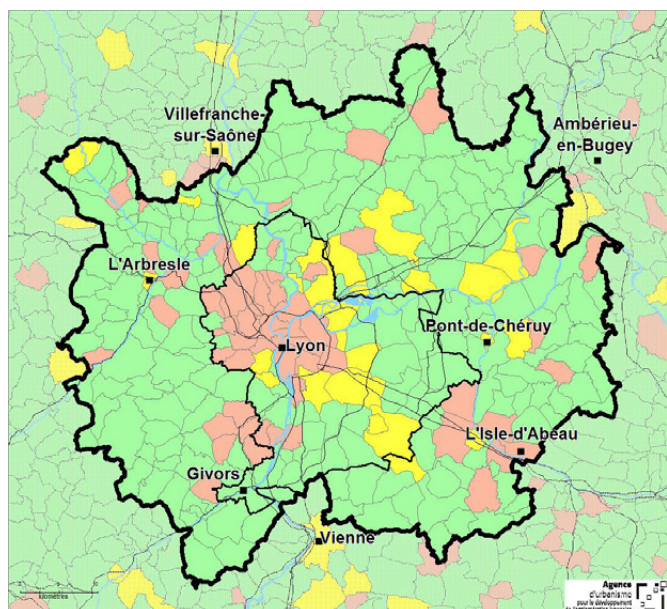
Quant aux services aux ménages, ils se répartissent plus largement dans les territoires, accompagnant la dynamique résidentielle.

Indices de spécificité par secteur d'activité

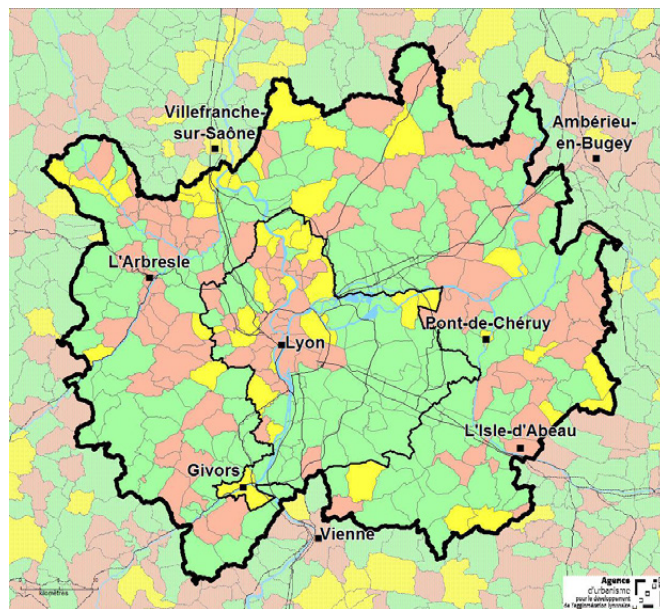
Transport



Services aux entreprises



Services aux particuliers



Ces trois cartes présentent des indices de spécificité en fonction des secteurs d'activités. Ces indices ont été calculés à l'échelle de l'inter-Scot, mais sont présentés sur l'aire urbaine lyonnaise. Ils permettent d'identifier les activités surreprésentées et sous-représentées sur une commune par comparaison avec la structure des effectifs de l'inter-Scot.

$$\text{Indice} = \frac{100 \times \text{nombre d'emplois de l'activité dans la commune} / \text{nombre d'emplois total de la commune}}{\text{Nombre d'emplois de l'activité dans l'inter-Scot} / \text{nombre d'emplois total dans l'inter-Scot}}$$

Indice de spécificité

- sur-représentation (> 110)
- moyenne inter-Scot (90-110)
- sous-représentation (<90)

Source : INSEE, RP 1999 et 2007

Emplois par filières sur l'aire urbaine lyonnaise en 2010

Filières	Nombre d'emplois dans l'aire urbaine lyonnaise en 2010	Grandes entreprises
Filières d'excellence		
Sciences de la vie	56 000	Merial, bioMérieux, Sanofi Pasteur, Merck Serono, Hôpitaux de Lyon, Inserm
Cleantech	129 000	Renault Trucks, Rhodia, Arkema, Tenesol, Serpol, 01db Metravib, Acouphen, Lab SA
Numérique et TIC	23 000	Cegid, Unilog, Capgemini, Atos, IBM, GFI, Sogeti, T Systems, Sopra
Pôles de compétitivité		
Vaccins et diagnostics	Lyonbiopôle	Merial, bioMérieux, Sanofi Pasteur, Hôpitaux de Lyon, Inserm, Genzyme, genOway, Flamel Technologies
Chimie-environnement	Axelera	Rhodia, Arkema, Suez Environnement, Bluestar Silicones, IFP, CNRS, Total, Coatex, Bayer Cropscience, Veolia
Systèmes de transport	Lyon urban Trucks & Bus	Renault Trucks, Irisbus, Keolis, IFP, Inrets, TNT
Textiles techniques	Techtera	Boldoduc, Hexcel, Brochier Technologies, IFTH
Image en mouvement	Imaginove	Atari, Namco Bandai, Electronic Arts, France 3, Phoenix Interactive, Etranges Libellules, Eden Games, Arkane Studios
Secteurs de croissance		
Services supérieurs aux entreprises : recherche, ingénierie, publicité, conseil, architecture	57 000	Veritas, 01dB-Metravib, IFP, Ernst&Young, Algoé, Egis Rail, Coface SCRL
Logistique et transport	54 000	Dentressangle, TNT, Keolis, CGVL, Calberso
Services opérationnels aux entreprises : sécurité, nettoyage, poste, location	53 000	GSF Mercure, Securitas, ACTA, ISS Abilis, Onet, L'Union, Prosegur, Sin&stes
Bâtiments, travaux publics	50 000	Cegelec, Spie, Cari, Campenon Bernard, Appia, Seitha, GFC, Snef, Perrier TP
Métallurgie, mécanique, plasturgie, construction électrique et électronique	47 000	Alstom, Seb, Aldes, ABB, Bosch, Fagorbrandt, Valeo, Carrier, Potain, Plastic Omnium, Toray Plastics, Danfoss, Philips, Ferraz Shawmut
Activités financières et immobilières	41 000	Crédit agricole, Lyonnaise de banque, LCL, April, Apicil, Opac, Alliade
Hôtellerie, restauration, loisirs	39 000	Olympique lyonnais, Bocuse, Le Bec, Casinos (Lyon, la Tour-de Salvagny), Sofitel, Hilton, Radisson
Intérim	25 000	Adecco, Adia, Manpower, Randstad
Agroalimentaire	10 000	Candia, Bonduelle, Toupargel, Panzani, Martinet, Distriborg
Energie	9 000	Total, Areva, EDF, Compagnie nationale du Rhône, GDF-Suez, Dalkia
Mode et textile	8 000	Zilli, Nathalie Chaize, Lise Charmel, Hermès, Brochier, Lejaby, Korloff

Source : Opale, Agence d'urbanisme

LA PROFONDE MUTATION DE LA CHIMIE LYONNAISE

Un rôle économique majeur

De Neuville-sur-Saône à Givors, la Vallée de la chimie concentre, essentiellement aux portes sud de Lyon, près de 10 000 emplois directs, auxquels il convient d'ajouter les emplois indirects liés à la maintenance des sites et aux services divers. Elle constitue un site à forts enjeux économique et environnemental, et connaît une profonde mutation en lien avec les marchés mondiaux et la montée en puissance de préoccupations sociétales.

Ainsi, très dépendante de centres de décisions extérieurs au territoire, la chimie lourde se délocalise massivement dans les pays à faible coût de main d'œuvre, et en direction des marchés émergents (Asie), entraînant une baisse régulière, mais modérée, du nombre d'emplois : - 900 entre 2002 et 2007 sur l'aire urbaine de Lyon.

La chimie lyonnaise se repositionne donc sur des productions à forte valeur ajoutée, dite « de spécialités », exigeant un intense processus de recherche-développement et de modernisation des méthodes, dans lequel les grands groupes continuent à investir.

Un site urbain concerné par les risques technologiques

Ces évolutions s'accompagnent de réorganisations de sites (regroupement d'unités, libération d'immobilier ou de foncier), qui interrogent directement les collectivités sur le devenir des espaces libérés, souvent pollués mais représentant une opportunité foncière dans un contexte de forte tension immobilière.

La proximité de zones résidentielles génère également des contraintes fortes, notamment dans la gestion des risques industriels et technologiques, rendue plus contraignante depuis la loi Bachelot du 30 juillet 2003.

Un pôle à vocation mondiale

Parallèlement à la politique de requalification de la zone industrielle initiée depuis 2004 par la communauté urbaine de Lyon, la création du pôle de compétitivité Axelera en 2005 a pour objectif d'améliorer les synergies entre centres de recherche, entreprises et unités de formation. De « vocation mondiale », Axelera a pour ambition de devenir un pôle industriel et scientifique leader en Europe, figurant dans le Top 5 d'ici 2010, vitrine de la chimie du futur reposant sur la création de produits et de procédés plus propres.

Cette nouvelle dénomination devrait permettre d'accroître la visibilité nationale et internationale de l'agglomération lyonnaise dans ce secteur et constituer un levier d'attractivité pour capter des projets et des financements d'envergure.

Majoritairement implantée sur une zone industrielle de 800 hectares créée dans les années 1960 au sud de Lyon, **l'activité chimique** représente environ 6 500 emplois dans quinze grands groupes industriels, principalement dans la pétrochimie, les combustibles-carburants et des gaz industriels, avec des leaders nationaux comme Total, Arkema, Rhodia, Huntsmann, Air Liquide. Deux centres de recherche de renom sont également présents : le CNRS et l'Institut français du pétrole (IFP).



La Vallée de la chimie à Feyzin

2.3 La logistique : fonction majeure de la région lyonnaise

La région Rhône-Alpes est la seconde région logistique de France derrière l'Île-de-France. En lien avec la mutation du secteur, qui tend à concerner l'ensemble des sociétés industrielles et commerciales, l'emploi a fortement progressé depuis 1992. La logistique est devenue un élément capital dans l'organisation des échanges.

Les atouts de la région lyonnaise, notamment sa situation géographique, constituent des éléments d'attractivité pour les professionnels du secteur.

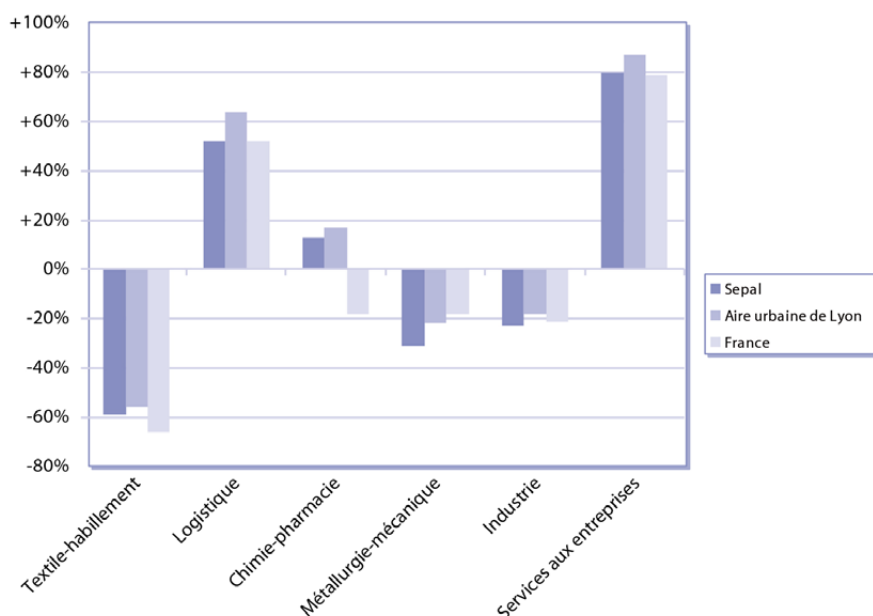
UNE FORTE PROGRESSION DE L'EMPLOI

L'emploi salarié dans la branche transport-logistique a connu une progression de 64 % entre 1993 et 2009 dans l'aire urbaine de Lyon¹² (Sepal : + 52 %, France : + 52 %).

Cette croissance de l'emploi, nettement plus rapide que celle de l'emploi total (+ 26 %), est favorisée par le mouvement d'externalisation des fonctions logistiques et transport auprès d'entreprises spécialisées.

Par ailleurs, la nature des emplois évolue : si les emplois liés à l'entreposage (personnels de quai, magasiniers, caristes) et au transport (conducteurs routiers) restent majoritaires, l'éventail des métiers s'est élargi avec l'intégration d'opérations à valeur ajoutée ou de gestion informatique des flux (informaticiens, gestionnaires de stocks).

Evolution de l'emploi salarié privé entre 1993 et 2009



Entre 1993 et 2009, en France comme dans l'aire urbaine lyonnaise, ce sont les secteurs de la logistique et des services aux entreprises qui ont connu la croissance la plus forte de l'emploi salarié privé.

DE GRANDS PÔLES LOGISTIQUES

Avec une offre de 3 554 000 millions de m² de locaux, la région urbaine lyonnaise s'affirme comme le second pôle logistique français. Depuis 2002, entre 200 000 et 400 000 m² de locaux logistiques sont placés chaque année par les grands opérateurs immobiliers. En 2008, 430 000 m² ont ainsi été placés, dont 69 % en neuf.

Le Nord-Isère s'affirme comme le premier pôle logistique de la région urbaine lyonnaise, avec 52 % de l'offre immédiatement disponible. Viennent ensuite la plaine de l'Ain avec 24 % de l'offre et le secteur de la 1^{re} couronne avec 22 %.

¹² Source Unedic, qui ne rend compte que des emplois salariés privés et exclut de fait l'emploi des grandes entreprises nationales (SNCF, La Poste...), l'emploi public, les travailleurs indépendants et les chefs d'entreprises

UNE OFFRE FONCIÈRE LIMITÉE

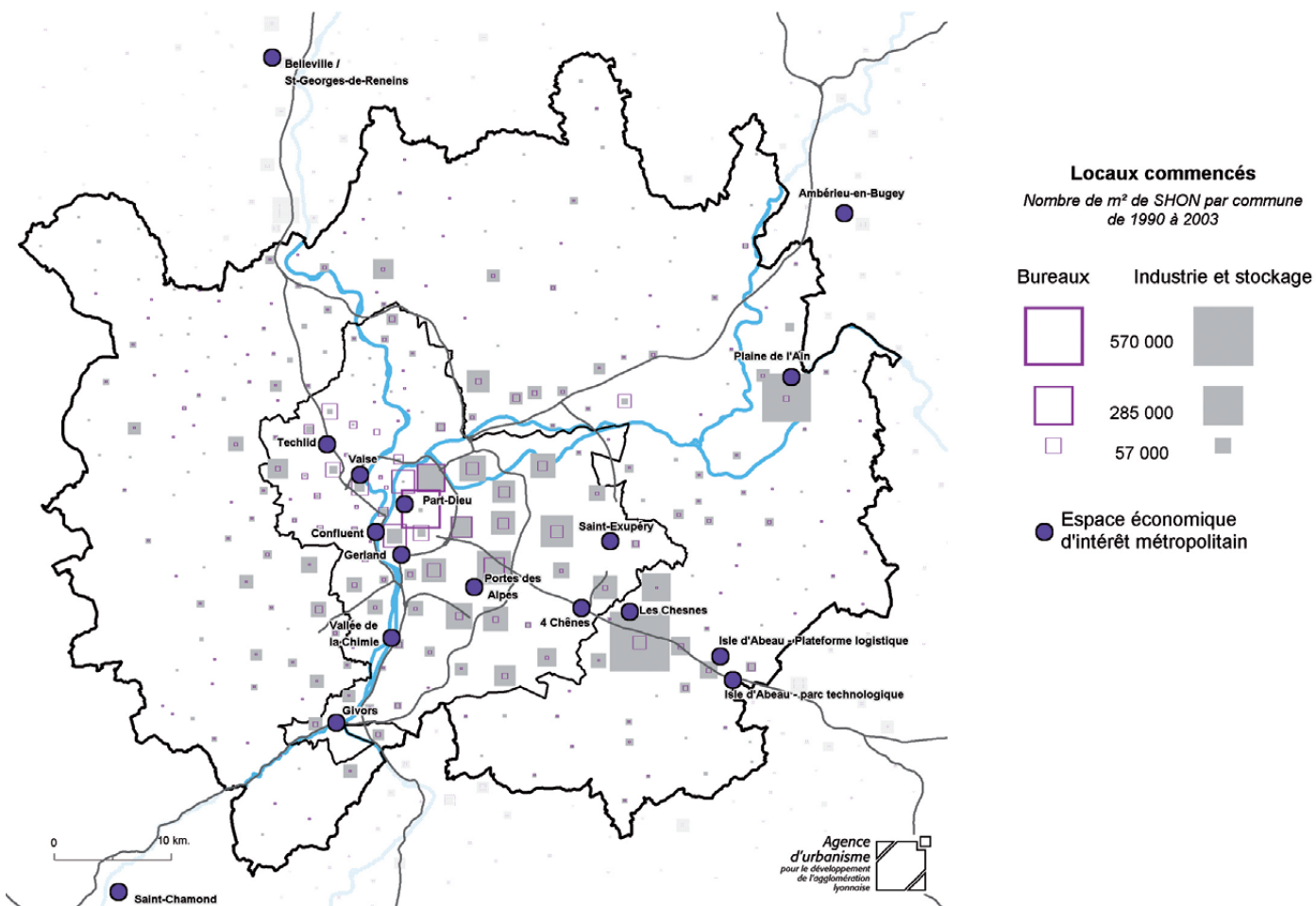
La logistique a consommé en moyenne 70 hectares par an ces dernières années dans la région lyonnaise. Même si cette tendance se ralentit, il resterait encore au rythme actuel plusieurs centaines d'hectares à identifier comme zones d'accueil des activités logistiques.

Selon le Schéma de cohérence de la logistique élaboré par la Rul pour la période 2005-2020 et adopté en septembre 2006, le territoire ne peut répondre à moyen terme à la forte demande et risque de se trouver en situation de pénurie.

Ainsi, 700 hectares seraient nécessaires a minima pour l'accueil de ces activités si on réduisait de moitié le rythme de consommation foncière à 35 hectares par an.

Le développement de la multimodalité, l'amélioration de la gestion des flux, les préoccupations paysagères (éviter les risques de mitage liés à des implantations désordonnées) plaident également, selon le Schéma de la Rul, pour des espaces dédiés de taille significative, autour de 100 hectares par site.

Les mises en chantier des bureaux, des locaux d'industrie et de stockage dans l'aire urbaine lyonnaise



Les disponibilités et le coût du foncier appellent un desserrement des activités logistiques vers la périphérie depuis une trentaine d'années. L'est de l'agglomération a largement porté ce redéploiement : le parc industriel de la plaine de l'Ain et le parc international d'activités de Chesnes (Saint-Quentin-Fallavier) totalisent à eux deux presque un million de m² de shon dédiés à l'industrie et au stockage.

L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MULTI-MODALITÉ

La route, premier mode de transport

Les approvisionnements et expéditions des sites logistiques génèrent des flux de marchandises, essentiellement routiers. En Rhône-Alpes, dans le cadre des flux internes, la route représente 98 % des tonnages transportés, le fer 1 %. Même si le transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône connaît une progression grâce à la mise en place de navettes fluviales régulières entre le port Lyon-Edouard Herriot et le port de Marseille, il ne représente encore que 1 % des tonnages transportés.

L'absence d'un chantier de transport combiné rail-route

Le développement futur de la logistique suivant des critères plus respectueux de l'environnement passe nécessairement par un partage modal en faveur du rail et de la voie d'eau.

Or, l'insuffisance du transport combiné en France se heurte également à une saturation du trafic en région lyonnaise et à l'absence d'un chantier de transport combiné rail-route de grande taille répondant aux normes actuelles de rentabilité.

L'absence de mise en œuvre de trois projets de plateformes logistiques prévues dans le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (Chasse-sur-Rhône, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, zone des Quatre Chênes) explique en partie cette situation.

Ce transport combiné dans l'agglomération lyonnaise est actuellement assuré sur deux sites :

- le site de Vénissieux-Saint Priest pour le rail-route, avec deux chantiers : CNC et Novatrans,
- le port Lyon-Edouard Herriot pour le transport combiné routier-fluvial.

Ces deux sites, à l'étroit au cœur des zones urbanisées, ne disposent pas des réserves de développement à même de répondre, seuls, aux besoins futurs de l'agglomération.

Les projets en cours pour améliorer l'intermodalité

Deux projets significatifs sont prévus pour améliorer l'intermodalité :

- à court ou moyen terme, un projet de plateforme d'autoroute ferroviaire sur ligne existante à Grenay,
- à plus long terme, au sud de la plateforme Saint Exupéry, un projet à long terme d'équipement intermodal mixte, éventuellement multi-technique, comprenant au moins une fonctionnalité d'autoroute ferroviaire à grand gabarit connectée au Lyon-Turin.



Livraison à la Part-Dieu, Lyon 3^e

La logistique urbaine : une préoccupation croissante

Le transport des marchandises en ville fait l'objet d'une préoccupation croissante, qui se traduit par son intégration aux plans de déplacements urbains. L'enjeu est double : réduire la pollution et la congestion urbaine tout en maintenant le dynamisme économique des villes et la réponse à la demande.

L'action des collectivités, limitée en raison du caractère privé du transport de fret, peut se situer à six niveaux :

- la constitution de point de livraisons (comme les Points Rapido testés à Lyon), expérimentations qui souffrent de l'absence de contrôle de l'occupation des places ;
- des implantations logistiques à vocation de proximité avec le concept « d'Espace logistique urbain » (ELU), c'est-à-dire de lieu intermédiaire pour opérer des ruptures de charge, proposer des services aux commerçants comme aux particuliers.

- la création de centres de services autour du transport de marchandises, notamment de « centres routiers » (sites gardiennés avec restaurants, sanitaires, douches), pour éviter les stationnements anarchiques de poids lourds. De tels centres manquent dans l'agglomération lyonnaise ;
- l'harmonisation des réglementations municipales concernant la circulation des poids lourds, via les plans de déplacements urbains ;
- l'utilisation des modes doux pour les fonctions de redistribution (vélos, et véhicules utilitaires légers).
- l'utilisation de rames de tramway à l'exemple de la Suisse pour assurer le cheminement de colis dans les zones denses

Le transport fluvial : voie d'avenir

Le Rhône assure près de la moitié du transport fluvial de marchandises avéré au niveau national, ce dernier représentant 5% du trafic total tous modes de transport confondus. Le fret fluvial est aujourd'hui en plein essor. Le trafic fluvial rhodanien connaît une forte progression avec 1,2 milliard de tonnes transportées et près de 100 000 éclusages en 2005.

La fonction économique du fleuve se révèle aussi à travers le tourisme fluvial. Plusieurs haltes fluviales ont été créées à Givors, Lyon et Albigny-sur-Saône.

Le Port Lyon-Edouard Herriot : poumon économique

Au coeur de l'agglomération le port de Lyon-Edouard Herriot (PLEH) est un pôle logistique important qui couvre près de 200 hectares au sud de Lyon et offre plus de 100 hectares de terrains à vocation industrielle et logistique. géré par la Compagnie nationale du Rhône (CNR), il dispose d'un terminal-conteneurs qui le place parmi les premiers ports intérieurs français.

La place de Givors dans le transport fluvial

Givors se positionne dans le transport fluvial à travers son port pétrolier qui accueille la division « additifs et carburants spéciaux » du groupe Total. Par ailleurs, au sud de la commune, la zone industrialoportuaire de Givors Loire-sur-Rhône, qui est identifiée par la DTA comme site économique métropolitain, a vocation à renforcer le système portuaire de la métropole.

Cette zone a fait l'objet d'une charte de développement entre les propriétaires et les collectivités concernées en juin 2009. Elle a pour objet de mettre en oeuvre dans la durée les orientations communes des deux Scot concernés.



Quai du port Lyon-Edouard Herriot

2.4 L'importance de l'innovation et de l'économie de la connaissance

La compétitivité recherchée à l'échelon international et l'évolution rapide des technologies imposent aux industriels et aux collectivités des choix de spécialisation liés aux principaux secteurs d'excellence lyonnais. La pharmacie et la chimie évoluent vers les bio-industries et les biothérapies ; le textile et l'habillement s'orientent vers les usages techniques et fonctionnels et la création de mode ; l'informatique, l'électronique et la mécanique se marient pour inventer la mécatronique. La prise en compte de marchés émergents contribue aussi à l'élaboration nationale et locale d'une stratégie industrielle plus ciblée, dans le cadre d'une politique européenne de soutien à la compétitivité.

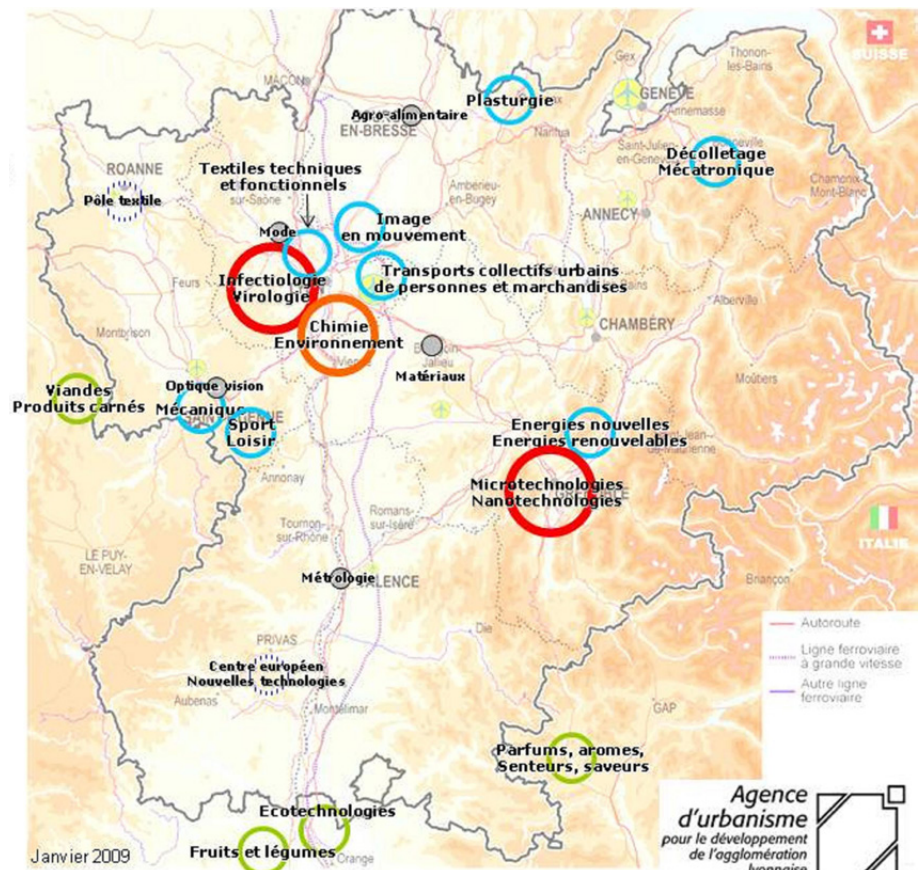
A l'échelle de l'agglomération lyonnaise, cette nouvelle stratégie de renforcement de filières d'excellence se traduit par la labellisation de cinq pôles de compétitivité dont deux d'envergure mondiale : Lyonbiopôle® en virologie et Axelera® en chimie-environnement.

Un **pôle de compétitivité** se définit comme la combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche, engagés dans une démarche partenariale pour développer des projets communs innovants. La labellisation « pôle de compétitivité » induit des avantages fiscaux pour les entreprises qui participent à un projet de recherche et développement identifié et s'implantent dans la zone prédéfinie. La Région Rhône-Alpes accueille quinze pôles de compétitivité, dont cinq sont partagés avec d'autres territoires. Environ 500 PME se sont mobilisées dans ces dispositifs.

Les pôles de compétitivité en Rhône-Alpes

- Pôles mondiaux
- Pôles à vocation mondiale
- Pôles labellisés
- Pôles labellisés hors région RA
- Autres pôles
- Autres spécialités

Les pôles de compétitivité en Rhône-Alpes



LA POLITIQUE DES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ

Lancés par un appel à projets de la Datar à l'automne 2004 dans un cadre européen de soutien à la compétitivité, les pôles de compétitivité marquent une nouvelle étape dans l'action de l'Etat en faveur de l'industrie, de l'innovation et de l'attractivité du territoire français. Reconnaisant le caractère structurant de l'industrie française et son effet d'entraînement sur l'ensemble de l'économie nationale, cette politique vise à articuler fortement recherche, enseignement supérieur et entreprises.

Au niveau national, 71 pôles ont été labellisés au printemps 2005, avec notamment 7 pôles mondiaux, 10 pôles à vocation mondiale et 54 pôles à vocation nationale ou régionale.

Le pôle mondial sur l'infectiologie et la virologie a pour objectif de développer une recherche de haut niveau dans le domaine du vaccin. Il s'appuie sur 17 000 emplois (dont 2 500 chercheurs en virologie), la présence de leaders mondiaux (comme bioMérieux, Sanofi Pasteur et Merial), un tissu de PME et de filiales de grands groupes, une insertion dans des réseaux nationaux (Cancéropôle) ou européens (Eurobiocluster), des équipements internationaux (comme le Synchrotron European Synchrotron Facility). Ce pôle s'articule avec la région grenobloise.

Le pôle à vocation mondiale sur la chimie verte a pour objectif de conjuguer chimie et environnement à travers la conception de nouveaux produits plus durables et de nouveaux procédés de fabrication plus propres. Ce pôle bénéficie d'un potentiel de recherche, de développement et d'innovation important avec notamment cinq centres de recherche au sein de la Vallée de la chimie et plus de 6 300 emplois. Le pôle peut également s'appuyer sur un potentiel régional de formation de quelques 1 300 ingénieurs chimistes et 1 350 docteurs en chimie par an.

Trois autres pôles à vocation nationale et régionale ont également été désignés :

- sur les systèmes de transport de personnes et de marchandises en milieu urbain,
- sur les loisirs numériques,
- sur les textiles à usage technique et fonctionnel.

LYON, TÊTE DE PONT D'UN RESEAU THEMATIQUE DE RECHERCHE AVANCÉE EN INFECTIOLOGIE

Le Pacte pour la recherche, lancé en mai 2006 par le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, prévoit la possibilité pour les universités, organismes de recherche et grandes écoles de se constituer en Réseaux thématiques de recherche avancée (RTRA). Ils ont pour objectifs de devenir des hauts lieux de la recherche au plan international.

Douze projets de réseaux thématiques de recherche avancée ont été retenus par le gouvernement, ainsi qu'un projet de réseau de centres thématiques internationaux en sciences humaines et sociales. Ces treize projets fédèrent plus d'une cinquantaine d'institutions d'enseignement supérieur ou de recherche et rassemblent 5 900 chercheurs et enseignants-chercheurs.

L'agglomération lyonnaise a été retenue pour un RTRA sur les innovations thérapeutiques en infectiologie. Il s'appuie sur des instituts, entreprises et centres de recherche implantés de longue date à Lyon comme le CNRS, l'Inserm, l'Inra, et le pôle de compétitivité mondial sur l'infectiologie et la virologie.

Il doit permettre de mieux relier la recherche aux développements industriels et à la production pharmaceutique et de lui faire atteindre un niveau d'excellence et de visibilité internationale.

Rassemblant 27 laboratoires avec plus de 1 500 chercheurs, enseignants-chercheurs et post-doctorants, ce projet se concentre géographiquement sur le site du Technopôle Lyon-Gerland, en association avec le campus de la Doua et le pôle santé Rockefeller.

Par ailleurs, huit réseaux thématiques de recherche et de soins (RTRS) ont été labellisés en 2007 dont trois en Rhône-Alpes :

- sur le handicap neurologique,
- sur le traitement de certains cancers,
- sur les sciences de la transplantation d'organes et de tissus.

LYON, CENTRE DE RECHERCHE EN SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Dans le domaine des sciences humaines et sociales, Lyon a également été labellisé centre thématique international avec Paris, Aix-Marseille et Nantes.

Ces quatre centres français font partie des vingt lieux d'échanges qui ont été créés dans le monde sous le nom d'instituts d'études avancées pour renforcer la recherche dans tous les domaines des sciences humaines et sociales.

L'objectif est, au sein de structures originales conçues comme des foyers d'attractivité, de regrouper des chercheurs, enseignants-chercheurs ou intellectuels de renommée internationale, étrangers pour la moitié d'entre eux.



Source : <http://www.flickr.com/photos/25182370@N05/2377487945/sizes/o/>

Le salon Pollutec : l'occasion pour l'agglomération lyonnaise de valoriser son potentiel dans le domaine de l'environnement et des énergies vertes.

2.5 Le commerce : une activité structurante pour le territoire

Les résultats de la 9^e enquête « Consommateurs » livrée en 2012 sur l'agglomération lyonnaise confirment des tendances constatées au plan national en matière de comportements d'achats des ménages et semblent annoncer la remise en cause d'un modèle : progression ralentie du potentiel de consommation, arbitrages des ménages en faveur des dépenses prioritaires (logement, santé, énergie), croissance des achats en ligne, émergence de nouveaux postes de dépenses (mobile, internet, ...), etc. Cette observation met également en évidence le profil singulier de l'agglomération lyonnaise : un équipement commercial dense et diversifié, où le « centre » Lyon-Villeurbanne génère 40 % du chiffre d'affaires, une armature commerciale « équilibrée » avec une grande variété de pôles commerciaux plutôt bien répartis sur le territoire, et une aire d'attraction qui dépasse très largement les limites du département du Rhône.

Petits commerces : surface de vente de moins de 300 m²

Grandes surfaces : surface de vente de plus de 300 m²

Supermarché : magasin à dominante alimentaire d'une surface de vente comprise entre 300 m² et 2 500 m².

Hypermarché : magasin à dominante alimentaire d'une surface de vente supérieure à 2 500 m²

Chiffres-clés du commerce dans l'agglomération lyonnaise (Sepal)

- plus de 14 000 activités commerciales (commerces, services, auto)
- plus de 918 000 m² de surfaces commerciales de plus de 300 m²
- 7,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel
- une zone de chalandise de 1 600 000 habitants

Peu d'activités ont autant d'impact sur l'attractivité urbaine, les flux de personnes et sur la qualité de vie dans les quartiers que le commerce. Le législateur ne s'y est pas trompé puisqu'il a renforcé depuis 2008 la portée des Scot dans ce domaine en soumettant les autorisations commerciales à des critères d'aménagement du territoire et au principe de compatibilité avec les orientations du Scot.

Bien avant ces réformes, l'agglomération lyonnaise s'est dotée d'outils de connaissance et de régulation en matière de commerce. Dès le début des années 1970, la demande et l'offre commerciale ont fait l'objet d'enquêtes régulières sur le comportement d'achat des ménages. A partir des années 1990, la Communauté Urbaine de Lyon, en partenariat avec les organismes consulaires et le Conseil général du Rhône, a mis en place sur son territoire un Schéma d'Urbanisme Commercial (SDUC) qui définit le cadre stratégique du développement commercial même s'il n'est pas opposable.

Dans la continuité de cette démarche, le Sepal a dressé en 2014 un diagnostic du commerce sous forme d'un Livre Blanc. Mené à trois échelles - l'agglomération, les bassins de vie, les pôles commerciaux -, cet état des lieux a mis en évidence à la fois le profil singulier du territoire lyonnais en matière de commerce tout autant que l'évolution des pratiques de consommation.

UN APPAREIL COMMERCIAL PUISSANT QUI COUVRE LES BESOINS DU TERRITOIRE

Par le dimensionnement et la nature de l'offre commerciale qu'elle accueille, l'agglomération lyonnaise est comparable aux grandes métropoles européennes. Rapporté à l'échelle de l'aire métropolitaine - entendue comme le périmètre de l'inter-Scot, l'appareil commercial de l'agglomération, avec 14 000 commerces, pèse près de 60 % du nombre total d'établissements. Il représente 918 000 m² de surfaces commerciales de plus de 300 m², soit environ la moitié de la surface commerciale métropolitaine. Son chiffre d'affaires s'élève à plus de 7 milliards d'euros tout format confondu, soit 67% du chiffre d'affaires global réalisé par le commerce sur un territoire de 3,5 millions d'habitants.

L'appareil commercial de l'agglomération rayonne sur une zone de chalandise de 1 600 000 habitants. Le poids du commerce non alimentaire - qui réalise 54 % du chiffre d'affaires global du commerce - explique en grande partie cette attractivité au-delà de l'agglomération tout comme la présence d'enseignes à vocation nationale et internationale dont certaines restent inédites à l'échelle régionale.

La quasi-totalité des besoins de l'agglomération est couverte par cet appareil commercial : le taux d'évasion commerciale (10 %) est relativement faible et principalement dû aux achats à distance (e-commerce, m-commerce, vente par correspondance). C'est pourquoi le taux de couverture des besoins - mesuré par le rapport entre les dépenses de consommation des ménages et le chiffre d'affaires du commerce - s'établit quasiment à l'équilibre en 2011. Il faut cependant noter que ce taux s'érode lentement depuis 2001. Les causes en sont diverses : montée en puissance de l'équipement commercial des territoires voisins, mobilité croissante des habitants et des consommateurs, émergence du commerce numérique.

UN ÉQUIPEMENT COMMERCIAL DENSE ET DIVERSIFIÉ, TRÈS PRÉSENT AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

Le commerce traditionnel continue d'occuper une place significative dans l'agglomération lyonnaise qui se distingue d'autres agglomérations par le poids plus élevé des « petits » commerces de moins de 300 m² qui représentent près de 50 % du nombre total de commerces.

L'offre commerciale lyonnaise se caractérise également par une grande diversité de pôles commerciaux, de taille et de fonctions variées, bien répartis sur le territoire. Avec 626 m² pour 1 000 habitants, la densité de grandes surfaces est inférieure d'environ 50 % à celle d'autres agglomérations françaises telles que Lille, Bordeaux et Toulouse.

Fait marquant, le secteur centre de l'agglomération (Lyon Villeurbanne) accueille des pôles commerciaux de première importance (Part-Dieu, Presqu'île, Rive Gauche, Confluence, etc.). Ce territoire central concentre ainsi 60 % des activités commerciales et 40 % du chiffre d'affaires du commerce non alimentaire de l'agglomération, soit un chiffre supérieur de 50 à 100% à celui que connaissent d'autres grandes agglomérations françaises. Nombre de celles-ci enregistrent en effet une diminution du chiffre d'affaires commercial de leur centre au profit des sites périphériques.

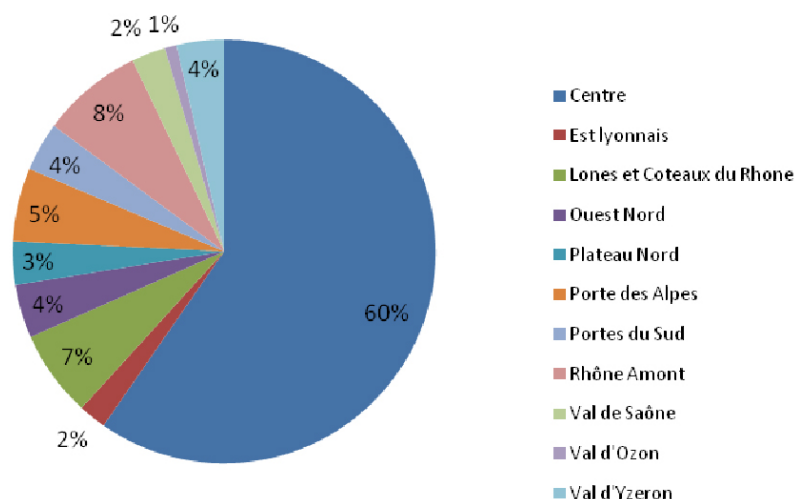
Autre singularité lyonnaise, l'appareil commercial possède une structure relative-

Le poids commercial de l'agglomération lyonnaise dans l'aire métropolitaine (hors SCOT Sud Loire et Loire Centre)

	Nombre de commerces	m ² grandes surfaces	Densité grandes surfaces	Chiffre d'affaires (M€)	Taux d'évasion global
Agglo lyonnaise	14.141	840.401	626	7.592	10%
Beaujolais	2.412	182.161	902	889	30%
Boucle du Rhône	698	60.840	762	283	41%
Bucopa	1.141	136.126	1.032	494	28%
Nord Isère	2.002	199.108	968	894	21%
Ouest Lyonnais	920	29.479	251	218	69%
Rives du Rhône	1.692	157.305	907	732	26%
Dombes	268	21.870	716	88	59%
Monts du Lyonnais	239	13.216	400	65	60%
Val de Saône	393	29.493	490	119	70%
Ensemble	23.906	1.669.999	-	11.374	-

Source : CCIR Rhône Alpes/inter-Scot 2013 (données 2008)

Répartition du commerce par bassins de vie dans l'agglomération lyonnaise



ment équilibrée puisque les onze pôles les plus importants ne représentent que 50 % du chiffre d'affaires commercial de l'agglomération, évitant ainsi une hypertrophie de l'offre sur quelques sites et laissant une part significative à des pôles commerciaux secondaires, notamment en milieu urbain, au commerce traditionnel et au commerce non sédentaire.

DES POLES COMMERCIAUX HIÉRARCHISABLES EN FONCTION DE LEUR RAYONNEMENT

Les vingt-quatre pôles commerciaux identifiés par le SCOT pèsent lourd dans l'armature commerciale de l'agglomération lyonnaise et justifient une attention particulière.

Les résultats de la 9^e enquête sur les comportements d'achats en région lyonnaise ont conforté la différenciation opérée par le Scot entre des « pôles d'agglomération » et des « pôles de bassins de vie ». Cette distinction a été établie en fonction du type d'offre commerciale présente, du poids économique et du rayonnement des différents pôles, et en tenant compte des projets connus à horizon du SCOT.

- l'offre commerciale d'agglomération repose sur quatorze pôles dits « d'agglomération » dont les aires de chalandise dépassent le plus souvent l'échelle du bassin de vie dans lequel ils se situent. Pour la quasi-totalité des pôles d'agglomération, leur chiffre d'affaire provient pour plus des 2/3 de clients extérieurs au bassin de vie.
- l'offre commerciale de bassin de vie repose notamment sur dix pôles dits « de bassin de vie », le plus souvent organisés autour d'un hypermarché alimentaire. Saint-Genis Barolles et Caluire 2 mis à part, ils génèrent tous un chiffre d'affaires inférieur à 150 M€ correspondant à une zone de chalandise de proximité. Leur chiffre d'affaires provient en général pour moitié du bassin de vie dans lequel ils se situent.

DES POLES COMMERCIAUX PLUS OU MOINS BIEN INTEGRÉS DANS LA VILLE

Le paysage commercial de l'agglomération lyonnaise comprend aussi bien des centralités commerciales historiques (Presqu'île, Gratte-Ciel) que les pôles commerciaux de dernière génération mêlant commerces et loisirs (Confluence, Carré de Soie) en passant par les grands développements commerciaux de première et de deuxième couronne. Le degré d'intégration urbaine de ces pôles diffère selon leur localisation dans l'agglomération et les dynamiques de développement dans lesquelles ils s'insèrent. On peut ainsi distinguer plusieurs types de pôles :

- des pôles de l'hypercentre totalement intégrés dans les tissus urbains : Confluence, Presqu'île, Rive Gauche, Part-Dieu, Gratte-Ciel pour Lyon Villeurbanne.
- des centralités commerciales communales tels que Genas et Saint-Symphorien-d'Ozon, qui ont vocation à se renforcer.
- des pôles de première couronne, plus ou moins intégrés à leur environnement urbain. Historiquement périphériques, construits pour l'accès automobile sur des modèles peu denses, ces pôles sont aujourd'hui rattrapés par la ville. Ainsi en est-il, par exemple, de Caluire 2, Pérolles, Bron Mermoz, Vénissieux Puisoz, Saint-Genis Barolles à Saint-Genis-Laval ou encore Givors Deux vallées. Pour la plupart, ces pôles ont encore du mal à dialoguer avec leur environnement immédiat alors même qu'ils remplissent une fonction de commerce de proximité pour les ménages avoisinants.



Le pôle Givors 2 Vallées à Givors

En marge de ces trois catégories, les pôles de Chaponnay et Genay occupent une place à part, en raison de leur localisation au sein de zones d'activités de deuxième couronne proches de voiries structurantes (RD 147 pour l'Ozon, RD 433 pour le Val de Saône). Trop éloignés des quartiers résidentiels, ils relèvent plutôt d'une intégration dans les tissus économiques à proximité.

UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL SOUTENU MAIS REGULÉ

La Loi de Modernisation de l'Economie (LME) a relevé en 2008 le seuil d'attribution des autorisations commerciales de 300 à 1 000 m², rendant ainsi difficiles les comparaisons statistiques dans le temps long. Sur la période 2009-2014, le rythme global des autorisations commerciales délivrées par les Commissions départementales d'Aménagement commercial (CDAC) et la Commission nationale d'Aménagement commercial (CNAC) sur le territoire de l'agglomération lyonnaise s'est élevé à 30 000 m² de surfaces de vente en moyenne chaque année.

Ce rythme, qui traduit le dynamisme commercial de l'agglomération, est cependant inférieur de 10 000 à 20 000 m² à celui d'autres grandes agglomérations comparables. Cette relative modération s'explique en grande partie par l'exercice depuis 20 ans d'une politique de régulation commerciale appuyée, à l'échelle de la Métropole lyonnaise, sur les outils de la planification (via le PLU) et sur la programmation (via le Schéma d'Urbanisme commercial). Ce mode de régulation, qui semble avoir fait ses preuves, n'existe pas à l'heure actuelle dans les territoires de la CCEL et de la CCPO.

DES BASSINS DE VIE AUX PROFILS COMMERCIAUX BIEN DIFFERENCIÉS

La propension des ménages à pouvoir consommer à proximité de chez eux, au sein de leur bassin de vie, dépend de la nature (commerces de proximité, grands commerces) et de l'importance (nombre de points de vente, superficie) de l'offre commerciale présente.

Rapportée aux bassins de vie, la géographie de l'offre commerciale révèle de fortes disparités : ainsi le volume de l'offre commerciale en moyennes et grandes surfaces s'établit à 249 m² pour 1 000 habitants dans le Val de Saône quand il atteint 1 771 m² pour 1 000 habitants dans le bassin Porte des Alpes. De même, on compte 3 commerces de moins de 300 m² pour 1 000 habitants dans le Val d'Ozon contre 9 commerces pour 1 000 habitants dans le bassin de vie Centre (source : Livre Blanc du commerce - Sepal, 2014).

TROIS TYPES DE BASSINS DE VIE

La dernière enquête de comportements d'achats des ménages réalisée en 2012 dans l'agglomération lyonnaise fait apparaître trois catégories de bassins de vie

- des bassins de vie commercialement attractifs, qui rayonnent au-delà de leurs limites grâce à une offre commerciale dense et à la présence de pôles commerciaux à large zone de chalandise. Ils attirent une importante clientèle extérieure et les deux tiers des ménages du bassin y effectuent l'ensemble de leurs achats. Tel est le cas des territoires Porte des Alpes et Ouest Nord.
- des bassins de vie qui disposent d'une offre commerciale relativement faible, et d'une attractivité extérieure peu importante. Une part importante des actifs de ces bassins travaillent dans un autre bassin doté d'équipements commerciaux plus importants. Les habitants de ces bassins réalisent leurs achats majoritairement en dehors de ces bassins. Relèvent de cette catégorie les bassins de vie du Val de Saône, de l'Ozon et de l'Est lyonnais.
- des bassins de vie qui connaissent une situation plutôt équilibrée au regard de leur offre commerciale et des pratiques d'achats de leurs ménages résidents. Ils disposent d'une offre suffisante sur la plupart des produits, voire structurante en matière d'offre alimentaire. Encore faut-il distinguer, derrière cet équilibre apparent, deux situations distinctes : les bassins où les ménages résidents consomment fortement sur place (bassins de vie Centre, Rhône Amont, Portes du Sud, Lônes et Coteaux du Rhône), et les bassins où les flux de consommation entrants / sortants sont équilibrés (Val d'Yzeron, Plateau Nord).

L'IMPACT DE LA MOBILITÉ DES MÉNAGES SUR LA MULTIPLICATION DES LIEUX D'ACHAT

Dans l'agglomération lyonnaise, si l'on excepte Lyon Villeurbanne, près de 6 actifs sur 10 travaillent en dehors de leur bassin de résidence. Au-delà de l'interdépendance des bassins de vie, cette mobilité a pour conséquence la multiplication des lieux d'achats comme le montre la 9^e enquête sur les Comportements d'achats des ménages. Les achats s'effectuent de plus en plus sur les lieux de flux, notamment sur les itinéraires domicile-travail ou à proximité des lieux de travail.

Ce phénomène doit être pris en compte pour apprécier la situation de chaque bassin de vie. Il relativise fortement la notion d'adéquation entre l'offre commerciale du bassin et le potentiel d'achat théorique des ménages du bassin. Il relativise également la capacité à maintenir ou développer des pratiques de consommation «internes» au bassin.

UN MAILLAGE COMMERCIAL TRÈS DIFFÉRENCIÉ SELON LES BASSINS DE VIE

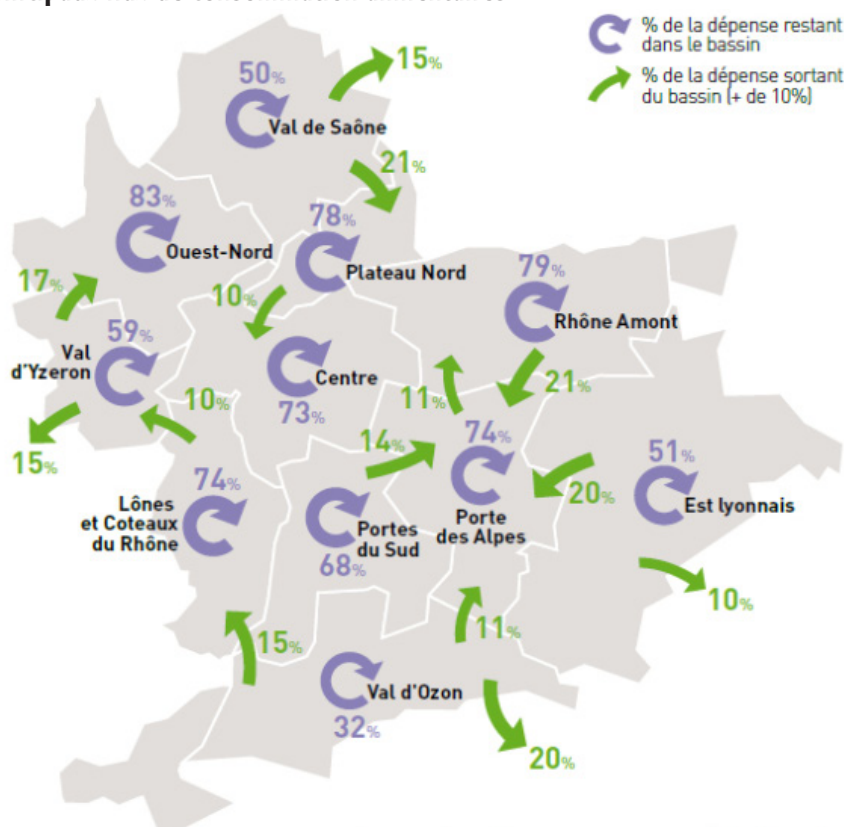
Autant l'agglomération lyonnaise apparaît plutôt bien maillée en pôles commerciaux, autant le maillage commercial à l'intérieur des bassins de vie diffère fortement d'un bassin à l'autre, révélant des situations de déséquilibres sous deux formes :

- une insuffisance de petits commerces dans les polarités et centralités qui peut s'apprécier globalement par le poids plus ou moins lourd du petit commerce dans les circuits de distribution. On observe ainsi que la part du petit commerce alimentaire et non alimentaire est réduite à la portion congrue dans le chiffre d'affaires de nombre de bassins de vie : tel est le cas des bassins de vie Porte des Alpes (8 %), Portes du Sud et Ouest Nord (12 %), Plateau Nord (13 %), Rhône Amont (16 %), Lômes et Côteaux du Rhône (17 %). Cette part atteint presque le seuil de 20 % dans les bassins de l'Ozon et du Val d'Yzeron (19 %). Elle dépasse 20 % dans les bassins du Val de Saône (27 %) et de l'Est lyonnais (23 %).

Si l'on excepte le Centre où le petit commerce alimentaire et non alimentaire représente 34 % du chiffre d'affaires, presque tous les autres bassins sont assez faiblement dotés en petits commerces.

- la concentration du développement commercial du bassin de vie sur un ou deux pôles commerciaux. Là encore, le rapport entre le chiffre d'affaires d'un pôle commercial et celui du bassin de vie dans lequel il s'insère révèle des situations proches de l'hypertrophie : Chaponnay où le pôle commercial réalise 60 % du chiffre d'affaires du bassin, mais aussi Caluire-et-Cuire (où Caluire 2 représente 48 % du chiffre d'affaires du Plateau Nord) et enfin Genay où le pôle commercial pèse pour 45% dans le chiffre d'affaires du Val de Saône.

Principaux flux de consommation alimentaires



Source : 9^e enquête consommateurs en région lyonnaise

UNE OFFRE COMMERCIALE CONFRONTÉE À DES PRATIQUES DE CONSOMMATION EN PLEINE ÉVOLUTION

Le modèle commercial français semble aujourd'hui s'essouffler comme en témoigne la baisse d'emprise des grands hypermarchés que soulignent aussi bien les études nationales que l'enquête comportement d'achats des ménages en région lyonnaise.

Cette remise en cause d'un mode de consommation massifié s'accompagne d'évolutions notables : regain d'intérêt pour un commerce de proximité, mobilité accrue des ménages, montée en puissance forte et rapide du commerce en ligne, retour des enseignes alimentaires dans les centres-villes, ...

La croissance exponentielle du commerce électronique

On estime que la part du commerce électronique devrait continuer à augmenter dans les prochaines années. Ce mode de consommation ne remplacera pas le magasin et ce qui s'y attache (contact avec le produit, sociabilité, conseil), mais il contraint les opérateurs commerciaux à s'adapter : adaptation des horaires d'ouverture des magasins, personnalisation des produits, construction d'une offre «multi-canal».

À ce type de commerce correspond une croissance des flux auxquels des réponses doivent être apportées tant en termes d'organisation de parcours logistiques urbains que de mutualisation de points de retrait et d'implantation de sites logistiques de proximité.

Le développement attendu du commerce dans les lieux de transit

Le client «métropolitain» entend faire ses courses partout, à l'intérieur de plages horaires élargies et en un temps minimum. Les Drives, qui se sont multipliés au cours des dernières années, illustrent la réponse des opérateurs commerciaux à ces préoccupations de rapidité et à l'utilisation toujours prépondérante de la voiture.

Ainsi émergent deux formes de développement commercial qui se différencient par le mode de transport qu'ils ciblent : l'un, encore très tourné vers l'automobile, se localise au sein de lieux de flux peu vertueux, l'autre, plus soucieux de l'environnement, s'implante au sein de hubs tournés vers les transports collectifs.

Pour autant, les prospectivistes s'accordent sur le fait que, dans une société mobile et connectée, le commerce des lieux de transit (gares, nœuds de correspondance intermodaux) va se développer, à l'instar des gares allemandes devenues des centres commerciaux ouverts 24h sur 24. On connaît aujourd'hui les ingrédients de la réussite de tels lieux : flux élevé de voyageurs, ouverture sur la ville et insertion dans des projets urbains.

Le retour à la proximité

Sur la période 2006-2011, le taux d'emprise des grands hypermarchés a baissé de 2 à 3 points dans l'agglomération lyonnaise, en particulier pour les pôles commerciaux de deuxième couronne. En revanche, les emprises des supermarchés urbains, des grands magasins augmentent, avec une bonne tenue des principaux centres-villes. C'est plus la proximité du commerce et la simplicité/rapidité qui semble recherchée que le commerce de proximité (au sens du petit commerce indépendant). Les enseignes commerciales cherchent à répondre à ces attentes et à conquérir ou préserver des parts de marché en ne cessant d'élargir en surface et en gamme leurs magasins de «quartier» et en multipliant leurs implantations.

La nécessaire évolution des centres commerciaux vieillissants

Le consommateur est davantage sensible à la qualité des espaces commerciaux qu'il fréquente et aux aménités proposées (services, restauration, espaces de détente, ...). Les derniers nés des centres commerciaux tentent effectivement de répondre à ces demandes (cf. Carré de Soie, Confluence).

Face à ces sites commerciaux récents, le parc commercial ancien souffre de

vieillesse. L'agglomération lyonnaise n'échappe pas à ce constat : nombre de pôles commerciaux appellent des actions fortes de requalification tant au plan de l'adaptation aux nouvelles demandes des consommateurs que de l'insertion urbaine et des exigences environnementales. De telles actions ne sont toutefois pas simples à monter eu égard à la valeur des actifs immobiliers commerciaux dans une agglomération attractive où les loyers commerciaux n'ont cessé d'augmenter.

Dans une aire métropolitaine où les mobilités domicile travail ont explosé, deux actifs sur trois travaillent en dehors de leur lieu de résidence. La mobilité modifie également les pratiques et les lieux d'achats : quatre ménages sur dix font des achats à proximité de leur lieu de travail et un ménage sur deux réalise des achats sur son trajet domicile-travail. L'usage de la voiture reste, avec une part de 68,2%, le mode de transport prépondérant pour effectuer des achats ; mais sa place se tasse lentement depuis 20 ans alors que le recours aux transports en commun augmente sur cette même période (+2 points en 20 ans). Ce constat confirme le fait que la desserte en transports en commun, devient un élément important d'attractivité des zones d'activités commerciales.

Le Code du commerce définit ainsi le Drive : point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé pour l'accès en automobile.

2.6 Les services à la personne : un enjeu économique d'importance

Les dynamiques résidentielles des ménages sont de moins en moins contraintes par leur lieu de travail. Pour les territoires qui accueillent ces ménages, elles sont à l'origine d'une économie de services diversifiée qui recouvre plusieurs domaines : santé, social, loisirs, commerce, culture, éducation, administrations territoriales... Or, notre économie est de plus en plus tournée vers les services aux personnes. En effet, les $\frac{2}{3}$ des futurs emplois créés le seront dans les services aux particuliers.

Anticiper les besoins en services à la personne pour répondre tant aux besoins de la population en place que future représente donc non seulement un enjeu économique de captation de la richesse mais aussi un élément fort d'attractivité du territoire.

PLUS DU TIERS DE L'EMPLOI TOTAL

Un réel dynamisme

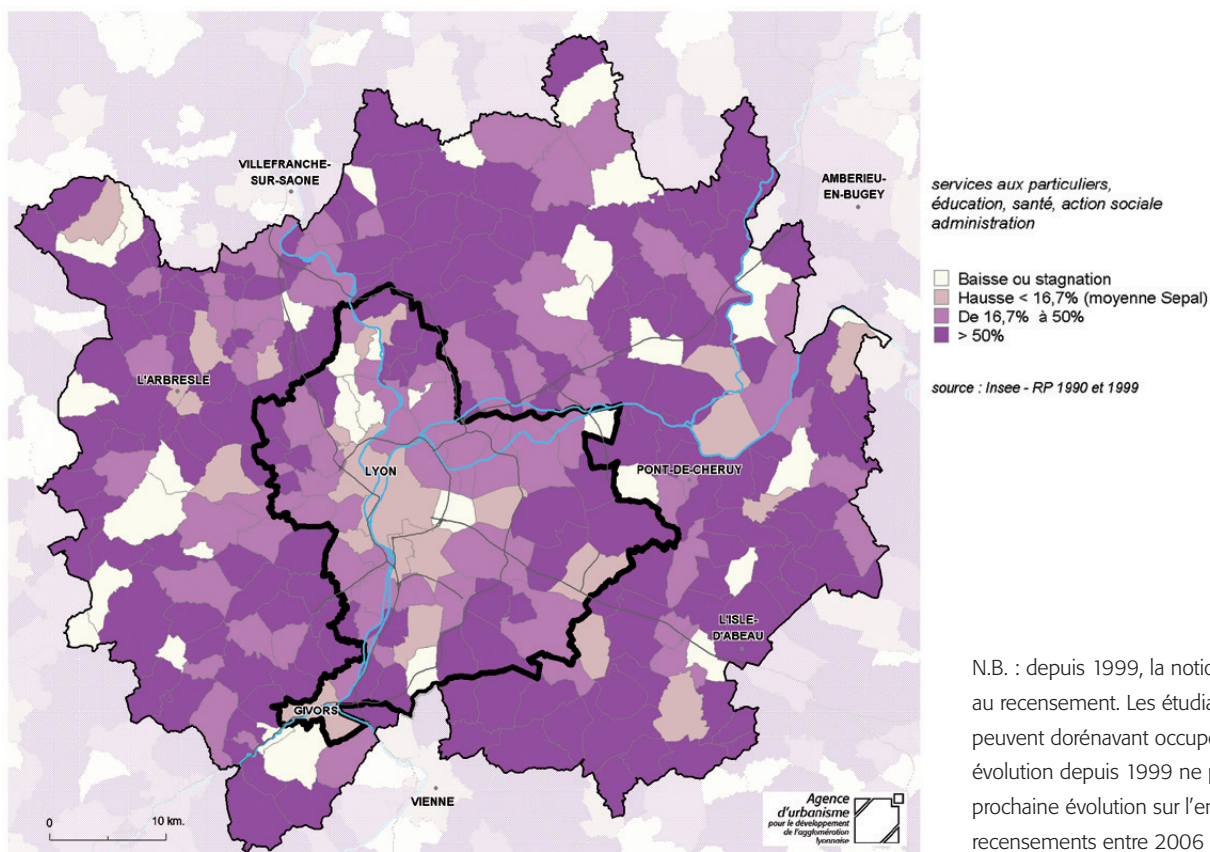
Les services à la personne recouvrent différentes catégories de services : le commerce de proximité, les services aux particuliers et les activités immobilières.

Les secteurs de la santé, de l'éducation, de l'action sociale et de l'administration concernent 35% de l'emploi total de l'aire urbaine en 2005 et ont connu depuis 2000, une augmentation de 11%.

La dynamique de ce secteur s'illustre également dans la création d'entreprises : en 2001, ces trois familles de services ont été à l'origine de 37,5% des créations d'entreprise sur l'aire urbaine.

Le Plan Borloo, lancé en 2005 qui vise à solvabiliser la demande et professionnaliser l'offre, devrait contribuer au dynamisme de ce secteur.

Evolution de l'emploi des services à la personne entre 1990 et 1999



N.B. : depuis 1999, la notion d'emploi a évolué au recensement. Les étudiants et les retraités peuvent dorénavant occuper un emploi. Aucune évolution depuis 1999 ne peut être réalisée. La prochaine évolution sur l'emploi portera sur les recensements entre 2006 et 2011 (disponible en 2014).

TERRITOIRE PRODUCTIF ET TERRITOIRE RÉSIDENTIEL

L'agglomération lyonnaise, un territoire de type productif

L'étude menée sur *Les Scot de la grande région urbaine de Lyon : moteurs du développement et facteurs de cohésion*¹⁴ montre que le territoire de l'inter-Scot se compose de quatre grands types de Scot, interdépendants les uns des autres :

- Les Scot à dominante de revenus productifs : les Scot de l'agglomération lyonnaise, de Saint-Etienne, de Roanne, et d'Annonay sont des territoires fortement marqués par l'industrie et se caractérisent par un ratio élevé entre les emplois et les actifs occupés, ainsi que par une plus forte progression du salariat privé ;
- Les Scot où dominent les revenus résidentiels, c'est-à-dire importés d'autres territoires, où plus de 40% des actifs sortent du territoire pour aller travailler et où résident plus de retraités qu'aillieurs : c'est le cas des Scot de l'Ouest lyonnais, du Haut-Rhône Dauphinois, de la Dombes, du Val de Saône et de Sornin ;

- Les Scot mixtes (c'est le cas des Scot du Beaujolais, Nord-Isère, Bugey-Côtières-Plaine de l'Ain, Jeune Loire et Simoly) sont caractérisés par un profil à peu près équilibré entre ces deux types de revenus ;
- Les Scot « seniors » ont quant à eux des revenus basiques essentiellement composés des revenus des retraités.

Les territoires dits « résidentiels » ont gagné des actifs, ont connu une hausse du revenu, notamment par l'installation de ménages bi-actifs, ayant eu un effet local bénéfique sur l'emploi, essentiellement domestique.

Le Scot de l'agglomération lyonnaise, caractérisé par une dominante de revenus productifs, voit donc s'échapper des revenus, c'est-à-dire un potentiel de consommation important qui permettrait de résorber certaines inégalités et de « réduire » la pauvreté.

Tout l'enjeu réside non seulement dans une plus grande diversification des types de revenus sur le territoire du Scot notamment par l'attractivité résidentielle auprès des jeunes ménages actifs migrants avec enfants, par le maintien ou l'attraction de personnes âgées et par le développement des activités de tourisme et de loisirs, mais

aussi dans la création d'emplois destinés à capter cette demande locale.

Cet enjeu se pose non seulement dans une logique d'accroissement de la richesse, mais aussi d'amélioration de la performance globale de la métropole lyonnaise dont certains indicateurs (croissance des revenus, progression des emplois métropolitains stratégiques, attractivité résidentielle et de cadres) montrent en effet qu'elle fait plutôt moins bien que d'autres aires urbaines comme Toulouse ou Aix-Marseille.

¹⁴ Estèbe Ph., Davezies L.- *Les Scot de la grande région urbaine de Lyon : moteur du développement et facteur de cohésion.* - Acadie, octobre 2006

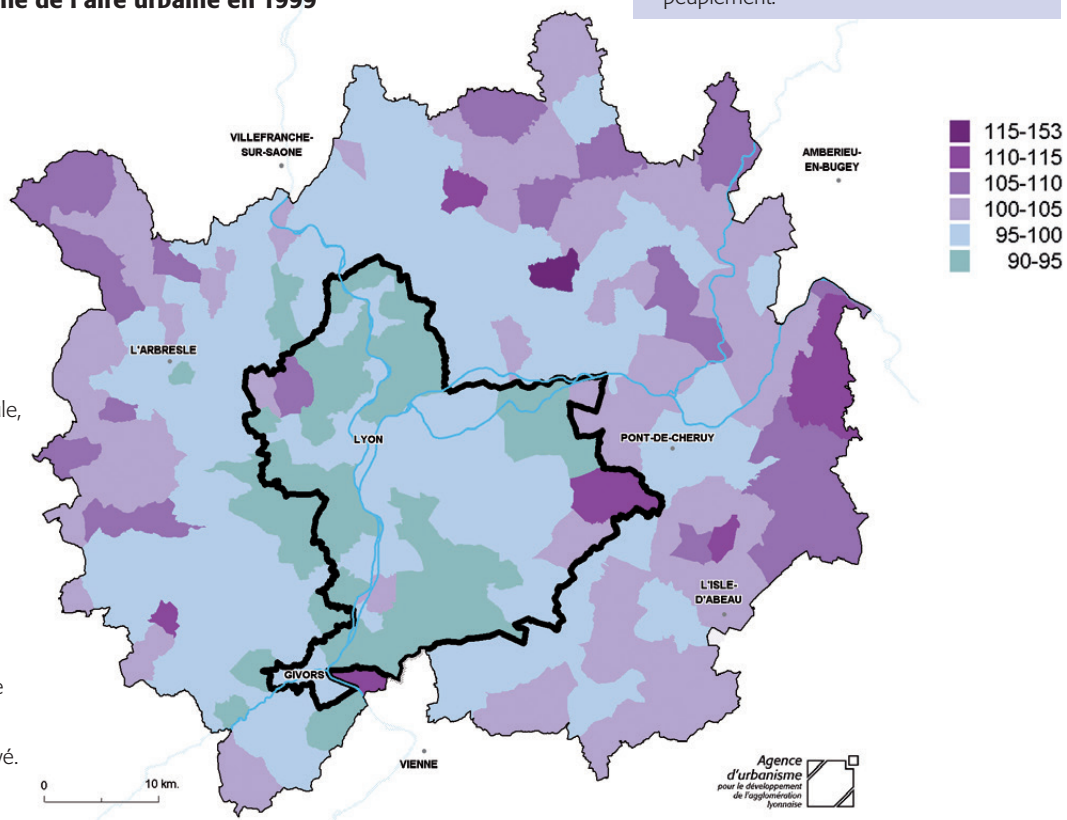
Le développement des territoires dépend des **revenus externes** qu'ils parviennent à capter. Ces revenus alimentent l'économie locale et permettent de se développer. L'économie d'un territoire se décompose ainsi en deux secteurs :

- l'un contribuant à capter les revenus à l'extérieur de la zone considérée, c'est le secteur basique, véritable moteur de l'économie locale ;
- l'autre travaillant à satisfaire la demande locale, c'est le secteur domestique. Induit par le premier, il a des effets entraînant sur la croissance du revenu, de l'emploi et du peuplement.

Taux de présence par commune de l'aire urbaine en 1999

La « présence » est un indicateur du potentiel de consommation : plus le territoire accuse une présence supérieure à la population recensée, plus la consommation de services « domestiques » a des chances d'être importante. Le taux de présence calculé, commune par commune, la présence moyenne annuelle en pourcentage de la population recensée en 1999. Il résulte du croisement entre des données Insee et d'autres sources notamment celles du ministère du Tourisme. Il permet de montrer les contrastes entre Scot « productif » où le taux de présence est le plus faible et Scot « résidentiel » où il est le plus élevé.

Source : Etude ACADIE à partir de l'Insee et ministère du Tourisme



2.7 Emplois en 2030 : un exercice de projection difficile

Les projections d'emplois constituent un exercice délicat dans lequel interviennent de multiples facteurs : exogènes comme l'évolution du PIB et l'âge de départ à la retraite et endogènes comme l'évolution de la population et des branches d'activité. Il est également difficile, dans un contexte de tertiarisation de l'économie et de mutation de la nature des emplois industriels, de prévoir les espaces nécessaires au développement des activités.

PLUS DE PERSONNES AGÉES, MOINS D'ACTIFS

Le vieillissement de la génération du baby-boom laisse peu d'incertitudes sur l'évolution du nombre des actifs jusqu'en 2020.

Ainsi, selon une étude nationale réalisée par le Bureau d'informations et de prévisions économiques (BIPE¹⁵), « ce sont environ 6,6 millions de départs qui devraient intervenir entre 2002 et 2015 dans l'hypothèse d'un âge moyen de départ à la retraite à 59 ans » (avec une hypothèse de taux de croissance moyen du PIB de 2%).

Fortement dépendants d'hypothèses liées au taux de croissance et à l'âge de départ à la retraite, ces chiffres ne sont que des estimations pouvant être amenées à varier plus ou moins fortement selon les politiques nationales de solidarité.

Sur le territoire du Scot, l'impact de ce vieillissement sera plus tardif qu'au plan national puisque les projections démographiques par tranche d'âge montrent que l'agglomération lyonnaise comptera autant de moins de 20 ans que de plus de 60 ans en 2020, alors que « l'effet de ciseau » devrait se situer autour de 2012 au plan national.

MOINS D'EMPLOIS INDUSTRIELS ET PLUS DE SERVICES

La poursuite du déclin des emplois industriels

Des projections d'emplois ont été réalisées sur le périmètre de l'inter-Scot (hors Sud Loire) à l'horizon 2030.

Le premier scénario formulé par l'Agence d'urbanisme se fonde sur une hypothèse de croissance du PIB national de l'ordre de + 1,85 % par an.

Scénario 1 (Agence d'urbanisme) :

hypothèse de croissance médiane du PIB de 1,85 % par an. Les projections sont basées sur trois éléments :

- une hypothèse de croissance et un modèle macro-économique pour le nombre total d'emplois ;
- la structure des profils économiques des communes croisées avec les dynamiques territoriales ;
- la dynamique observée par profil de commune dans les sept branches d'activité sur 1990-1999.

¹⁵ BIPE - Prospective emploi-formation à l'horizon 2015.- Ministère de l'Éducation nationale, Direction de l'Évaluation, de la Prospective et de la Performance, 2006

Le **second scénario**, élaboré par la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon (CCIL), se base sur une hypothèse de fort développement des fonctions métropolitaines. Plus ambitieux quant au nombre total d'emplois à l'échelle de l'inter-Scot, il propose des projections plus contrastées selon les secteurs d'activités.

Scénario 2 (CCIL) : il intègre les évolutions de 1999 à 2005, qui amènent à formuler des hypothèses plus contrastées :

- renforcement des fonctions métropolitaines : développement soutenu des services aux entreprises et de conseil ;
- hausse des emplois dans le commerce et le transport en raison de l'essor de la logistique du commerce de gros et du développement du tourisme d'affaires et d'agrément ;
- perte plus accusée du nombre d'emplois industriels, tout en conservant les fonctions majeures de recherche et de décision.

+ 50 000 emplois sur l'agglomération lyonnaise entre 1999 et 2030 ?

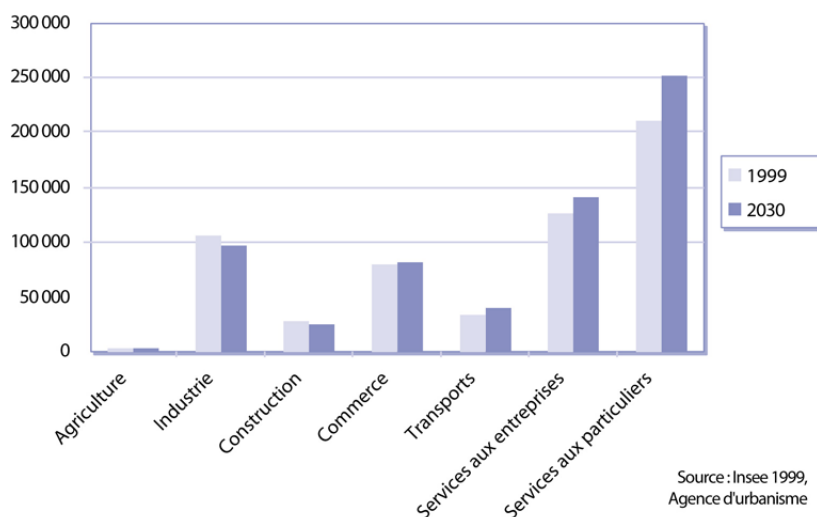
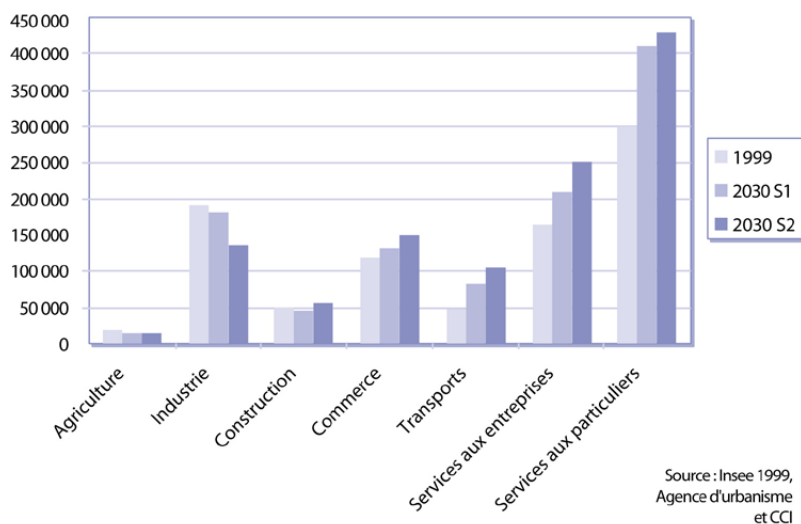
A l'échelle de l'agglomération lyonnaise, ces projections font apparaître une hausse de 8,4 % du nombre total d'emplois entre 1999 et 2030, essentiellement due au secteur des services aux particuliers. Ceux-ci gagneraient 41 000 emplois, soit 82 % de la croissance des emplois entre ces deux dates.

Ainsi, plus des huit emplois sur dix qui seraient créés dans les vingt-cinq prochaines années, le seraient dans les services aux particuliers.

Si cette évolution se fonde sur une hypothèse d'accroissement de la demande des ménages français, elle est aussi liée au vieillissement de la population.

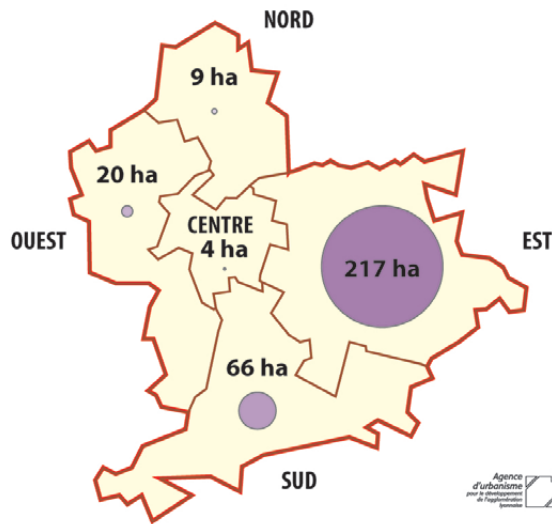
Le développement des services suite à l'accroissement des fonctions métropolitaines de Lyon constitue une variable venant compliquer l'exercice de projection.

Projections des emplois par secteurs d'activités à l'échelle de l'inter-Scot et de l'agglomération lyonnaise



La baisse des emplois industriels est à corréliser avec la croissance des services aux entreprises en lien avec le mouvement de tertiarisation de l'industrie. Si cette corrélation a caractérisé les années passées, il est cependant difficile de prévoir dans quelle mesure elle pourra encore influencer/impacter (sur) cette tendance.

Evolution des surfaces économiques occupées entre 2000 et 2005 dans le Scot de l'agglomération lyonnaise



Source : Spot Thema, 2005

A l'échelle du Sepal, les consommations foncières se sont localisées très majoritairement à l'est de l'agglomération lyonnaise.

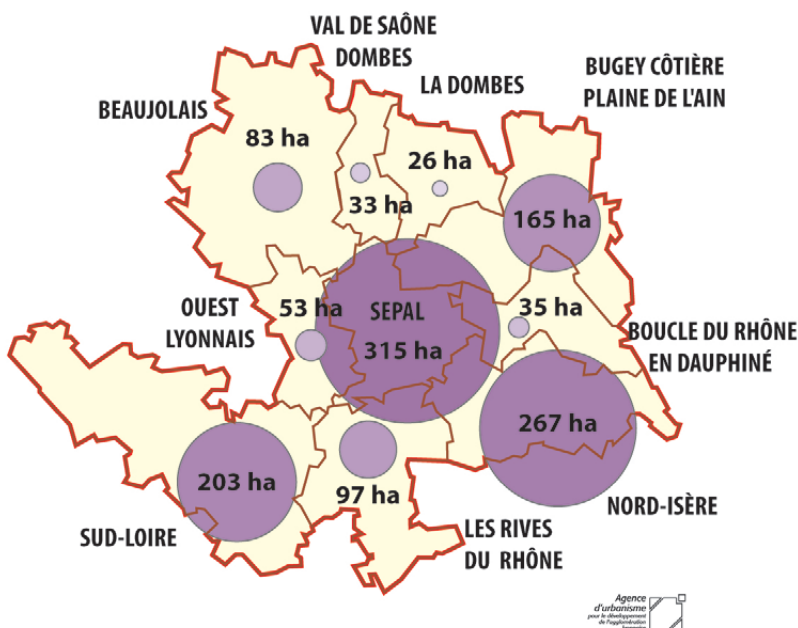
Eviter une pénurie foncière d'espaces à vocation économique

Le rythme annuel de progression des surfaces économiques a dépassé les 60 hectares par an sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, entre 2000 et 2005 dans un contexte économique de croissance modérée du Produit intérieur brut (PIB) entre +1 et +2 % par an).

Quelles que soient les politiques de maîtrise du rythme d'urbanisation à vocation économique qui seront conduites à l'avenir, il sera nécessaire de prévoir un stock d'espaces d'activité mobilisables suffisant au risque sinon de créer une situation de pénurie foncière préjudiciable pour un territoire qui veut rester la locomotive productive de l'aire métropolitaine.

A noter : dans les PLU, le phénomène de « déclasserment préférentiel » des espaces d'activités au profit des espaces résidentiels est favorisé par des règlements qui prônent la mixité mais qui se révèlent souvent favorables à une affectation résidentielle.

Evolution des surfaces économiques occupées entre 2000 et 2005 sur le périmètre de l'inter-Scot



Source : Spot Thema, 2005

Rythme annuel de consommation (foncier économique)

Scot	Consommation 2000 à 2005
Sepal	63 ha/an
Nord-Isère	53 ha/an
Sud Loire	41 ha/an
Bucopa	33 ha/an
Autres Scot	66 ha/an
Total	256 ha/an

Source : Spot Thema, 2005

Le Scot de l'agglomération lyonnaise a accueilli 25 % de la consommation de foncier à destination économique de l'inter-Scot.

Environ 2 000 hectares de réserves économiques

A l'échelle de l'inter-Scot, le Sepal a été le principal territoire d'extension des zones économiques sur les cinq dernières années ; au sein du Sepal, c'est l'est de l'agglomération qui a accueilli ces activités.

Le recellement des Pos et des PLU des communes du Scot donne une indication des réserves disponibles pour les activités économiques. Il en ressort un potentiel foncier réglementaire en sites dédiées de l'ordre de 2 000 hectares.

L'agglomération manque de surfaces réellement mobilisables, d'un seul tenant et accessibles. Nombre des réserves identifiées sont de petits tènements ou des espaces enclavés au coeur du tissu urbain.

Une offre foncière à conforter

On mesure avec difficulté la capacité réelle de mise sur le marché de ce potentiel de 2 000 hectares, éparpillés sur l'ensemble de l'agglomération (cf. carte ci-contre). Ce constat est valable que ce soit en termes de maîtrise foncière, de délai de disponibilité, ou encore de facilité d'aménagement.

Si la tertiarisation de l'industrie laisse présager une consommation de foncier plus modérée, elle ne signifie nullement que les activités industrielles n'auront pas besoin de sites dédiés supplémentaires, dans un contexte de renforcement des filières d'excellence lyonnaises.

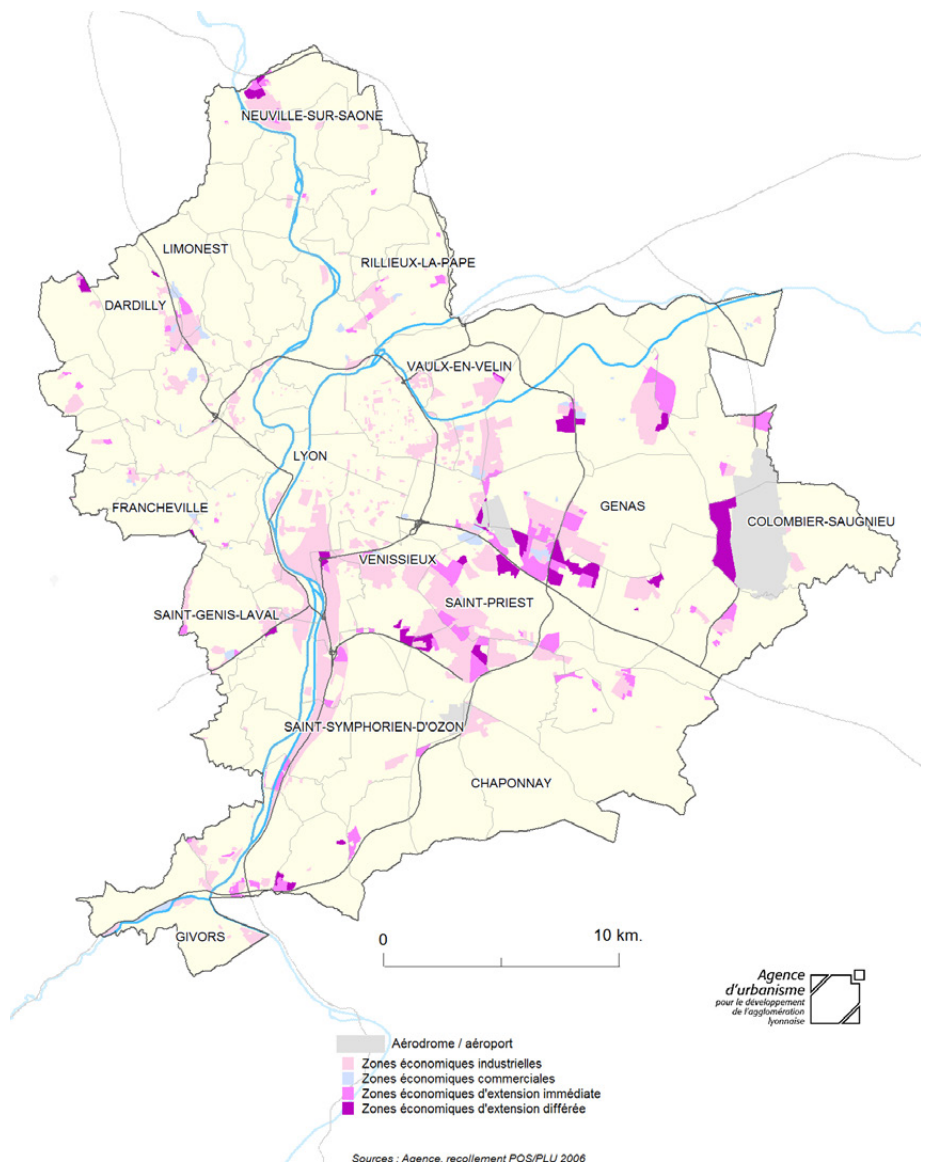
Au regard du rythme de consommation foncière constaté entre 2000 et 2005 et des caractéristiques des surfaces disponibles au sein des PLU (éparpillement, enclavement), le potentiel foncier destiné aux activités économiques à faire figurer au Scot semble devoir être *a minima* maintenu en volume, quitte à être reconsidéré dans ses caractéristiques.

Consommation foncière pour l'économie 2000-2005

Commission	Consommation 2000 - 2005	Potentiel foncier estimé dans les PLU
Nord	2 ha/an	100 à 150 ha
Ouest	4 ha/an	100 à 150 ha
Sud	13 ha/an	500 à 600 ha
Est	43 ha/an	1 100 à 1 200 ha
Centre	1 ha/an	Résiduel
Total	63 ha/an	entre 1 800 et 2 100 ha

Source : Spot Thema, 2005

Foncier disponible pour les activités économiques dans le Sepal (PLU)



Estimation de l'offre foncière économique prévue dans les Scot

Scot de l'agglomération lyonnaise	2 000 ha
Rives du Rhône	710 ha
Bucopa	700 ha
Nord-Isère	650 ha
Sud Loire	520 ha
Beaujolais	480 ha
Boucle du Rhône en Dauphiné	430 ha
Syndicat de l'ouest lyonnais	300 ha
Val de Saône - Dombes	150 ha
La Dombes	70 ha
Roannais	Nr

Source : données extraites des Scot cités ci-dessus

Un potentiel foncier métropolitain à long terme

L'étude des seuls potentiels fonciers des sites d'activités d'intérêt métropolitain reste partielle par rapport à l'offre globale et limite grandement l'analyse.

Un recensement et une estimation plus globale réalisée par l'Agence d'urbanisme à partir des diagnostics, PADD, Dog-Doo ou études connexes des projets et potentiels fonciers en zones d'activités de plus de 10 hectares dans les Scot de l'inter-Scot, confirme le constat d'un potentiel à long terme qui reste majoritairement concentré dans les agglomérations lyonnaise et stéphanoise, dans les Scot de l'est de la métropole (Bucopa, Nord-Isère et Boucle du Rhône en Dauphiné) et au sud autour de la polarité Salaise/Saint-Rambert-d'Albon.

Certains Scot n'étant pas approuvés et certains projets faisant encore l'objet de discussion, il est difficile de fournir des estimations chiffrées précises ; néanmoins l'étude a évalué les principales disponibilités et réserves foncières économiques sur le périmètre de l'inter-Scot autour de 6 000 hectares.

Enjeux pour l'agglomération

Le tissu économique de l'agglomération lyonnaise poursuit son mouvement de tertiarisation amorcé dans les années 1970 et illustré par la diminution des emplois industriels et l'essor des activités de services. Toutefois l'importance des secteurs industriels, à l'origine de filières d'excellence sur lesquelles la politique des pôles de compétitivité prend appui, nécessite une analyse prudente sur leur évolution et leurs besoins, tant en termes de foncier que de métiers. Tout en reconnaissant la contribution de l'agglomération lyonnaise dans ce domaine au sein de son espace métropolitain, le Scot pourrait agir dans quatre directions :

- Renforcer l'attractivité du territoire pour des populations en âge de travailler, afin d'anticiper la chute prévisible du nombre d'actifs et tirer mieux parti d'une économie résidentielle plus apte à capter et redistribuer de la richesse ;
- Accompagner les mutations du tissu industriel et prévoir le foncier nécessaire pour permettre aux secteurs traditionnels, évoluant vers une production de haute valeur ajoutée, de se développer ;
- Anticiper les besoins fonciers et d'équipements liés à une activité logistique en pleine évolution, tout en limitant les nuisances qu'elle génère ;
- Aider au développement des services à la personne, tant dans un objectif d'animation urbaine par les petits commerces, que pour répondre à une demande croissante d'une population appelée à vieillir.

3. POLITIQUE DE L'HABITAT ET CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE : ENTRE PÉNURIE ET DYNAMISME

En un demi-siècle, le visage de l'agglomération lyonnaise a considérablement changé.

Les dynamiques de croissance et de localisation de la population et des emplois, l'augmentation de la mobilité permise par la voiture et le développement du réseau routier et autoroutier, les évolutions des modes de vie, dessinent un espace vécu de plus en plus large allant bien au-delà du périmètre institutionnel du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Ces évolutions, que connaissent toutes les grandes villes européennes, caractérisent le phénomène de métropolisation.

3.1 Une croissance démographique importante

S’inscrivant dans une tendance nationale de long terme, la croissance de la population de l’aire urbaine de Lyon augmente fortement entre 1954 et 2007. Conjuguant baby-boom et forte immigration, les années 1950 et 1960 apparaissent comme exceptionnelles. A partir des années 1970, seuls les excédents de naissances constituent le moteur de la croissance urbaine. A l’image de l’ensemble des agglomérations françaises, celle-ci se localise alors dans des secteurs périurbains, avant d’amorcer un retour au centre dans les années 1990.

UNE AIRE URBAINE DYNAMIQUE

Entre 1954 et 2007, l’aire urbaine lyonnaise a gagné 827 180 habitants

Entre 1954 et 2007, la population de l’aire urbaine de Lyon est passée de 930 000 à 1 757 180 d’habitants. En fin de période, elle représente un tiers de la population de la région Rhône-Alpes sur seulement 8% de son territoire.

Cette dynamique démographique, hétérogène dans le temps, s’explique par un solde migratoire positif jusqu’en 1975. Négatif à partir de cette date, le solde migratoire est relayé par un solde naturel stable compris entre 0,7 et 0,8% par an jusqu’en 2006.

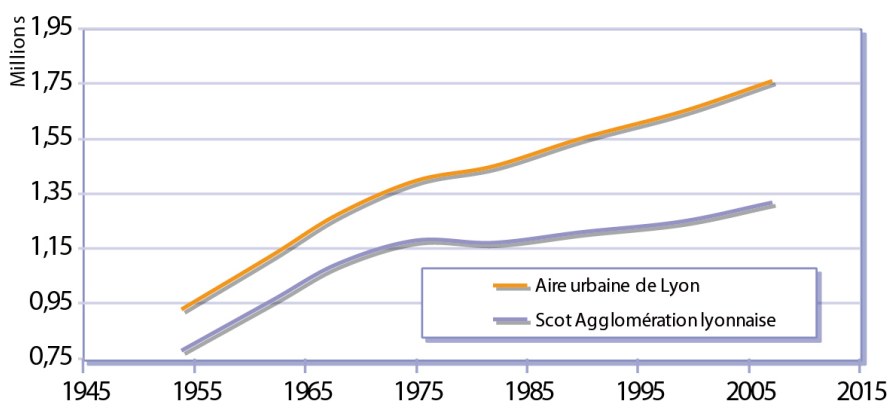
La part du Scot de l’agglomération lyonnaise dans la population de l’aire urbaine a baissé

Le territoire du Scot a lui aussi connu un mouvement de croissance démographique, passant de 780 000 à 1,3 million d’habitants entre 1954 et 2007.

A l’instar de l’aire urbaine, cette croissance s’explique par un solde migratoire positif, devenu fortement déficitaire entre 1975 et 1982 (- 0,8% par an, puis - 0,4% par an entre 1982 et 1999).

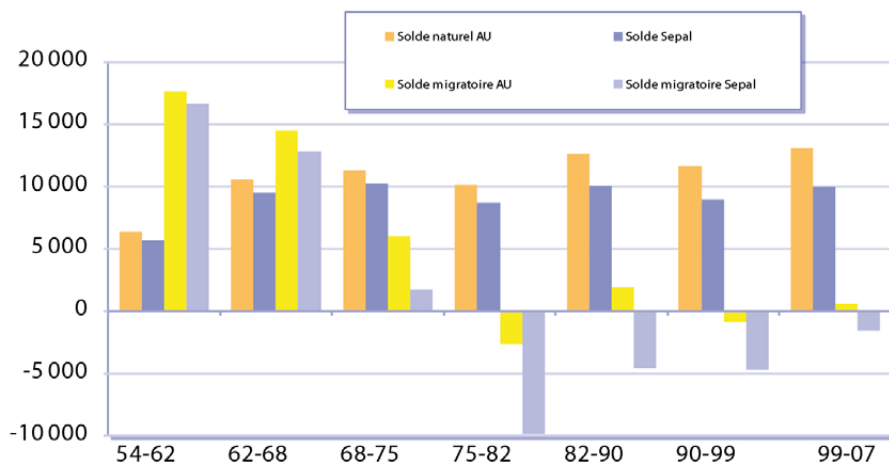
Depuis 1975, c’est le solde naturel qui constitue le seul moteur de la croissance. Au sein de cette aire urbaine, la part du territoire du Scot a varié : la « polarisation » qu’il a exercée, très forte dans les années 1950 et 1960 (85% de la population de l’aire urbaine), s’est affaiblie avec le mouvement de périurbanisation pour ne représenter que 75% de la population de l’aire urbaine en 2007.

Croissance de la population depuis 1955



Source : Insee - RP

Soldes naturels et migratoires de l’aire urbaine de Lyon et du Scot entre 1954 et 2007



Source : Insee - RP

L'AIRE URBAINE LYONNAISE SE RAPPROCHE DES TENDANCES NATIONALES

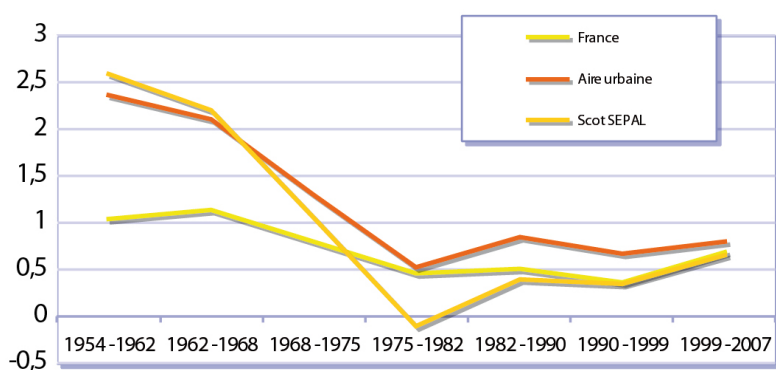
Entre 1954 et 1999, grâce à des mouvements naturels et migratoires plus favorables, la croissance démographique de l'aire urbaine et du Scot demeure supérieure à celle de la France, à l'exception de la période 1975-1982 pendant laquelle le Scot a perdu de la population. Néanmoins, ces trois taux de croissance ont tendance à se rapprocher depuis 1982.

Population depuis 1954

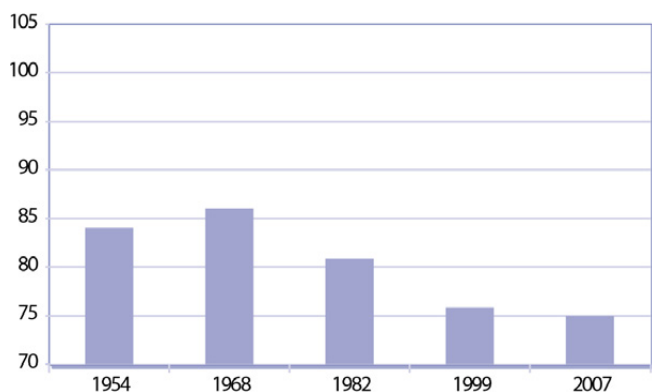
Recensement	Aire urbaine de Lyon	Evolution moyenne annuelle	Scot agglomération lyonnaise	Evolution moyenne annuelle
1954	932 016	-	783 442	-
1962	1 124 456	+ 2,6 %	961 855	+ 2,75 %
1968	1 274 865	+ 2,3 %	1 096 113	+ 2,3 %
1975	1 396 275	+ 1,2 %	1 180 172	+ 1,1 %
1982	1 449 319	+ 0,5 %	1 172 017	- 0,1 %
1990	1 551 133	+ 0,8 %	1 210 712	+ 0,3 %
1999	1 648 216	+ 0,7 %	1 249 710	+ 0,3 %
2007	1 757 180	+ 0,8 %	1 361 701	+ 0,7 %

Source : Insee, RP

Taux d'évolution annuelle de la population

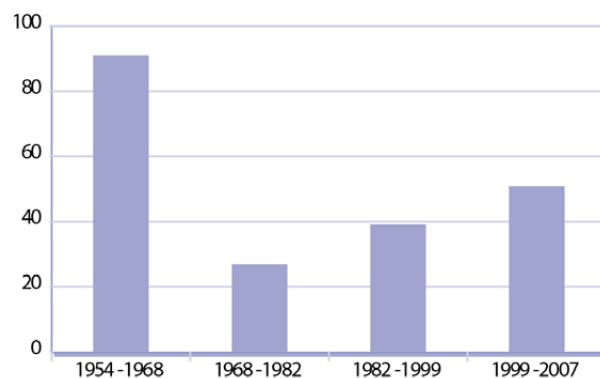


Part du Scot dans la population de l'aire urbaine depuis 1954



La part du Scot de l'agglomération lyonnaise dans la population de l'aire urbaine a tendance à diminuer depuis 1968, signe que la dynamique démographique se fait en dehors de son périmètre. Elle passe en effet de 84 % en 1954 à 75 % en 2007.

Part du Scot dans la croissance de la population de l'aire urbaine depuis 1954



En revanche, si on analyse la part prise par le Scot dans la croissance de la population, c'est-à-dire les habitants supplémentaires, cette part a tendance à remonter dès les années 1980 et se confirme sur la période récente.

LA PÉRIURBANISATION : UN DES VISAGES DE LA MÉTROPOLISATION

1954-1968 : concentration de la croissance démographique au coeur de l'agglomération et dans la proche périphérie

Pendant cette période, la population de l'aire urbaine de Lyon a connu son plus fort dynamisme, comparativement aux périodes plus récentes. Dans un contexte d'exode rural massif, la croissance démographique s'est concentrée au sein du périmètre du Scot.

Si le centre de l'agglomération lyonnaise polarise les principaux volumes d'accroissement, ce sont les communes des 1^{re} et 2^e couronnes est qui connaissent les taux de croissance les plus élevés : autour de 10 % par an pour Rillieux-la-Pape, Bron, Meyzieu, Corbas. Celles-ci accueillent souvent de grandes opérations publiques de logements.

La croissance bénéficie également à des polarités secondaires qui jalonnent les grands axes de communication : val de Saône, vallée du Rhône, Côtière du Rhône, Lyon/Bourgoin-Jallieu.

1968-1982 : perte d'attractivité des centres et développement de la première couronne

Pendant cette période, le territoire lyonnais n'échappe pas à la tendance nationale qui voit l'attractivité des centres des grandes agglomérations s'inverser. A Lyon et Villeurbanne, la population baisse sensiblement (- 1,7 % par an à Lyon).

Simultanément, les zones de croissance forte s'élargissent à un vaste territoire périurbain : 2^e couronne ouest et 3^e couronne est de l'agglomération lyonnaise, mais aussi vallée de la Saône, sud de la Dombes, balnes viennoises.

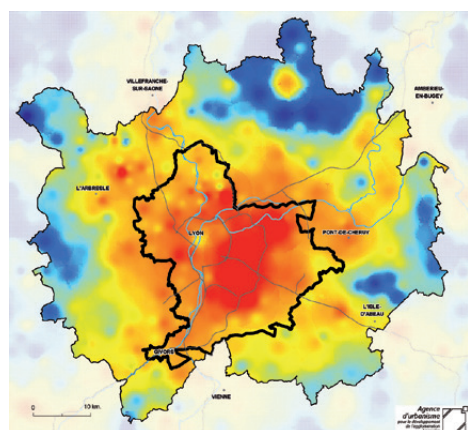
Cependant, le dynamisme démographique de l'aire urbaine tend à fléchir, les volumes globaux observés sont plus modestes qu'auparavant et les plus importants demeurent concentrés (hors Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau) en 1^{re} et 2^e couronnes lyonnaises : Vaulx-en-Velin, Saint-Priest.

1982-1999 : regain d'attractivité pour le centre et déclin de la première couronne

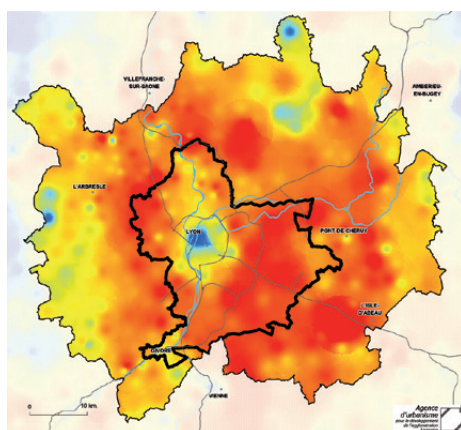
La période récente confirme la poursuite de la périurbanisation et son extension jusqu'à une cinquantaine de kilomètres de Lyon. Cette dynamique est alimentée par le déficit migratoire de l'agglomération lyonnaise : la première couronne est désormais touchée par la déprise démographique, d'abord à l'est puis au sud-ouest.

Seuls quelques pôles, comme l'Isle d'Abeau, conservent des taux d'évolution annuelle très élevés. Parallèlement, la réduction du déficit migratoire de la population du centre de l'agglomération lyonnaise, en lien avec les politiques de rénovation urbaine, permet à ce secteur de renouer avec la croissance : + 1 900 habitants par an pour Lyon, + 500 par an pour Villeurbanne.

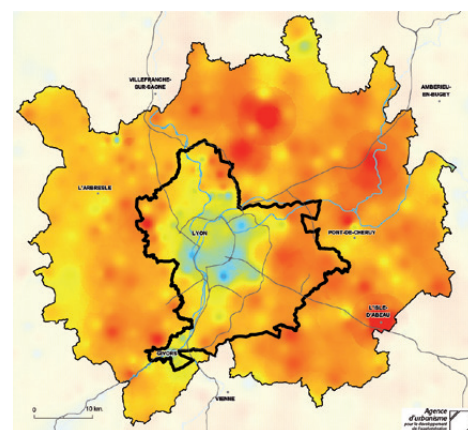
Evolution de la population de 1954 à 1968



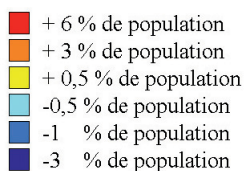
Evolution de la population de 1968 à 1982



Evolution de la population de 1982 à 1999



Source : Insee, RP



1999-2006 : poursuite de la périurbanisation et de l'attractivité du centre

Les premiers chiffres du recensement partiel de 2004 fournis par l'Insee, complétés par des estimations de l'Agence d'urbanisme, confirment la poursuite des tendances repérées au cours des années précédentes.

En effet, depuis 1999, comme au plan national, la croissance de la population s'accélère et la périurbanisation s'étend sur des territoires de plus en plus éloignés des agglomérations. La couronne périurbaine de l'agglomération lyonnaise se situe aujourd'hui à une distance moyenne de 35 kilomètres (contre 15 kilomètres entre 1990 et 1999).

Ce sont les petites communes sous influence urbaine (moins de 2 000 habitants) qui connaissent les croissances les plus fortes, contribuant au dynamisme démographique marqué des Scot périphériques.

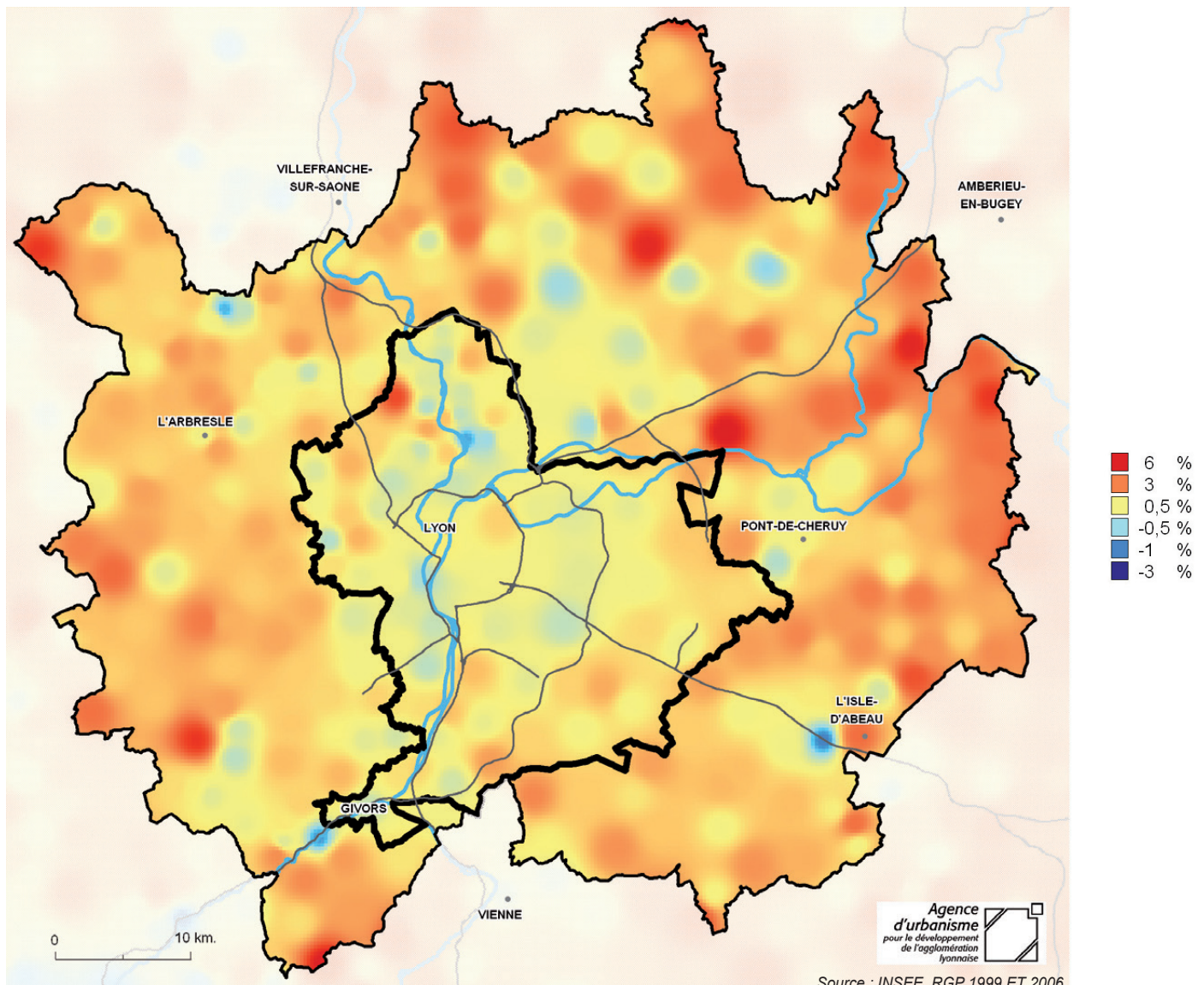
Le territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise confirme son attractivité amorcée sous la période antérieure : il a gagné 62 800 habitants entre 1999 et 2006, soit une croissance deux fois plus forte que pendant la période 1990-1999, essentiellement grâce à l'amélioration de son solde migratoire. Lyon et Villeurbanne concentraient 48,51 % de la population du Sepal.

Des territoires perdent néanmoins des habitants : c'est le cas de la vallée du Gier, de quelques communes de la première couronne ouest de Lyon, ou du nord de Beaujolais.

Méthodologie pour l'estimation de la population en 2004

Depuis 2000, la méthode du recensement a changé : le recensement exhaustif, en vigueur jusqu'en 1999, a été remplacé par une superposition de plusieurs méthodes : un recensement exhaustif tous les cinq ans pour les communes de moins de 10 000 habitants, 1/5^e d'entre elles étant enquêtées chaque année par roulement ; un recensement annuel par sondage (soit 8 % de la population communale) pour les communes de plus de 10 000 habitants.

Taux d'évolution annuel de la population dans l'aire urbaine entre 1999 et 2006



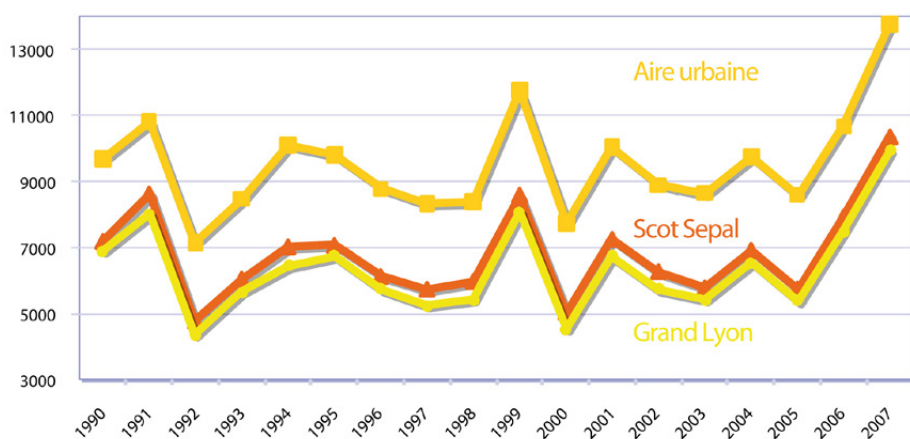
3.2 Marchés immobiliers et élargissement du bassin de vie

Comme la plupart des agglomérations françaises, l'agglomération lyonnaise connaît depuis quelques années, un marché immobilier dynamique. S'appuyant sur une conjoncture nationale favorable et une accessibilité routière renforcée, ce dynamisme touche des secteurs relativement éloignés du cœur de l'agglomération qui permettent d'accéder à un habitat individuel et un mode de vie plus proche de la nature.

La hausse récente des prix n'a fait que renforcer une tendance lourde de périurbanisation déjà amorcée dans les années 1980. Pour les ménages à revenus intermédiaires et modestes, elle s'est récemment traduite par une quasi-impossibilité à accéder à un logement dans l'agglomération.

Beaucoup de ménages sont donc contraints de s'éloigner, contribuant ainsi à la poursuite de l'élargissement du bassin de vie, de l'étalement urbain et de l'allongement des trajets domicile-travail.

Evolution des mises en chantier de 1990 à 2007



Source: DRE - SITADEL

Depuis 1990, les mises en chantier sur le territoire du Sepal représentent en moyenne 71 % des mises en chantier de l'aire urbaine de Lyon. En 2007, sur les 13 764 mises en chantier sur l'aire urbaine, 76 % d'entre elles concernent le Sepal.

UNE CONSTRUCTION NEUVE DYNAMIQUE JUSQU'EN 2007

Le marché de la construction neuve connaît depuis 2000 un dynamisme important dans l'aire urbaine lyonnaise, que ce soit en collectif ou en individuel.

Ce dynamisme n'est pas propre au territoire lyonnais et touche toutes les grandes métropoles françaises, grâce à des politiques nationales d'accèsion à la propriété favorables, notamment le prêt à taux zéro et une fiscalité avantageuse.

Néanmoins, les secteurs ayant les taux de construction les plus élevés entre 1999 et 2007 se situent hors du Sepal, les Scot Boucle du Rhône en Dauphiné et Val de Saône-Dombes enregistrant des taux de 22%.

Sur le territoire du Sepal, les taux de construction les plus élevés se situent dans le Sivom de l'Ozon (18,5%) et la Communauté de communes de l'Est lyonnais (18,1%).

Les logements collectifs constituent l'essentiel des mises en chantier

En 2007¹⁶, les logements collectifs représentent l'essentiel de l'offre neuve sur l'aire urbaine¹ : ils constituent 74 % des logements mis en chantier. Sur le Sepal, cette proportion passe à 87 %.

Si l'on excepte un essoufflement en 2000 faisant suite à une période exceptionnelle en 1998-1999, plus de 4 400 logements neufs, essentiellement collectifs, ont été vendus chaque année depuis 1990 dans l'aire urbaine.

Ce rythme élevé a été soutenu par les dispositifs de soutien à l'investissement locatif privé (amortissement Périssol, Besson, De Robien), surtout dans l'agglomération lyonnaise. Ainsi, entre 2004 et 2006, les investisseurs privés ont acquis près de 60 % des logements commercialisés.

Alors que la baisse du nombre de logements commercialisés en 2004-2005 semblait être le signe d'un essoufflement d'un marché, l'année 2007 atteint un nombre de logements vendus jamais atteint depuis 1990. Près de 6 000 logements ont trouvé acquéreurs.

Cette dynamique touche tous les secteurs de l'aire urbaine

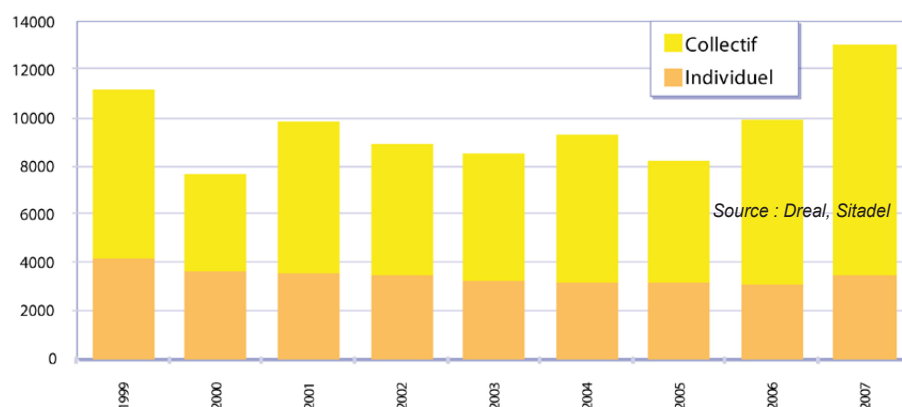
Le Sepal concentre toujours, en 2007, une grande part du nombre de logements commercialisés dans l'aire urbaine (93 %).

Au sein même du Sepal, cette redistribution s'effectue du secteur centre vers les autres territoires en particulier la plaine de l'Est, dont la part dans les logements commercialisés du Sepal passe de 2 % en 1990 à 16 % en 2007.

¹⁶ Stratis Conseil - La stratégie des opérateurs privés sur le marché métropolitain de l'agglomération lyonnaise.- 2007 ; 37 p.

Agence d'urbanisme de Lyon - Les dynamiques du marché du logement dans l'aire urbaine métropolitaine lyonnaise : stratégie des opérateurs privés.- 2007 ; 7 p.

Mises en chantier dans l'aire urbaine de 1999 à 2007



Taux de construction entre 1999 et 2007

	Taux de construction 1999 - 2007	Moyenne annuelle 1999 - 2007
Commission Est	14,5 %	1 332
Commission Nord	9,4 %	483
Commission Ouest	12,7 %	1 050
Commission Sud	11,0 %	602
Commission Centre	10,8 %	3 270
Sepal	11,6 %	6 737
Aire urbaine hors Sepal	12,2 %	1 873
Aire urbaine	13,1 %	9 604

Source : Dreal - SITADEL

DES CHOIX RESTREINTS POUR LES MÉNAGES MODESTES ET À REVENU INTERMÉDIAIRE

D'après l'expertise confiée par la communauté urbaine à Eohs-Stratis Conseil, **le prix moyen admissible pour les ménages à revenus intermédiaires qui souhaitent accéder à la propriété** doit être inférieur à 2 500 euros le mètre carré pour les personnes seules et les couples avec enfants, et inférieur à 2 200 euros pour un couple sans enfant avec un taux d'effort admissible inférieur à 33 %.

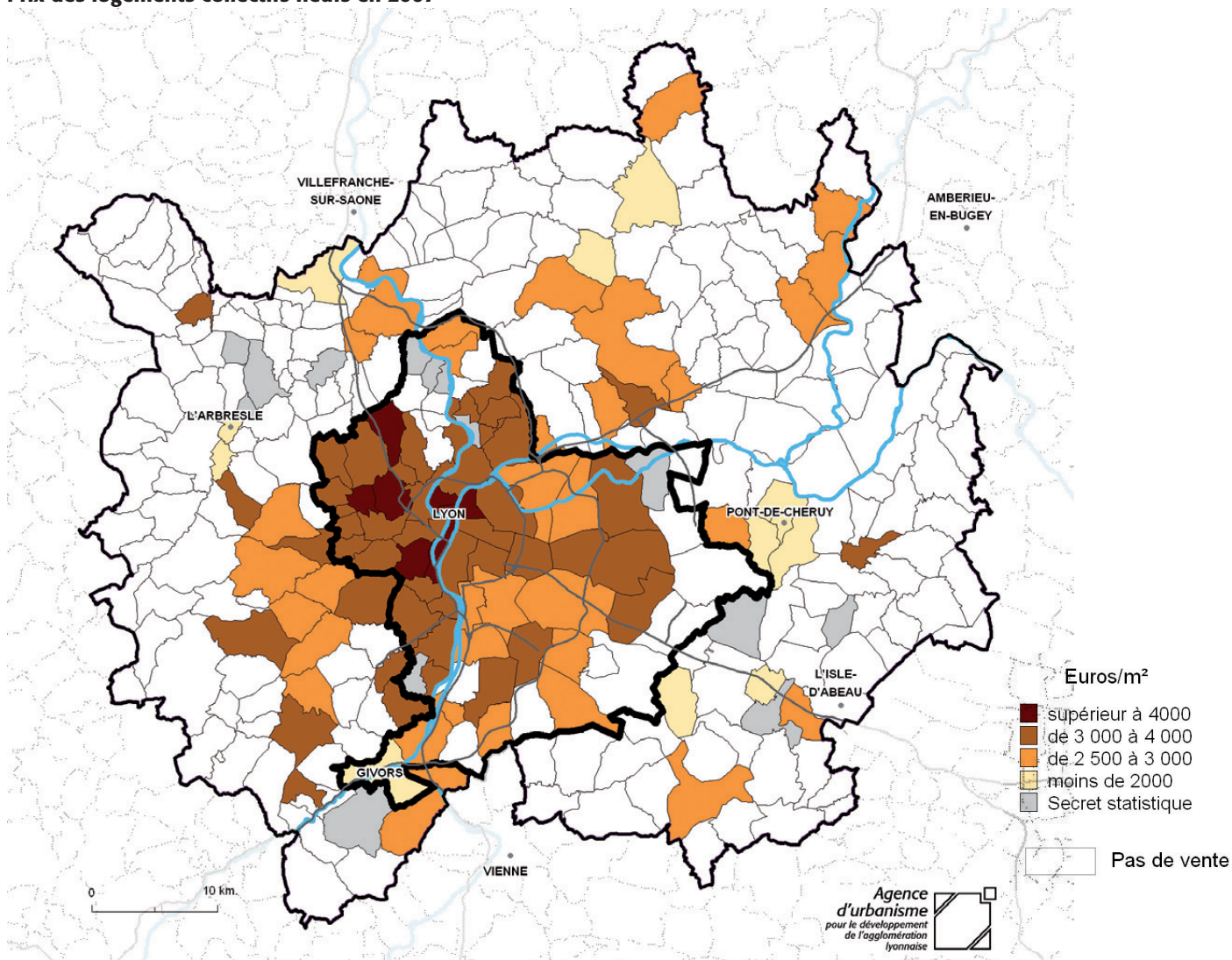
L'achat de logement neuf dans le centre n'est accessible qu'à certains segments de clientèles

En 2003, une partie du marché neuf était encore accessible à une partie des ménages à revenus intermédiaires, mais il l'est beaucoup moins aujourd'hui compte tenu de l'évolution des prix. En 2007, les prix en collectif neuf atteignent en moyenne 3 347 euros par mètre carré habitable sur l'aire urbaine.

A l'échelle du Sepal et de la communauté urbaine de Lyon, ce prix moyen s'élève à 3 400 euros par mètre carré, avec des valeurs de 3 600 euros par mètre carré dans les secteurs centre et Coteaux ouest (PLH). Seuls les secteurs de Givors-Grigny présentent des prix moyens en collectif neuf inférieurs à 2 800 euros par mètre carré.

Cette offre rencontre plus de difficultés à trouver des acquéreurs puisque le stock de logements disponibles a très fortement augmenté en 2007. De même, les délais d'écoulement, inférieurs à dix mois depuis 2001, s'élèvent à 14 mois en 2007.

Prix des logements collectifs neufs en 2007



A partir de 2001, les prix moyens des appartements neufs connaissent une augmentation très rapide. Le centre et l'ouest lyonnais demeurent les secteurs où les prix sont les plus élevés, bien que la deuxième couronne connaisse une forte hausse depuis 1990.

Un marché de l'occasion en progression

Le marché de l'occasion enregistre également une forte progression ces dernières années, signe du report sur ce marché des ménages qui n'ont pas accès au prix du neuf ou qui refusent une augmentation de leur taux d'effort.

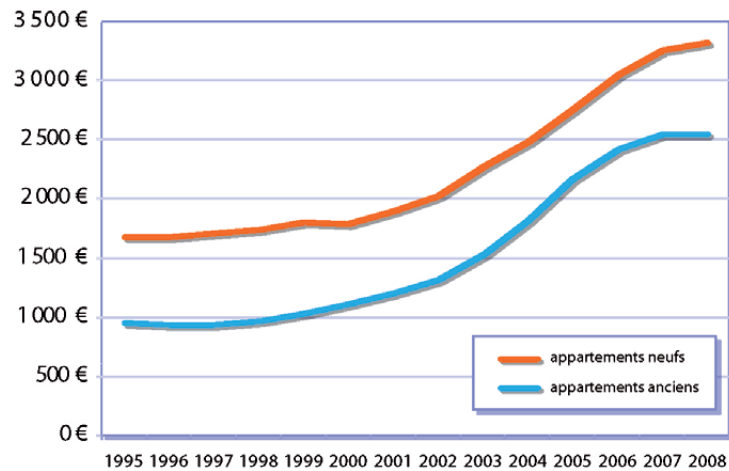
Ainsi, le prix de vente des logements collectifs anciens a augmenté de 100 % entre 2000 et 2006 sur l'agglomération lyonnaise.

En 2007, le prix moyen en ancien atteint 2 600 euros par mètre carré dans l'agglomération lyonnaise. Les prix les plus élevés s'enregistrent dans le centre et l'ouest lyonnais.

Quant à l'individuel, malgré des prix de plus en plus élevés (+ 66 % entre 2000 et 2005), les ventes restent soutenues.

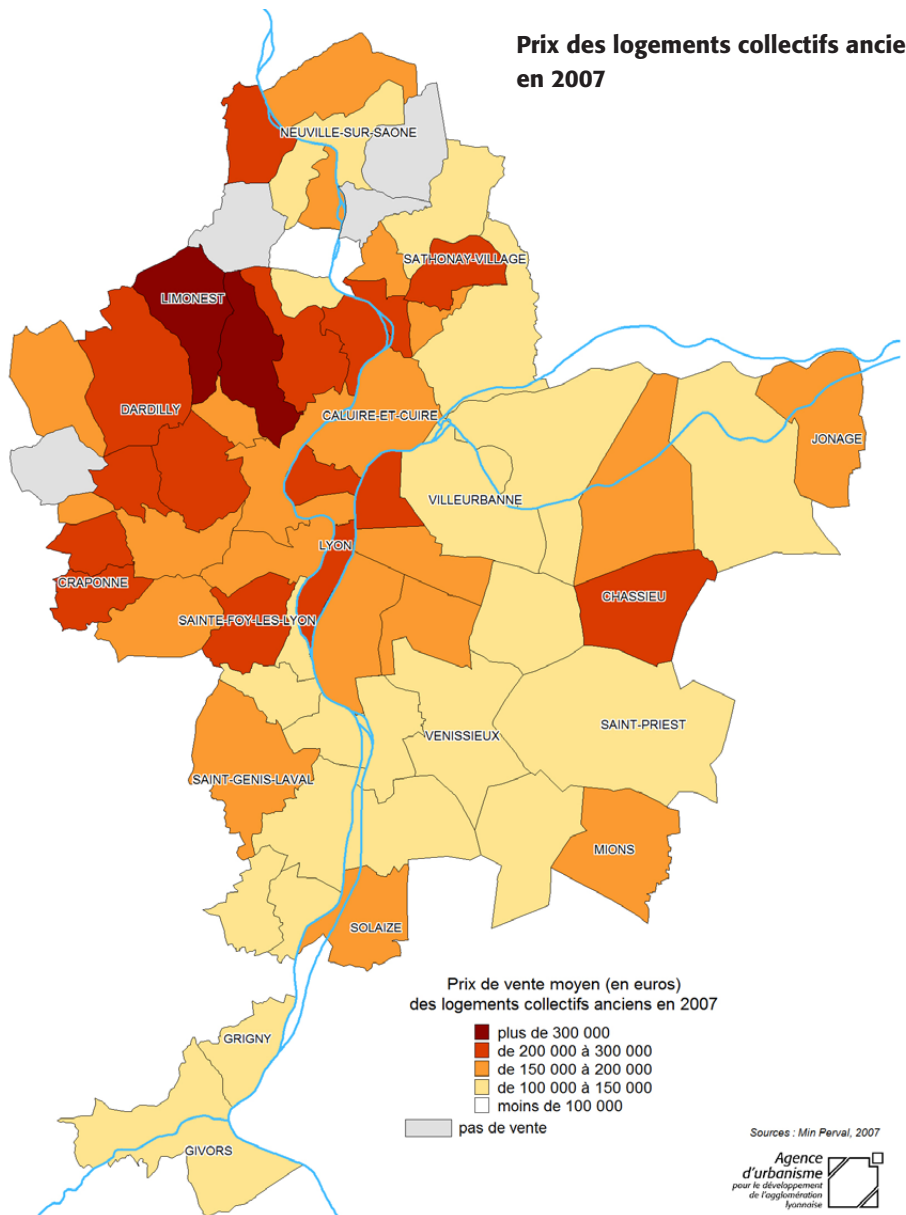
En 2005, le prix moyen d'une maison ancienne d'environ 100 m² atteint 280 000 euros sur l'agglomération lyonnaise, avec des écarts de prix importants entre le nord-ouest lyonnais (plus de 350 000 euros) et des secteurs comme Feyzin, Givors et hors Sepal où on peut encore trouver des maisons à moins de 180 000 euros.

Evolution du prix moyen des logements collectifs neufs et anciens sur le Sepal depuis 1995 (prix du mètre carré en euros)



Source : Min Perval, 1995-2008

Prix des logements collectifs anciens en 2007



Des prix en individuel neuf en hausse

L'individuel neuf a également beaucoup augmenté entre 2000 et 2006. Il faut compter en effet 300 000 euros en moyenne sur l'agglomération lyonnaise pour une maison neuve de 4 pièces avec 500 m² de terrain.

Conséquence de cette tension générale sur les marchés immobiliers, le prix des terrains équipés et à équiper ont également été multipliés par deux entre 2000 et 2006 dans l'agglomération lyonnaise.

Marchés directeurs et marchés de report sur l'aire urbaine lyonnaise

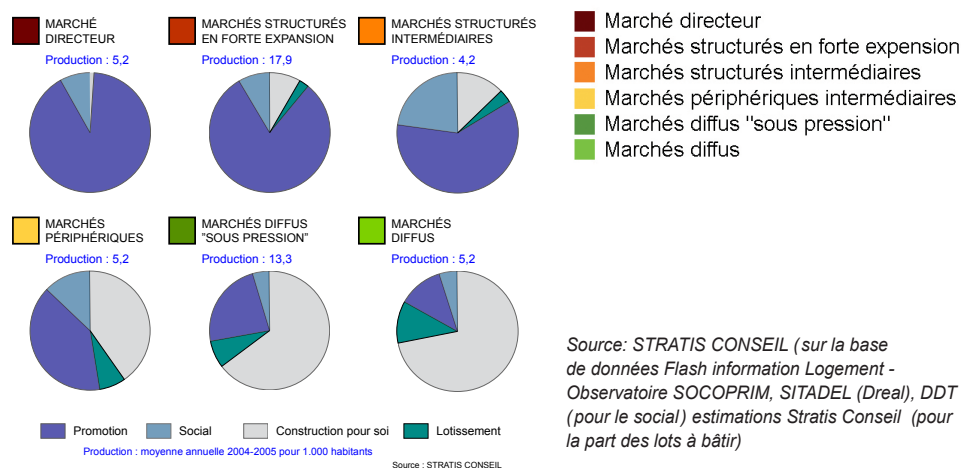
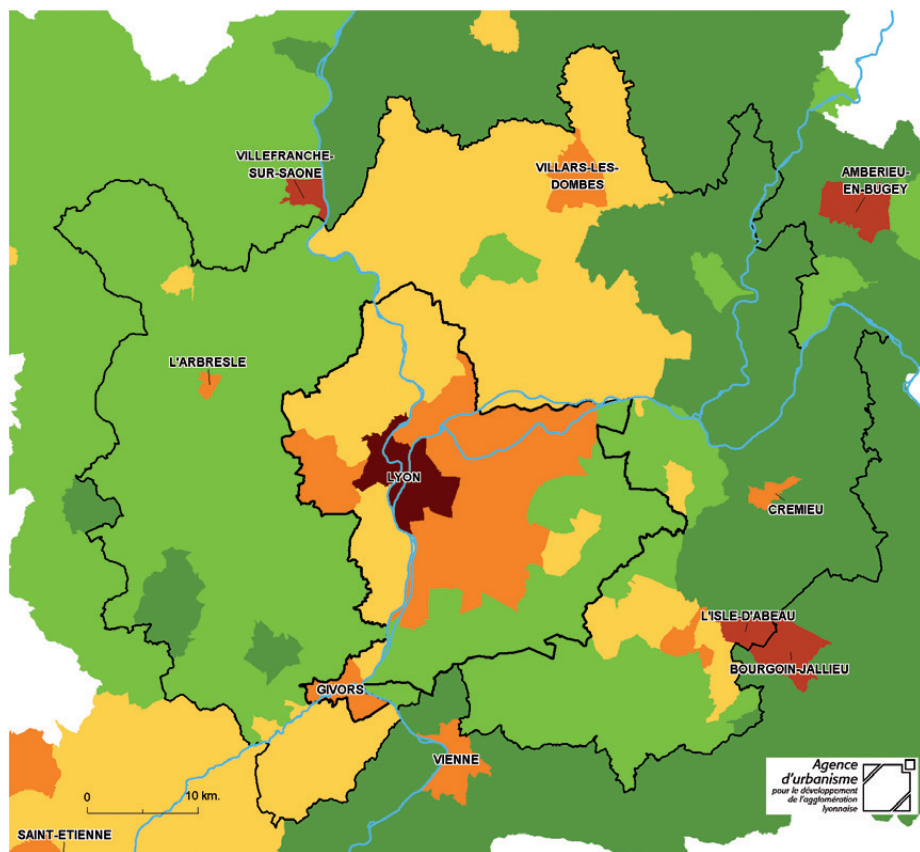
L'analyse réalisée par le cabinet Stratis en 2006 sur le fonctionnement des marchés immobiliers à l'échelle de l'aire urbaine a fait émerger six profils de marché résultant de l'analyse croisée d'informations sur la typologie de logements produits, les prix, les volumes, les lieux de production et les acteurs. Cette analyse a été faite sur la base des bassins de vie intermédiaires (définition Insee), qui correspondent à des pôles attractifs de par les services dits intermédiaires qu'ils présentent : commerces, services financiers et publics, de santé.

Le marché directeur, constitué de Lyon et Villeurbanne, est caractérisé par une importante activité de construction à la fois privée et sociale offrant des produits essentiellement collectifs dont les valeurs moyennes dans le neuf sont supérieures à 3 000 euros par mètre carré.

La hausse des prix de ces dernières années a entraîné un triple report du marché (offre et demande), concourant notamment au développement démographique d'espaces de transition entre la métropole lyonnaise et les villes moyennes périphériques :

- report de l'offre du marché directeur vers des agglomérations de l'aire urbaine comme Villefranche-sur-Saône, Bourgoin-Jallieu, Ambérieu-en-Bugey qui ont connu une production quantitativement importante, soutenue en partie par des investissements locatifs ;
- report de l'offre et de la demande du marché directeur vers des secteurs proches : 1^{re} et 2^e couronnes lyonnaises, Givors, Vienne, l'Arbresle, Villars-les-Dombes. Ces secteurs sont caractérisés par l'apparition d'une offre privée significative en volume et en prix (supérieurs à 2 000 euros par mètre carré dans le neuf), avec une part non négligeable d'individuel ;
- report de la demande des marchés structurés et périphériques vers les « marchés diffus », caractérisés par une production non structurée d'habitat individuel consommateur d'espace, stimulée par une croissance démographique.

Les marchés immobiliers dans l'aire urbaine lyonnaise



L'IMPACT DE LA CRISE FINANCIÈRE DE 2008 SUR L'IMMOBILIER RÉSIDENTIEL

Les années 2006 et 2007 ont été marquées par une augmentation importante des mises en chantier de logements dans le Sepal (respectivement 7 225 et 9 607 logements commencés). En revanche, la hausse annuelle des prix s'est fortement ralentie comparée aux augmentations constatée depuis 2001.

Un financement des acquéreurs de plus en plus difficile

Depuis 2006, l'enveloppe moyenne des acquéreurs achetant un logement pour l'occuper a atteint un plafond situé à 2 200 euros du mètre carré. Ce seuil peut s'expliquer par une stagnation des revenus couplée à une augmentation des taux d'intérêt en 2007 et 2008 au-delà de 5 % et à une difficulté croissante pour les accédants d'avoir accès au crédit.

En 2009, même si les taux des crédits immobiliers semblent avoir amorcés une baisse, les conditions d'obtention d'un prêt s'avèrent encore restrictives. En effet, en France, comme l'explique Bernard Worms de l'Agence nationale d'information sur le logement (Anil), « *la fermeture des robinets du crédit* » ne résulte pas de « *la sinistralité sur les crédits aux accédants* » puisqu'elle est faible. Elle est plutôt le fait d'une crise de liquidité des banques, qui suite à la crise des subprimes, ont des « *difficultés à trouver les ressources longues dont elles ont besoin pour fabriquer des prêts à taux fixe* ».

Des prix qui ne devraient pas baisser fortement

En 2008, la commercialisation des logements neufs a souffert des problèmes de financement rencontrés par les accédants. Ainsi, le nombre de désistements par les acquéreurs après réservation d'un logement est passé de vingt par mois à une centaine au dernier trimestre 2008.

Néanmoins, selon les professionnels de l'immobilier, cela ne devrait avoir que peu d'impact à la baisse sur les prix de l'immobilier neuf.

En effet, un promoteur préférera offrir gratuitement une prestation en sus (cuisine équipée par exemple) plutôt que d'afficher une baisse de prix.

Concernant l'ancien, certains prévoient une baisse de prix forte alors que d'autres pensent que la difficulté à vendre au prix voulu pousse à la mise en location.

Quoi qu'il en soit, si on se projette à une échelle de temps comme celle du Scot, les professionnels s'accordent à dire que la tendance sera à une augmentation des prix, comme cela l'a été depuis trente ans.

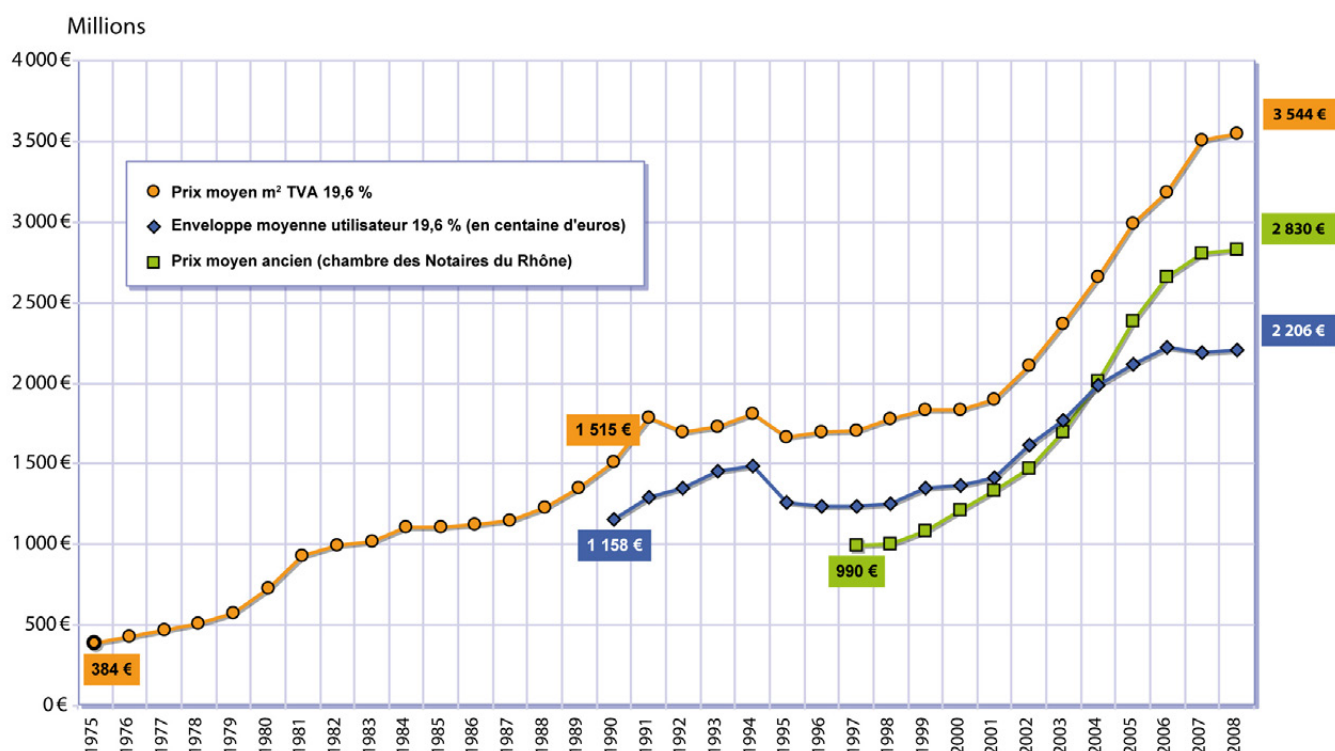
De l'importance de continuer à produire du logement

Le nombre de réservation brute (avant désistements éventuels) a très peu baissé entre 2007 et 2008.

Ceci tend à montrer que la demande est là et que le problème ne découle pas d'une sur-offre de logements. Le risque aujourd'hui serait que la production ralentisse fortement alors que la demande de logements est toujours aussi importante.

En temps de crise, les collectivités ont un rôle majeur à jouer pour permettre la production d'un nombre suffisant de logements.

Evolution du marché de 1975 à 2008



Source : CECIM

3.3 Les stratégies résidentielles des ménages

Si la hausse accusée des prix du marché de l'immobilier constitue une puissante dynamique ségrégative pour des ménages à revenus modestes et intermédiaires qui ne peuvent se loger dans le centre de l'agglomération, les stratégies résidentielles des ménages, complexes, viennent renforcer ces processus.

LES RESSORTS DE L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE

Les territoires jouent un rôle d'accueil différent selon les types de ménages.

Sur les 112 000 ménages arrivés de l'extérieur de l'aire urbaine entre 1990 et 1999, deux ménages sur trois se sont installés dans le secteur central de Lyon-Villeurbanne ; ce sont surtout des étudiants et des jeunes ménages.

Les cadres supérieurs avec enfants sont plutôt attirés par l'ouest lyonnais, et les ménages modestes par le secteur Dombes-Dauphiné qui a une vocation familiale plus prononcée (notamment l'Isle d'Abeau).

Afin de comprendre les processus capables d'attirer et de retenir les ménages d'un point de vue résidentiel, une enquête a été menée par l'Agence d'urbanisme, l'Institut Fournier et l'Observatoire social de Lyon² en juillet 2004 auprès d'un échantillon de 1 150 habitants du Sepal âgés de 18 ans et plus interrogés sur les raisons de leur implantation résidentielle et leurs souhaits en cas de déménagement.

Davantage de compromis sur le logement que sur le quartier de résidence

La localisation dans le quartier ou la commune est le critère sur lequel les ménages font le moins de compromis en matière de choix résidentiel.

Seulement 9% des ménages ont dû faire des compromis sur le quartier ou la commune pour accéder au logement qu'il souhaitait, contre 30% sur le logement.

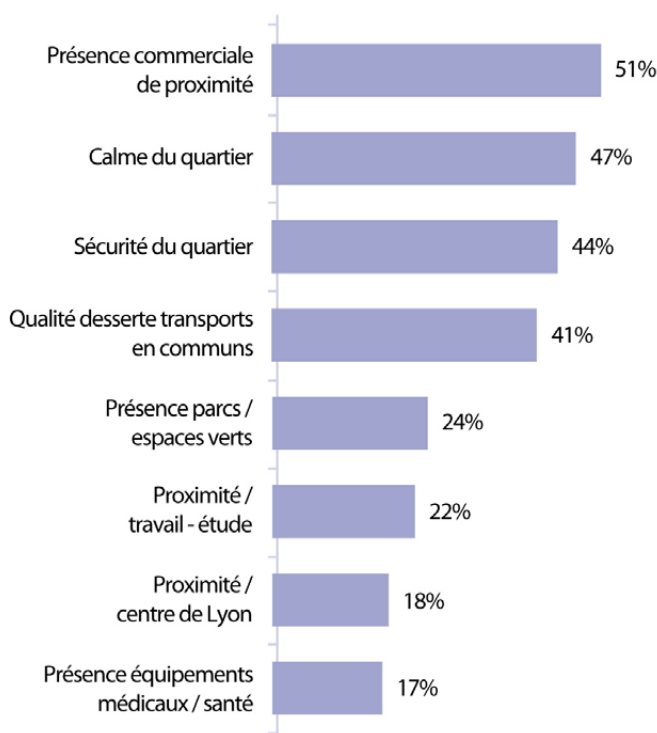
Les projets de mobilité des ménages tendraient ainsi à alimenter la périurbanisation et l'accroissement des disparités territoriales.

En effet, 40% des ménages seraient prêts à s'éloigner et à aller en dehors de l'agglomération lyonnaise pour trouver un logement correspondant à leur moyen mais surtout pour rechercher une location résidentielle correspondant à leurs envies et à leur volonté de « contrôler » leur environnement social.

Seulement 5% des ménages pourraient aller dans un quartier défavorisé.

² Institut Fournier, Observatoire social de Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon - Etude sur l'attractivité résidentielle dans le territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise.- 2004

Critères d'attractivité pour le choix du quartier



Source : Institut Fournier, Observatoire social de Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon

L'habitat individuel « alternatif »

Pour bénéficier de produits traditionnellement considérés comme prisés comme un appartement en dernier étage avec terrasse et duplex, un tiers des ménages interrogés seraient prêts à aller s'installer dans une commune de l'Est lyonnais, en dehors des quartiers défavorisés.

Ces éléments confirment la piste d'un habitat individuel alternatif plus dense ou d'un logement dit « intermédiaire » du point de vue du coût et de la morphologie, où la créativité architecturale a toute sa place.

Dans ce domaine, des opérations d'habitat intermédiaire ont vu le jour dans les années 1975-1980 dans l'agglomération lyonnaise. Mais c'est depuis 1997, sous l'impulsion de la communauté urbaine de Lyon, que différentes expérimentations ont été lancées.

L'aspiration à la maison individuelle

L'enquête révèle également une mobilité certaine des ménages puisque 20 % d'entre eux occupent leur logement actuel depuis moins de deux ans, et 45 % des ménages ont l'intention de déménager. L'accession à la propriété constitue la motivation essentielle de cette mobilité intentionnelle et est partagée par toutes les catégories de ménages, surtout les plus jeunes.

L'aspiration à la maison individuelle est relative. Pour 55 % des ménages, ce projet de mobilité porte sur un appartement, et si les ménages sont prêts à s'éloigner de l'agglomération lyonnaise, ils ne souhaitent pas pour autant consacrer beaucoup de temps à leurs déplacements domicile-travail (35 à 45 minutes au maximum).

Enfin cette mobilité souhaitée s'effectue dans un périmètre géographique restreint : en effet entre 61 et 80 % des ménages, selon les secteurs, souhaitent évoluer au sein du territoire dans lequel ils résident déjà.

L'ÉDUCATION : UNE COMPOSANTE MAJEURE DES STRATÉGIES RÉSIDENTIELLES

Dans l'enquête menée en 2004 sur les leviers de l'attractivité résidentielle dans l'agglomération lyonnaise, la qualité des écoles du quartier fait partie des dix critères les plus importants dans le choix d'un quartier où habiter et ce pour 16 % des ménages interrogés. Ce critère est placé en seconde position pour les ménages de cinq personnes ou plus, qui relèguent en dernière position celui de la proximité du centre de Lyon.

La précarité sociale se concentre dans certains établissements scolaires. Les stratégies résidentielles, qu'il est difficile de quantifier, viennent renforcer le processus de ségrégation à la fois scolaire et urbaine. Les ménages mettent en place des stratégies de fuite ou des stratégies d'évitement. Ils quittent un quartier pour assurer l'inscription de leurs enfants dans un établissement jugé plus favorable. Ils refusent également de s'installer dans un quartier dont les établissements scolaires sont jugés défavorables.

Parmi les différences entre territoires, on compte :

- le profil social des familles : dans les collèges appartenant à l'éducation prioritaire, les parents d'élèves sont plutôt ouvriers (44 %), sans emploi (14 %) ou employés (12 %), alors que ces mêmes catégories représentent respectivement 22 %, 6 % et 13 % dans les établissements hors géographie prioritaire ;
- les niveaux de formation et les performances scolaires : des différences accusées entre territoires. La disparité apparaît nettement à l'échelle de l'agglomération entre l'est et l'ouest sur les niveaux de formation.

La **politique de l'éducation prioritaire**, mise en place en 1981, s'appuie sur une discrimination positive dans l'emploi des moyens publics au service de l'égalité des chances. Elle constitue une réponse aux difficultés sociales et scolaires concentrées dans certains établissements.

Après les Zones d'éducation prioritaire (ZEP) en 1990, les Réseaux d'éducation prioritaire (REP) en 1997, cette politique est relancée en 2006 sur des bases renouvelées. Le plan de relance énonce un même principe de réussite pour tous les élèves de l'éducation prioritaire et un même niveau d'exigence pour tous les élèves de l'École de la République. Tous doivent acquérir les connaissances et les compétences du socle commun. À cette fin, une nouvelle carte de l'éducation prioritaire se dessine à travers les réseaux « ambition réussite » ou les réseaux de réussite scolaire.

Dans l'Académie de Lyon, les réseaux d'éducation prioritaire ont été transformés à la rentrée 2006 en réseaux "ambition réussite". Ces réseaux sont constitués autour d'un collège et de ses écoles associées.

Jean Rostand à Arbent (Ain), Marc Seguin à Saint-Etienne (Loire), Victor Schoelcher (Lyon 9^e), Alain (Saint-Fons), Henri Barbusse (Vaulx-en-Velin), Jacques Duclos (Vaulx-en-Velin), Elsa Triolet (Vénissieux), Jean Moulin (Villefranche-sur-Saône), Jean Vilar (Villeurbanne).



Le Clos du verger, Les Chères

3.4 Une crise profonde du logement : le mal-logement

La forte hausse des prix de l'immobilier et du foncier, l'augmentation des loyers du parc locatif privé et la disparition du parc privé social aboutissent à une pression de plus en plus forte sur le parc locatif social. Ces tensions dans l'accès au logement social, qui subsistent malgré l'augmentation de la production d'offre neuve, se répercutent sur les structures d'hébergement temporaire, elles aussi engorgées, contribuant à des situations de mal-logement pour de nombreux ménages à revenus modestes et en difficulté.

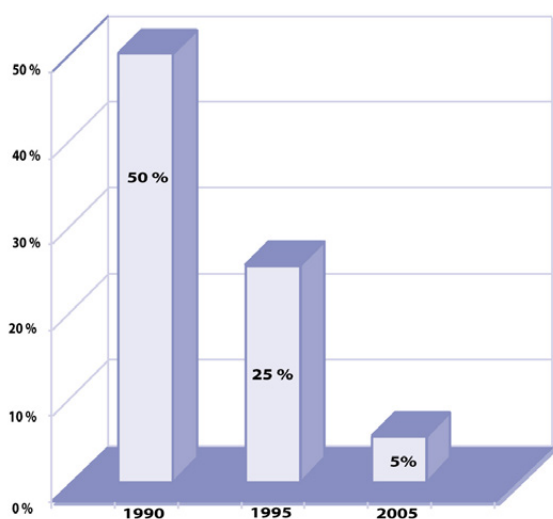
UNE PRESSION DE PLUS EN PLUS FORTE SUR LE PARC LOCATIF SOCIAL PUBLIC

La quasi-disparition du parc locatif privé à vocation sociale et la hausse des loyers du parc privé

La quasi-disparition du parc locatif privé à vocation sociale accentue la pression de la demande en logements sociaux. Ce parc à faibles loyers (inférieurs à cinq euros le mètre carré) qui représentait la moitié de l'offre locative privée en 1990, n'en représente plus que 6 % en 2004.

Les loyers du parc locatif privé connaissent quant à eux une progression continue depuis 1999, passant, pour des biens à la relocation, de 6,1 euros par mètre carré à cette date à 9,6 euros par mètre carré au 1^{er} janvier 2008.

Part des logements à loyers inférieurs à cinq euros par mètre carré



Source : Agence d'urbanisme de Lyon, enquêtes loyers

L'agglomération lyonnaise se situe ainsi au 4^e rang des loyers les plus chers dans le classement des onze principales villes de province derrière Aix-en-Provence (11 euros), Grenoble (9,05 euros), Rennes (8,73 euros).

Une demande de logement social en progression

La forte pression de la demande qui s'exerce sur le parc de logements sociaux publics résulte de la conjonction de deux phénomènes structurels : l'augmentation des situations de précarité et du nombre de ménages à bas revenus ; la disparition du parc privé à vocation sociale et la hausse des loyers du parc privé.

Des évolutions plus conjoncturelles jouent également. Ainsi sur la période 2004-2010, les démolitions prévues dans le cadre des opérations de renouvellement urbain nécessitent des relogements et contribuent à augmenter la demande. Ainsi, la demande en logement social a progressé de + 8% sur la communauté urbaine de Lyon entre 2003 et 2005.

En juillet 2007, 46 000 ménages demandaient à résider dans un logement HLM situé dans le Sepal, ce qui représente une pression élevée sur l'ensemble du territoire : environ une offre pour quatre demandes, avec des pressions supérieures à 4 dans des communes de l'est et de l'ouest.

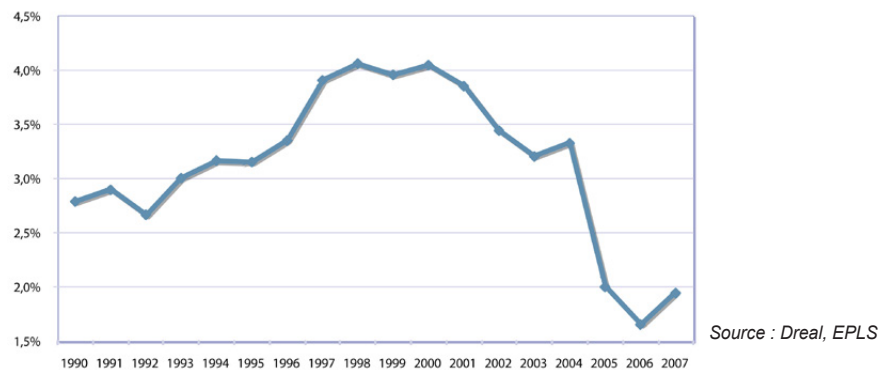
Les taux de vacance et de mobilité, faibles (respectivement 2% et 8% dans le Sepal), et en baisse depuis 1998, contribuent à augmenter cette demande.

Un parc social inégalement réparti

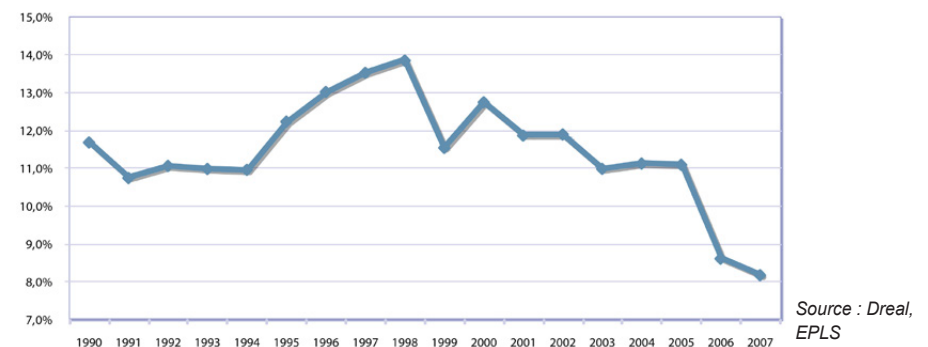
L'inégale répartition du logement locatif social public dans le Sepal (129 622 logements sociaux au 1^{er} janvier 2007 soit 24,9% des résidences principales en 1999) renforce les disparités territoriales.

La part du logement social public atteint 25,6% des résidences principales dans la communauté urbaine de Lyon. Certains secteurs atteignent des taux de 48 à 67% : Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Rillieux-la-Pape, Saint-Fons. Ce taux est également très élevé à Givors où le parc locatif social représente 48% des résidences principales en 1999. En revanche, il est très faible dans la Communauté de communes du Pays de l'Ozon (7,3%), le Sivom de l'Ozon (6%) et la Communauté de communes de l'Est lyonnais (3,5%).

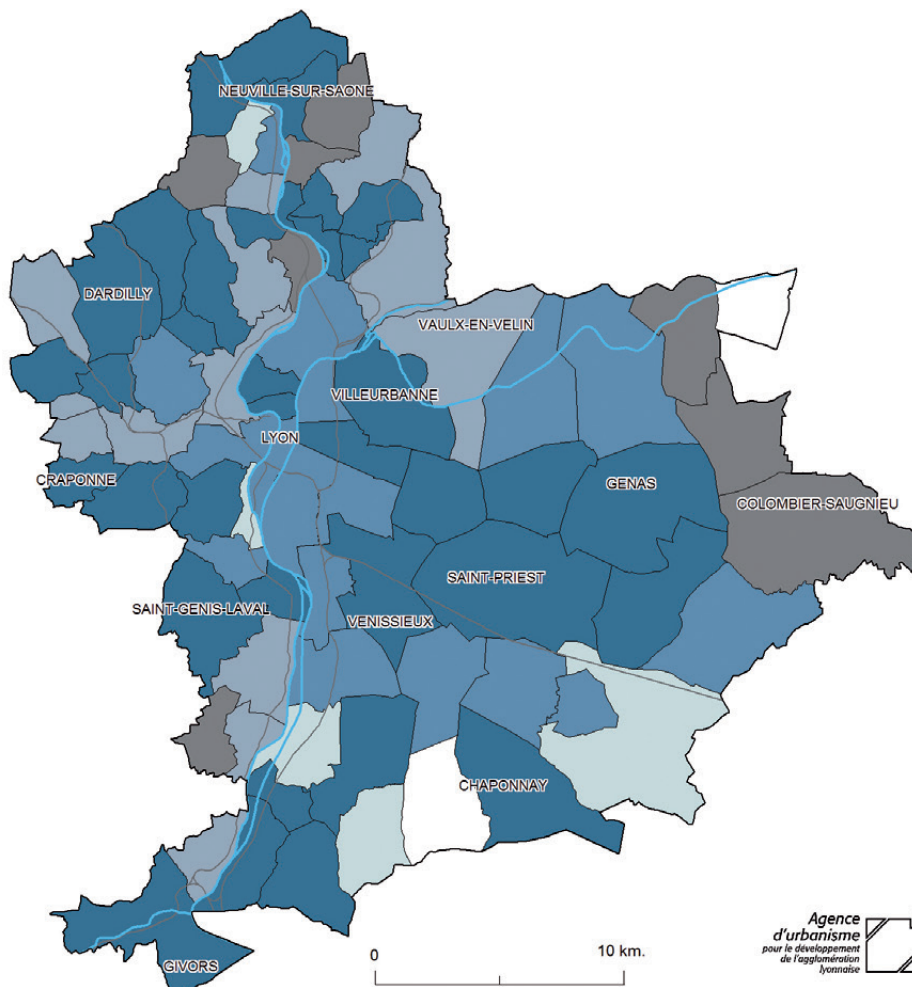
Evolution du taux de vacance dans le parc locatif social du Scot entre 1990 et 2007



Evolution du taux de mobilité dans le parc locatif social du Scot entre 1990 et 2007



Indice de la pression de la demande de logements sociaux



Indice de pression de la demande de logements sociaux*

- Ni offre, ni demande
- plus de 4
- de 2,5 à 4
- de 1,5 à 2,5
- moins de 1,5
- Demandes sans offre

* Nombre de demandes selon la commune souhaitée/Nombre d'emménagements et de mise en location (offre annuelle)

D'après l'inventaire des logements sociaux au 1^{er} janvier 2007 (selon la définition de la loi SRU), le déficit total des communes du Sepal soumises à la loi SRU s'élevait à environ 12 322 logements sociaux contre 12 923 au 1^{er} janvier 2004

Une production de logement social qui augmente mais qui reste inférieure aux besoins

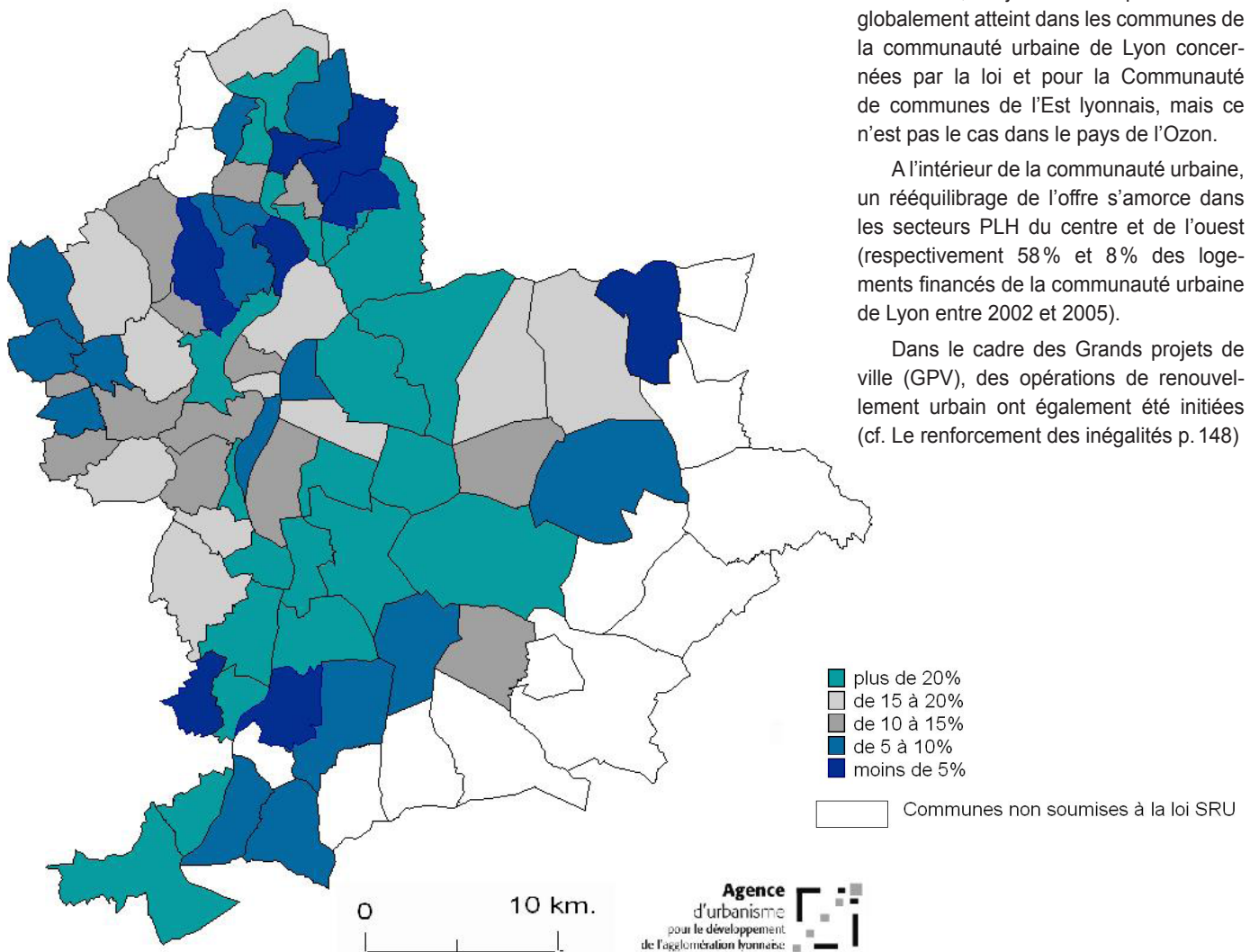
La production de logement social dans le territoire du Sepal sur la période récente reste encore globalement insuffisante au regard de la loi SRU et des objectifs des PLH, malgré les efforts réalisés par les communes.

Le bilan réalisé par la DDT du Rhône sur les communes concernées par la loi SRU montre des résultats inégaux selon les territoires. Sur la période triennale 2002-2004, l'objectif affiché par l'Etat est globalement atteint dans les communes de la communauté urbaine de Lyon concernées par la loi et pour la Communauté de communes de l'Est lyonnais, mais ce n'est pas le cas dans le pays de l'Ozon.

A l'intérieur de la communauté urbaine, un rééquilibrage de l'offre s'amorce dans les secteurs PLH du centre et de l'ouest (respectivement 58% et 8% des logements financés de la communauté urbaine de Lyon entre 2002 et 2005).

Dans le cadre des Grands projets de ville (GPV), des opérations de renouvellement urbain ont également été initiées (cf. Le renforcement des inégalités p. 148)

Taux de logements sociaux par commune selon la définition de la loi SRU



Sources : DDT du Rhône, DGI, janvier 2009

Dans le Sepal en 2005, 46 communes de plus de 3 500 habitants sont soumises à l'application de la loi SRU (article 55) dont 41 sont situées dans la communauté urbaine de Lyon, 4 communes dans la Communauté de communes du Pays de l'Ozon (Communay, Saint-Symphorien-d'Ozon, Sérézin-du-Rhône et Ternay) et 1 commune dans la Communauté de communes de l'Est lyonnais (Genas).

LES POPULATIONS DÉFAVORISÉES ONT DE MOINS EN MOINS ACCÈS À UN LOGEMENT

La crise du logement touche de nouvelles populations

Les personnes mal logées ou sans abri, n'ayant pas accès au parc HLM, se tournent vers les dispositifs d'urgence pour trouver un hébergement.

Mais ces dispositifs permettent de moins en moins à ces personnes de s'engager dans un processus d'insertion, nécessairement long.

L'évolution récente du marché du travail a renforcé le nombre de « travailleurs pauvres » (salariés à temps partiel), de personnes percevant des indemnités de chômage ou une faible retraite, à la recherche d'un logement à la suite d'un changement familial, d'expulsions ou d'endettement.

Une demande d'hébergement en foyers et en centres d'accueil en augmentation

Les tensions dans l'accès au logement HLM et au logement étudiant se répercutent sur la demande d'hébergement, en hausse constante.

Entre 1998 et 2003 les demandes ne cessent d'augmenter selon l'Observatoire de l'habitat transitoire du Rhône (OHT)¹⁷.

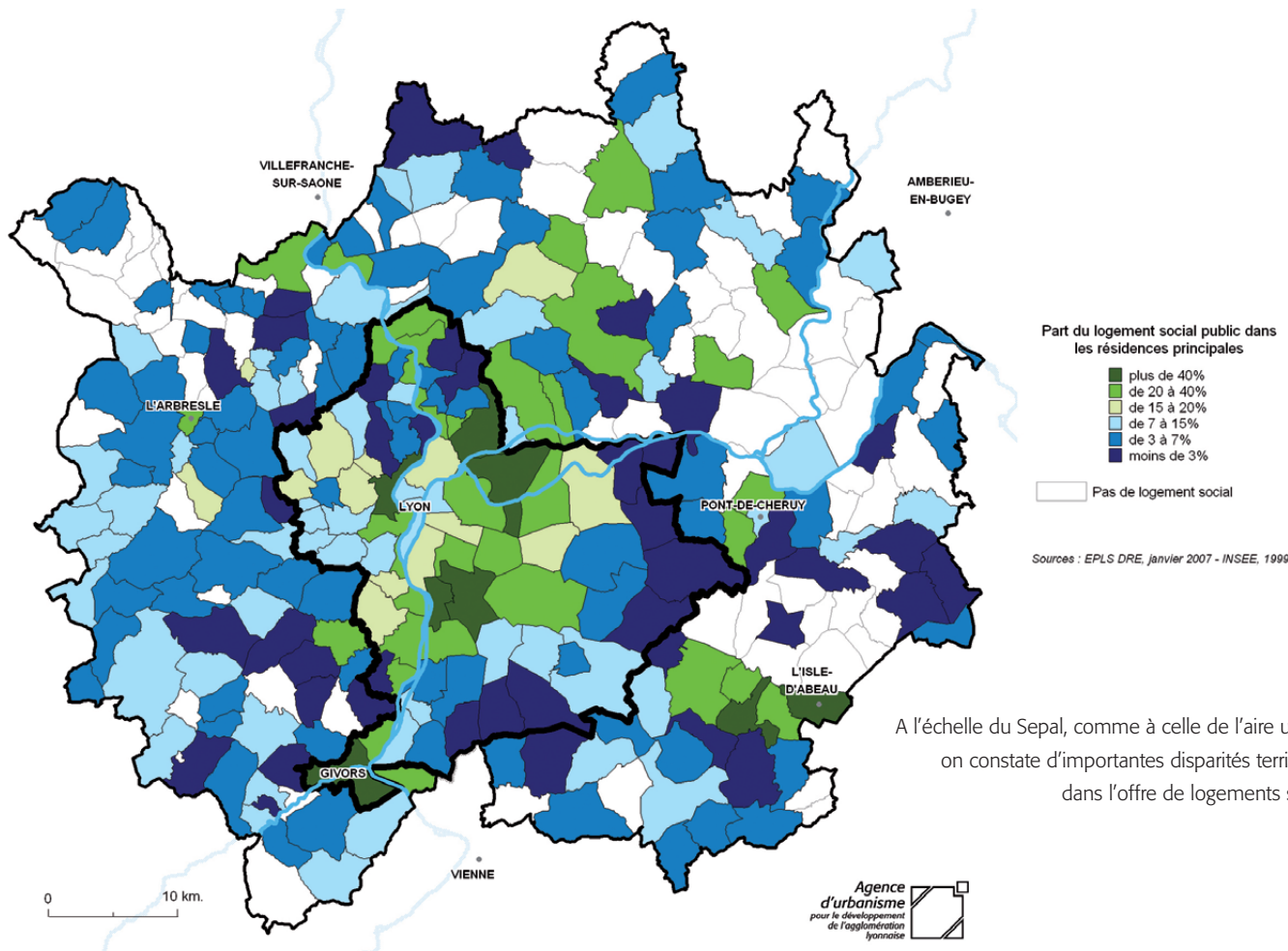
En revanche à partir de 2004, la demande baisse passant de 10 900 demandes à 5 900. D'après l'OHT, cette diminution ne traduit en aucun cas une amélioration de la situation. Elle s'explique par la saturation des capacités d'accueil des dispositifs d'hébergement et à la baisse significative de la collecte des données.

En 2007, sur 5 900 demandes, 66,2% sont émises par des ménages habitant dans la communauté urbaine de Lyon et 53,4% par des jeunes de moins de 30 ans. Cette demande est constituée à 74,7% de personnes seules sans enfants.

En 2007, l'OHT constate une augmentation des ménages percevant un revenu de substitution (de 39% en 1998 à 50,1% en 2007) et la part des salariés (de 20% en 1998 à 31,6% en 2007).

¹⁷ Observatoire de l'habitat transitoire du Rhône - Présentation des résultats d'observation - 2007

Part du logement social public dans les résidences principales



A l'échelle du Sepal, comme à celle de l'aire urbaine, on constate d'importantes disparités territoriales dans l'offre de logements sociaux

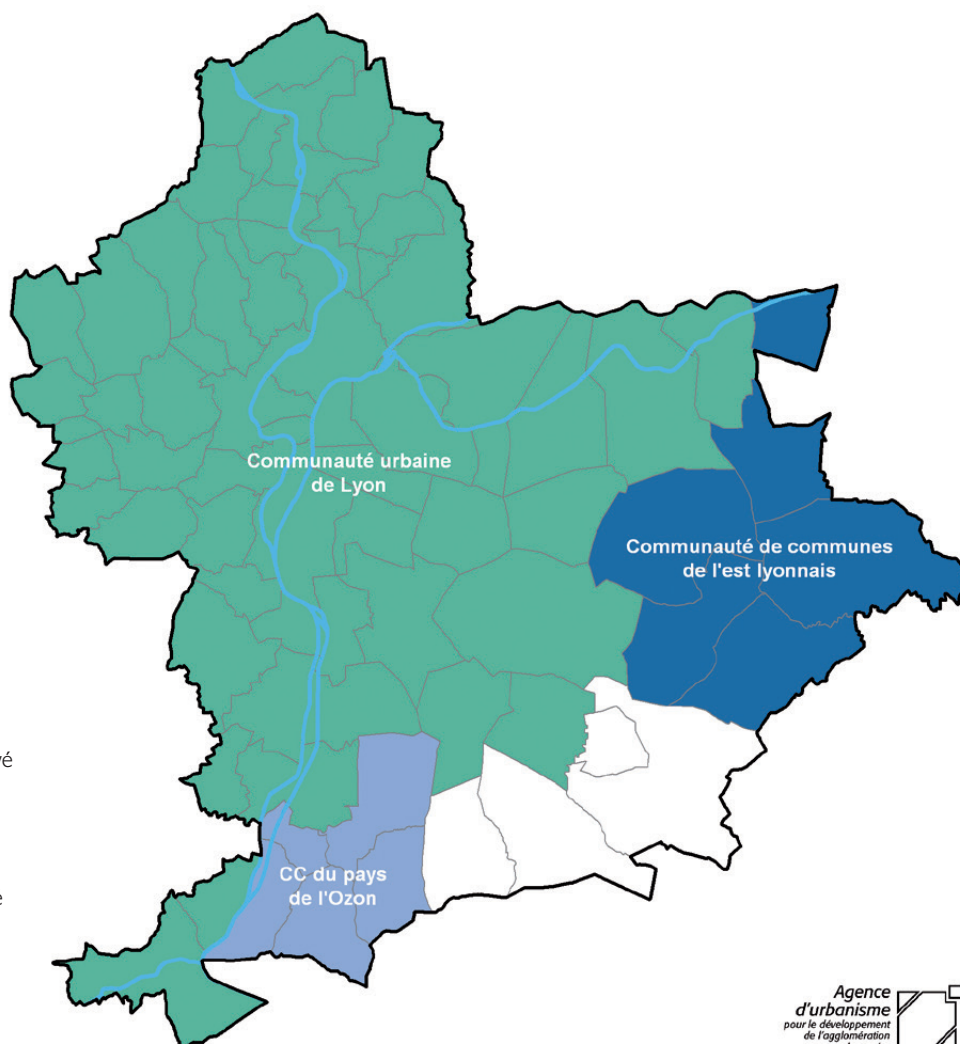
3.5 Les politiques de l'habitat au sein de l'agglomération

Les politiques locales de l'habitat ont été déclinées dans des Programmes locaux de l'habitat (PLH) à partir du milieu des années 1990. Elles ne couvrent pas tout le territoire du Sepal et de l'aire urbaine, notamment les secteurs ayant connu un fort essor démographique. Malgré l'ambition de ces programmes et les moyens mobilisés, les avancées, indéniables, restent inégales selon les territoires pour favoriser un développement urbain équilibré, une meilleure adéquation de l'offre à la demande et une plus grande diversité de l'habitat. Si des objectifs communs se dessinent peu à peu sur les différentes intercommunalités du Sepal, la question de l'adaptation des outils dans une aire de marché élargie est plus que jamais d'actualité.

Programmes locaux d'habitat intercommunaux dans le Sepal

Au sein du territoire du Sepal, **trois programmes locaux de l'habitat intercommunaux sont adoptés ou en cours d'approbation :**

- Communauté urbaine de Lyon : après un 1^{er} PLH approuvé en 1995 et actualisé en 2002, un 2^e PLH a été approuvé en janvier 2007 ;
- Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL) : après un 1^{er} PLH approuvé en 2001 et révisé en 2006, le CCEL a approuvé son 2^e PLH en juin 2008 ;
- Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO) : après un 1^{er} PLH approuvé en 2003, le 2^e PLH de la CCPO a été approuvé en avril 2009.



VERS UNE ARTICULATION DES POLITIQUES LOCALES DE L'HABITAT

Un socle commun de préoccupations

Les politiques locales de l'habitat sur le territoire du Sepal affichent des orientations communes : le développement et le rééquilibrage de l'offre en logements sociaux, l'amélioration qualitative du parc privé et la diversification de l'habitat.

Le PLH de la communauté urbaine de Lyon vise à orienter la dynamique immobilière, augmenter et diversifier l'offre d'habitat dédiée en réponse aux besoins prioritaires en logement et promouvoir un développement solidaire et plus équilibré de l'agglomération lyonnaise. Il a ainsi pour objectif d'accroître l'offre en logement social avec un objectif de production de 2 680 logements locatifs aidés par an (construction neuve et acquisition-amélioration).

La Communauté de communes de l'Est lyonnais (CEEL) affiche quant à elle l'objectif d'assurer un développement organisé de l'habitat dans un contexte contraint, notamment sous l'effet du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry et de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Selon le code de la Construction et de l'Habitation, « le **programme local de l'habitat** doit définir les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logement et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logement. »

Des objectifs différents entre les EPCI et une cohérence à trouver à l'échelle métropolitaine

Cependant, les perspectives d'évolution démographique affichées dans les programmes locaux de l'habitat sont différentes selon les territoires mais très complémentaires. Dans celui de la communauté urbaine de Lyon, l'objectif est de favoriser une croissance démographique, grâce à une politique de l'habitat volontariste. Dans le Pays de l'Ozon, il s'agit d'augmenter le volume de constructions neuves, de conforter et valoriser l'attractivité résidentielle et d'adapter le profil de l'offre nouvelle de logements aux besoins des habitants.

Ainsi, malgré le rééquilibrage de l'offre en logements sociaux, le développement d'outils et des objectifs communs, il reste encore beaucoup à faire avant de traduire dans les faits une politique cohérente de l'habitat à l'échelle de l'agglomération, seule en mesure d'apporter des réponses adaptées à la crise du logement accessible.

LA NÉCESSITÉ DE RENFORCER LES POLITIQUES D'OFFRE FONCIÈRE

Dans le Programme local d'habitat 2006-2010 de la communauté urbaine de Lyon, la politique foncière constitue une orientation essentielle se traduisant :

- par la constitution de réserves de moyen et long terme,
- la prospection et la captation de fonciers à court terme pour les mettre à disposition des bailleurs sociaux,
- la mise en place de dispositifs d'observation actualisée des disponibilités foncières et de l'évolution du tissu urbain.

Dans le reste du territoire du Sepal, les pratiques foncières sont communales et se traduisent par des actions de prospection pour réaliser du logement locatif social et répondre ainsi à la demande locale.

Créé en 1998, l'Epورا, Etablissement public foncier de l'ouest Rhône-Alpes, a célébré ses dix ans d'existence en 2008. Il a vu au cours de ces années ses compétences et son périmètre élargis.

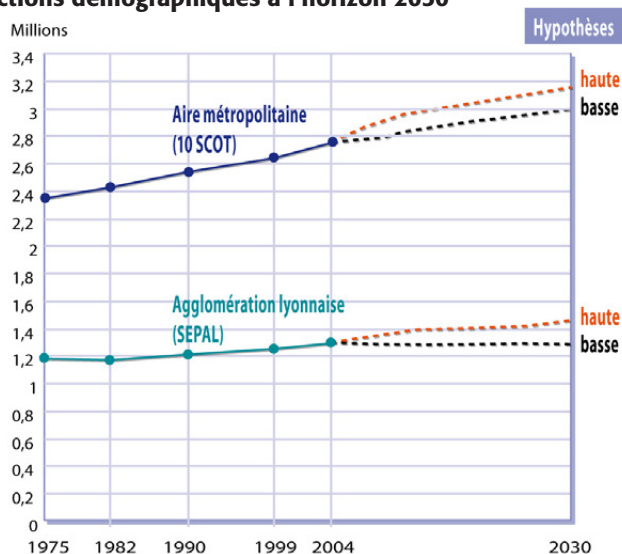
Il couvre aujourd'hui les départements de la Loire et du Rhône (hors communauté urbaine de Lyon), le nord de l'Ardèche, de la Drôme et de l'Isère.

Véritable outil de la reconversion industrielle et économique des territoires, il apporte une réelle valeur ajoutée aux collectivités dans le cadre de leurs projets fonciers. De plus en plus, il prend en compte dans ses travaux la question du développement durable et de l'habitat.

3.6 La population de l'agglomération lyonnaise en 2030

Dans le contexte d'incertitude qui caractérise nos sociétés confrontées à la rapidité des évolutions technologiques et des modes de vie, il est délicat de faire des projections à l'horizon 2030. Ces projections n'ont aucun caractère prédictif. Elles sont cependant indissociables de la démarche du Scot afin d'éclairer les futurs possibles pour l'agglomération et pour son espace métropolitain.

Projections démographiques à l'horizon 2030



Hypothèse haute : projections démographiques faites en prolongement des tendances 1990-1999, ajustées des évolutions 1999-2004

Hypothèse basse : projections faites en prolongement des tendances 1982-1999

Projections démographiques réalisées sur la période 2004-2030

		Hier ⁽¹⁾		Aujourd'hui ⁽²⁾	Demain ⁽³⁾	Ecart	
		1982	1999	2004	2030	1999/2030	2004/2030
Sepal	Population	1 172 017	1 249 710	1 293 871			
	Hypothèse basse*				1 280 347	30 637	-13 524
	Hypothèse haute **				1 444 103	194 393	150 232
inter-Scot	Population	2 424 135	2 643 752	2 763 106			
	Hypothèse basse*				2 984 332	340 580	221 226
	Hypothèse haute **				3 141 983	498 231	378 877

(1) Source : Insee-RP

(2) Estimation Agence fichier taxe d'habitation DGI

(3) Prolongements de tendances calculés selon 2 hypothèses

NB: l'hypothèse basse a été calculée avant la publication des résultats du recensement partiel de 2004, qui a révélé des niveaux de croissance plus importants que prévu. L'hypothèse haute prend en compte ces données mais a été calculée avant la diffusion des données officielles des recensements de 2006 et 2007.

DEUX HYPOTHÈSES D'EVOLUTION

Les dernières évolutions de population sur la période 1990-1999 et a fortiori sur 1999-2007 permettent au Scot de l'agglomération lyonnaise d'émettre des hypothèses de croissance de la population à l'horizon 2030 plus ambitieuses que celles fondées sur la seule prolongation des tendances 1982-1999.

Ces projections visent à mieux prendre en compte les résultats des deux premières enquêtes annuelles de recensement (2004-2005) réalisées par l'Insee d'une part, et les estimations de population sur le reste du territoire réalisées par l'Agence d'urbanisme sur la base des fichiers de la taxe d'habitation d'autre part.

Les méthodes de projections démographiques réalisées sur la période 2004-2030

Le graphique ci-contre utilise deux méthodes de projections, qui définissent un « cône des possibles » démographique à l'horizon 2030.

L'hypothèse basse, première méthode de projection fondée sur le modèle Omphale de l'Insee, repose sur la poursuite des tendances observées sur la période 1982-1999 :

- solde migratoire : poursuite des comportements migratoires observés sur le territoire du Sepal entre 1982 et 1999,
- fécondité et mortalité : poursuite des évolutions observées à l'échelle nationale entre 1982-1999 (appliquées au local).

L'hypothèse haute, seconde projection réalisée par l'agence d'urbanisme avec le concours de l'Insee, se base sur l'hypothèse d'un prolongement des tendances démographiques 1990-1999, ajustées des évolutions 1999-2004 :

- les indices de fécondité (ICF) observés sur chaque territoire ont été majorés de 0,12 sur toute la période de projection (2000-2029),
- le solde naturel est estimé pour chaque territoire à partir des tendances récentes 1999-2004,
- pour le solde migratoire, l'Insee a ajusté le modèle Omphale au plus près de l'estimation de population faite par l'Agence d'urbanisme et du solde naturel récent 1999-2004.

Une hypothèse dite « basse » sur la base des tendances 1982-1999

Dans la première hypothèse, suivant la projection des tendances passées (1982-1999), l'aire métropolitaine pourrait compter près de 2 980 000 habitants d'ici 2030. Cette projection conduit à un gain d'environ 30 000 habitants pour le territoire du Sepal avec un ralentissement de la croissance démographique, voire une baisse à partir de 2020.

Tout en concentrant la majorité de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise entre 2000 et 2030, le Scot de l'agglomération lyonnaise verrait son poids se réduire et passer de 47 % à 42 %. La plupart des Scot périphériques connaîtraient une pression résidentielle particulièrement forte, notamment les Scot du Nord-Isère, de l'Ouest lyonnais et de l'Ain.

Sur le Scot Sud Loire, le modèle Omphale prolonge les effets de la dégradation du solde migratoire et de la réduction du solde naturel : il montre bien la limite de l'exercice de la projection tendancielle, qui n'intègre pas les effets correctifs de politiques publiques volontaristes.

Une hypothèse dite « haute » sur la base des tendances récentes

Dans la seconde hypothèse, suivant la prolongation des tendances 1990-1999 ajustées des évolutions 1999-2004, l'aire métropolitaine pourrait compter plus de 3 100 000 habitants à l'horizon 2030.

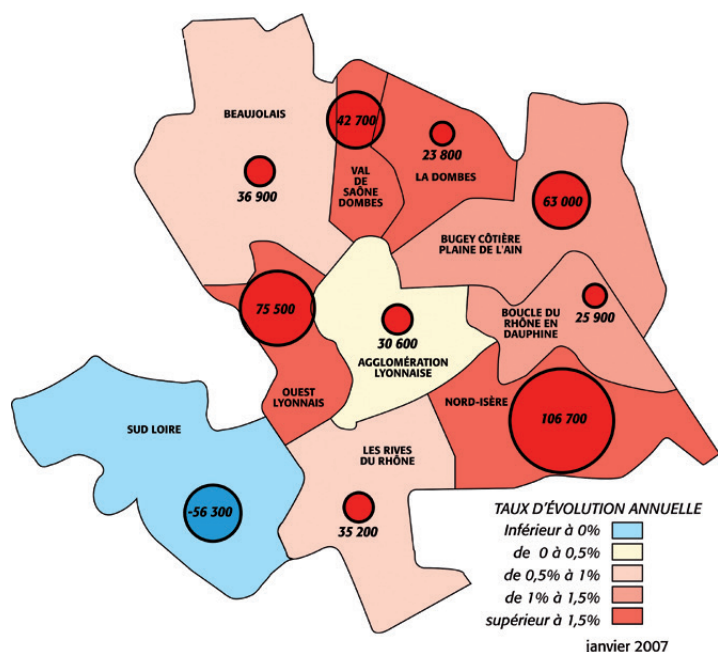
Le Scot de l'agglomération lyonnaise enregistrerait une croissance plus forte que par le passé (+0,42 % par an entre 2004 et 2030 contre +0,35 % par an sur la période 1990-1999) et pourrait maintenir son poids

démographique à 46 % de la population de l'aire métropolitaine. Il enregistrerait ainsi un gain de près de 200 000 personnes entre 1999 et 2030 dont 150 000 entre 2004 et 2030. Il atteindrait près de 1 450 millions d'habitants à cet horizon.

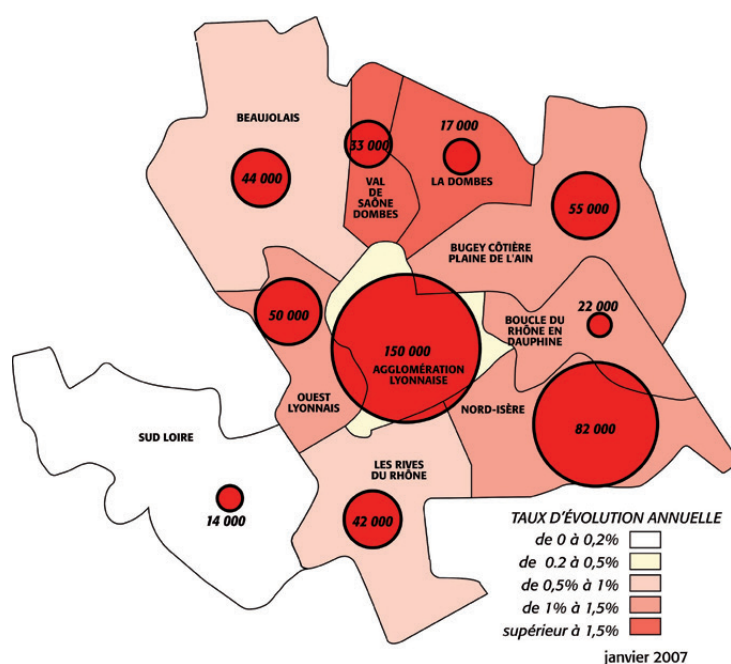
Le Scot Sud Loire retrouverait un taux d'évolution annuelle positif (+0,11 % entre 2004 et 2030). Néanmoins, les plus fortes croissances seraient enregistrées dans les autres Scot. Le poids du Scot Nord-Isère se renforcerait (près de 270 000 habitants en 2030). Les Scot Val de Saône-Dombes et de la Dombes verraient leur population quasi doubler. L'Ouest lyonnais et le Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain continueraient d'enregistrer une forte croissance de population, inférieure cependant à la période 1990-1999. Les Scots de l'agglomération lyonnaise, Sud Loire et du Nord Isère, accueilleraient plus de 60 % du développement démographique de l'aire métropolitaine.

Nombre d'habitants supplémentaires entre 1999 et 2030 (poursuite des tendances)

Hypothèse basse



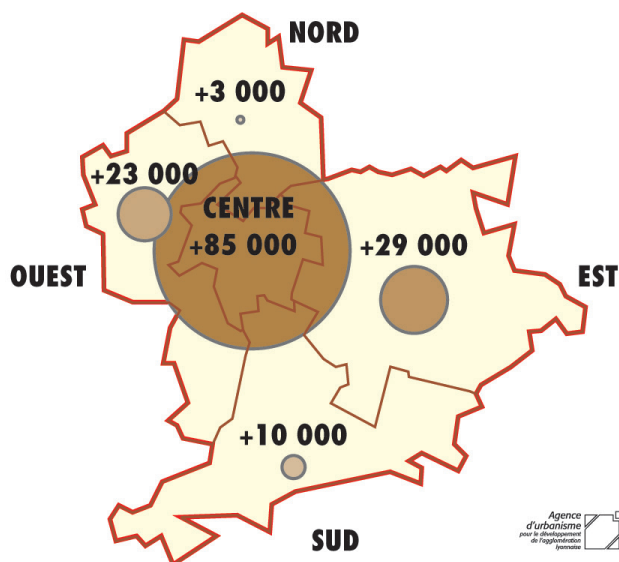
Hypothèse haute



AVERTISSEMENT

Des projections par territoire non cumulatives : le modèle Omphale de projection de population s'organise autour des migrations entre le territoire considéré, Scot ou inter-Scot, et les zones extérieures. Dans ces conditions, il est normal que le cumul des projections de tous les Scot ne donne pas la même valeur que celle trouvée pour la totalité de l'aire inter-Scot (ou aire métropolitaine).

Projection d'habitants supplémentaires par commission du Scot entre 2004 et 2030, selon l'hypothèse haute



Mise en garde : la carte ci-dessus reprend les projections démographiques en poursuite des tendances 1990-1999 ajustées des évolutions 1999-2004, déclinées par grand territoire du Sepal. **Il ne s'agit pas du nombre d'habitants supplémentaires attendus sur chacun de ces sous-territoires** puisque ces projections ne prennent notamment pas en compte la capacité réelle d'accueil de nouveaux logements, ni les politiques d'intensification du développement ou de limitation éventuelle selon les spécificités locales, telles que celles portées par le Scot, les PLU ou PLH. Ce type de projection n'est valable que sur de grands territoires, tels ceux de l'agglomération, de l'aire urbaine ou de l'inter-Scot, à l'échelle desquels ces spécificités locales peuvent être « lissées ».

À l'échelle du Scot de l'agglomération lyonnaise, la poursuite des tendances démographiques récentes (hypothèse haute) conduirait à des augmentations de population plus fortes sur le centre et le sud, contrairement aux autres territoires dont la croissance ralentirait, notamment à l'est. Le nord serait le seul territoire où la croissance pourrait être quasi nulle.

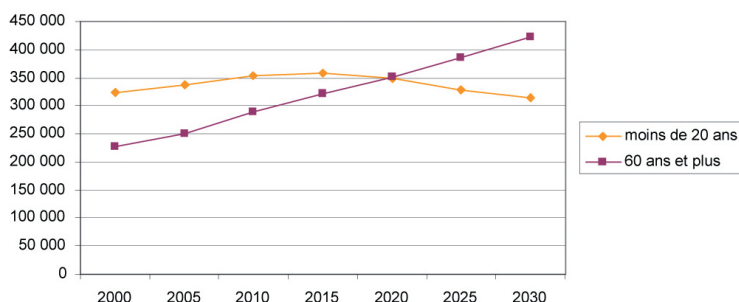
Cette hypothèse démographique, construite sur une période passée extrêmement favorable qui a vu les communes de Lyon et de Villeurbanne gagner près de 24 000 habitants en cinq ans, survalorise sans aucun doute possible la croissance prévisionnelle du centre d'ici 2030 au détriment des autres secteurs de l'agglomération.

Au plan national : des prévisions démographiques à la hausse

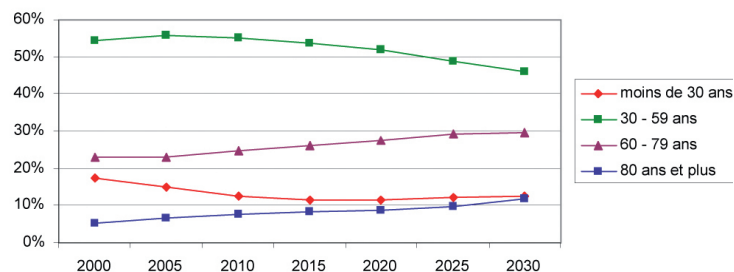
Fin 2006, l'Insee a revu à la hausse l'ensemble de ses projections de population à l'horizon 2030. Les inflexions en matière de fécondité et de migrations ont nécessité de rehausser l'évolution projetée à cette date. Au 1^{er} janvier 2007, la France totalisait 63,4 millions d'habitants avec un taux de fécondité « record » pour l'Europe de deux enfants par femme et une espérance de vie en hausse, y compris pour les hommes (hommes : 77 ans, femmes : 80 ans).

Parmi les projections démographiques récemment réalisées par l'Insee à partir du modèle Omphale, la projection centrale qui prolonge les tendances récentes en matière de fécondité, de mortalité et de migrations externes, montre que la France métropolitaine compterait en 2030 de l'ordre de 70 millions d'habitants, soit environ 10% de plus qu'en 2005. Cette croissance se ferait au profit des régions méridionales et occidentales - dont Rhône-Alpes - alors que certaines régions du quart nord-est connaîtraient une baisse de leur population.

Projection de la population du Sepal d'ici 2030



Projection de la structure par âge des ménages du Sepal entre 2000 et 2030 (en %)



Ces projections font également apparaître un vieillissement de la population française avec une augmentation de 56% des plus de 60 ans en 2030, qui constitueraient 19,7 millions des habitants à cet horizon. Les personnes âgées de plus de 80 ans progresseraient de 75% pour atteindre 4,8 millions en 2030. Seule l'Île-de-France compterait une proportion de personnes de moins de 20 ans plus élevée que celle de 60 ans et plus.

Si les projections démographiques effectuées sur l'agglomération lyonnaise montrent un vieillissement accéléré de la population, celui-ci serait plus tardif qu'à l'échelle nationale. C'est seulement en 2020 que le Scot comptera plus de personnes de plus de 60 ans que de personnes de moins de 20 ans, alors que « l'effet de ciseau » devrait se situer autour de 2012 au plan national.

Evolution du rapport actifs/seniors

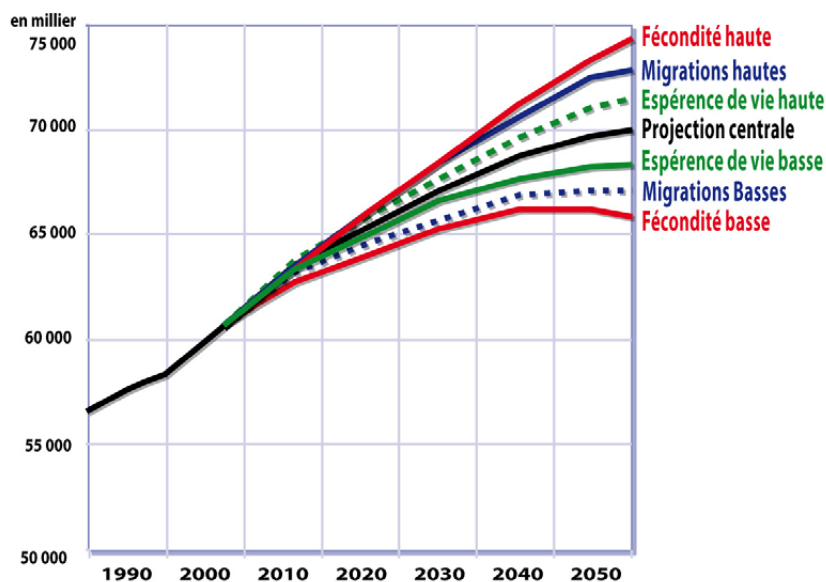
	Actifs	Séniors
2006	3	1
2050	3	2

Source : Insee.

Le vieillissement de la population

Malgré la relative jeunesse de l'agglomération lyonnaise, ce territoire suit la tendance nationale du vieillissement de la population. Suivant les projections Omphale réalisées par l'Insee, il faut s'attendre à la présence de près de 194 000 personnes âgées de plus de 60 ans supplémentaires d'ici 2030, soit une augmentation de 85% entre 2000 et 2030. Les ménages de 60-79 ans représenteraient 30% des ménages de l'agglomération lyonnaise en 2030 contre 23% en 2000. Leur nombre doublerait presque en 30 ans (122 000 en 2000, 205 000 en 2030). Le nombre de ménages de 80 ans et plus pourrait être multiplié par trois : ils passeraient de 27 000 en 2000 à 81 000 en 2030. Ils représenteraient alors 12% des ménages contre 5% en 2000.

Projections démographiques en France en 2050



Les projections démographiques montrent la possibilité d'une fourchette de plus ou moins 5 millions d'habitants selon les scénarios à l'horizon 2050.

Population âgée de plus de 60 ans dans le Sepal en 2030

	Sepal
2000	228 295
2005	250 528
2010	288 796
2015	322 028
2020	351 122
2025	384 835
2030	422 001

Source : Insee - Projections démographiques Omphale en prolongement des tendances 1990-1999, ajustées aux évolutions 1999-2004

Malgré la progression de l'espérance de vie sans incapacité physique, et le recul de l'âge d'entrée dans la dépendance, le vieillissement de la population entraînera automatiquement une augmentation de la population dépendante et des besoins qu'elle induit en logements adaptés et en services.

Si la dépendance n'est pas synonyme d'entrée en institution puisque, en France, jusqu'à 85 ans, neuf personnes sur dix vivent à domicile, elle pose néanmoins la question de l'organisation du maintien à domicile, de la facilité d'accès aux soins en ville, et de la prévision du nombre de places en institution adaptée.

QUELS BESOINS EN LOGEMENTS À L'HORIZON 2030 ?

6 750 logements par an : le scénario « fil de l'eau »

L'estimation des besoins en logements à l'horizon 2030 pour le Scot de l'agglomération lyonnaise se fonde sur plusieurs variables :

- l'évolution du nombre de ménages entre 1999 et 2030 qui définit le nombre de résidences principales,
- l'évolution du nombre de logements vacants, logements occasionnels et résidences secondaires (LVOS) entre 1999 et 2030,
- le nombre de logements susceptibles de disparaître et d'être remplacés, entre 1999 et 2030.

Ainsi, pour répondre aux seuls besoins démographiques, environ 6 750 logements neufs devraient être produits à minima par an sur la période 2005-2029.

Si on déduit de ces besoins 2005-2030, les programmes de logements déjà engagés ou à engager dans la période couverte par les Programmes locaux de l'habitat (6 900 logements par an dans le Sepal entre 2005 et 2010), il resterait à produire sur la période 2010-2030 environ 134 000 logements, soit 6 700 logements *a minima* par an.

Un contexte qui nécessiterait une production de logements neufs plus forte que les besoins « fil de l'eau »

Le contexte particulièrement tendu du marché du logement sur l'agglomération lyonnaise est à la source de nombreuses difficultés pour le logement des ménages à revenus modestes et intermédiaires.

Le nombre élevé et croissant de demandes de logement locatif social, demandes en grande partie non satisfaites, la pression générale sur les prix fonciers et immobiliers constatée ces dernières années témoignent de cette tension du marché.

La diminution de la taille des ménages, la décohabitation plus tardive des jeunes, les phénomènes de multi-résidences, les recompositions familiales, traduisent des évolutions de fond sociologiques qui génèrent une demande en logements de plus en plus forte.

Dans le même temps, une part croissante de la population n'a plus accès au logement du fait des ruptures familiales et professionnelles, de l'appauvrissement d'une partie du salariat, de la croissance des formes précaires de travail.

Il apparaît ainsi nécessaire de porter l'effort annuel de construction à un niveau supérieur à celui estimé selon la simple traduction des estimations de population compte tenu de la tendance forte. Après analyse, une production supérieure à 7 000 logements par an serait nécessaire dans les vingt prochaines années.

Des capacités foncières insuffisantes pour répondre à ces besoins

L'estimation des capacités résidentielles existantes sur le territoire de l'agglomération lyonnaise montre que les besoins en logements supplémentaires neufs ne pourraient pas être satisfaits, si les règlements des PLU en vigueur au 1^{er} janvier 2007 étaient appliqués.

En effet, d'après les estimations effectuées par l'Agence d'urbanisme, un peu plus de 90 000 logements pourraient être construits entre 2006 et 2030, dont 72 % dans des secteurs urbanisés. Le territoire du centre serait en mesure d'accueillir environ 40 000 logements.

Il sera donc nécessaire, au-delà des PLU en vigueur, de définir les modalités d'un accroissement des capacités résidentielles du territoire du Scot pour permettre, à minima, la construction de 150 000 logements supplémentaires.

Les objectifs PLH de production de logements par commission

Commission	Niveaux antérieurs				Niveau d'effort actuel	
	Nb de logements construits/an 1999-2004	% Sepal	Nb de logements construits/an 2005 - 2006	% Sepal	Nb de log. à réaliser/an Objectifs PLH d'ici 2010	% Sepal
Centre	3 555	54 %	2 775	41 %	3 750	54 %
Est	1 130	17 %	1 475	22 %	1 190	17 %
Sud	580	9 %	975	14 %	700	10 %
Ouest	930	14 %	1 030	15 %	920	13 %
Nord	430	6 %	565	8 %	430	6 %
Total Sepal	6 625	100 %	6 820	100 %	6 990	100 %

Enjeux pour l'agglomération

Les dynamiques de localisation de la population et des emplois ont dessiné un bassin de vie élargi allant bien au-delà des limites du périmètre du Scot. Ces dynamiques, portées par l'accroissement des mobilités et des modes de vie plus axés sur la maison individuelle, ont été facilitées notamment par les infrastructures routières.

L'accentuation des disparités entre les ménages et les territoires de l'agglomération est partagée par de nombreuses agglomérations soumises au phénomène de métropolisation. La dynamique des marchés immobiliers en cours depuis les années 1990 a contribué à renforcer cette tendance en rendant difficile l'accès au logement pour les ménages à revenus modestes et intermédiaires en achat ou en accession, et à spécialiser les quartiers. Parallèlement, la précarité se développe par des ruptures familiales, professionnelles, sociales. La nécessité d'une politique de l'habitat intervenant sur l'ensemble des maillons de la chaîne du logement et à la bonne échelle géographique apparaît plus que jamais nécessaire et urgente.

Plusieurs pistes de travail pourraient être prises en compte par le Scot :

- Acter l'élargissement des bassins de vie quotidiens et l'évolution des modes de vie pour proposer un projet d'agglomération moins centré sur le cœur de l'agglomération et détaché des contraintes et limites institutionnelles ;
- Profiter des tendances démographiques à l'œuvre pour redynamiser certains territoires en perte d'attractivité, notamment la première couronne de l'est lyonnais et Givors ;
- Poursuivre les efforts de construction pour répondre aux différents besoins de logements actuels et futurs afin de fluidifier les parcours résidentiels des ménages sur l'agglomération et être attractif pour les ménages venant de l'extérieur ;
- Produire du logement social en quantité et en qualité tant pour répondre aux objectifs de la loi SRU que pour répondre aux besoins de l'agglomération ;
- Limiter les processus de ségrégation accentués par le marché de l'habitat et la recherche de « l'entre-soi » afin de favoriser une agglomération plus solidaire.

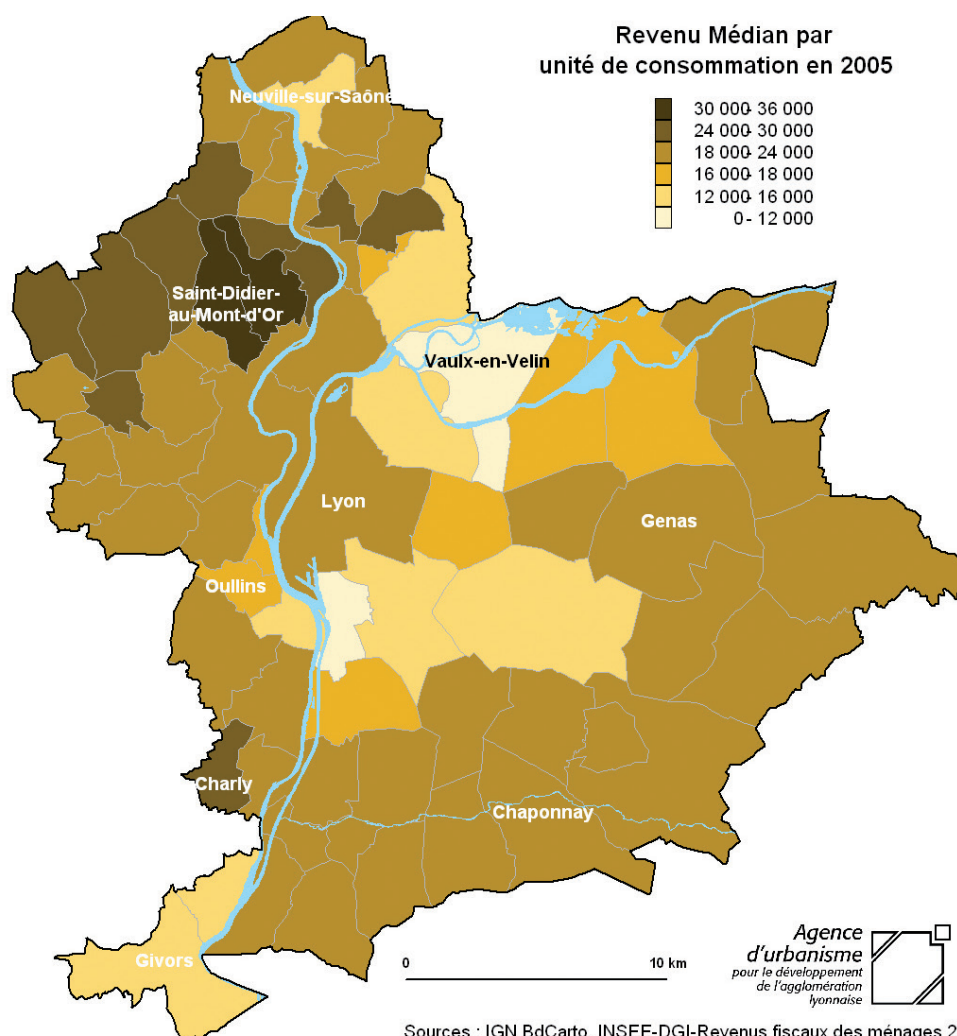
4. EQUIPEMENTS ET SERVICES : ENTRE DISPARITES ET EQUILIBRES

L'aire d'influence des équipements et services contribuent à dessiner des polarités dans l'agglomération lyonnaise. Mais leur nombre et leur localisation résultent de logiques administratives qui dépendent de l'échelon institutionnel (commune, EPCI, Etat) et ne répondent pas toujours à des préoccupations d'organisation rationnelle du territoire. Or, ces équipements et services ont une influence considérable sur la structuration des territoires et sur les pratiques des habitants, qu'elles s'exercent dans un cadre quotidien (commerces de proximité, écoles et collèges) ou de façon plus épisodique (équipements sportifs, de loisir ou de culture).

4.1 Le renforcement des inégalités

Comme dans les grandes agglomérations françaises, les inégalités sociales et économiques se renforcent entre les ménages au sein de l'aire urbaine de Lyon. L'écart entre les revenus des ménages les plus aisés et les plus pauvres s'accroît. La détérioration de l'activité économique à partir de 2001 a contribué à augmenter et développer de nouvelles formes de précarité : en 2007, presque 30 % des allocataires de la Caisse d'allocations familiales sur le Sepal sont en dessous du seuil des bas revenus et le nombre de bénéficiaires du Revenu minimum d'insertion a diminué de 1,5 % entre 2000 et 2007.

Evolution des revenus des ménages



Unité de consommation : système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC).

Pour comparer le niveau de vie des ménages, on ne peut s'en tenir à la consommation par personne. En effet, les besoins d'un ménage ne s'accroissent pas en stricte proportion de sa taille. Lorsque plusieurs personnes vivent ensemble, il n'est pas nécessaire de multiplier tous les biens de consommation (en particulier, les biens de consommation durables) par le nombre de personnes pour garder le même niveau de vie.

Aussi, pour comparer les niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation à l'aide d'une échelle d'équivalence. L'échelle actuellement la plus utilisée (dite de l'OCDE) retient la pondération suivante :

- 1 UC pour le premier adulte du ménage ;
- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ;
- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Source : Insee

Afin d'approcher le niveau de revenu de la population métropolitaine, cette carte représente le revenu médian par unité de consommation constaté en 2005 dans chaque commune. Le revenu calculé par unité de consommation permet de prendre en compte l'effet structurant de la taille des ménages puisqu'il se base sur un calcul en équivalent adulte. La médiane à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise est de 17 902 euros par UC par an et de 16 930 euros par UC par an à l'échelle de la région. Ce niveau de revenu correspond à près de 1,5 Smic annuel net.

DES DISPARITÉS DE REVENUS IMPORTANTES

Sur la période 1989-2005, le revenu net imposable¹ a progressé de 9% en moyenne sur les territoires de l'aire urbaine et du Sepal. Il a diminué dans l'est de l'agglomération, à Givors et quelques territoires dans le reste de l'aire urbaine (Pont-de-Chéruy, Villefontaine).

La carte page 148 indique que la valeur qui partage la population de la commune de Lyon en deux groupes de même taille se situe entre 18 000 et 24 000 euros. Elle souligne les fortes disparités au sein de la communauté urbaine de Lyon par opposition à l'apparente homogénéité des communes qui l'entourent.

Face à la détérioration du contexte économique amorcé en 2001, le recours au travail précaire se développe. Les situations de précarité s'accroissent et se multiplient avec des conséquences directes sur l'endettement, les conditions de logement et l'état de santé des ménages concernés.

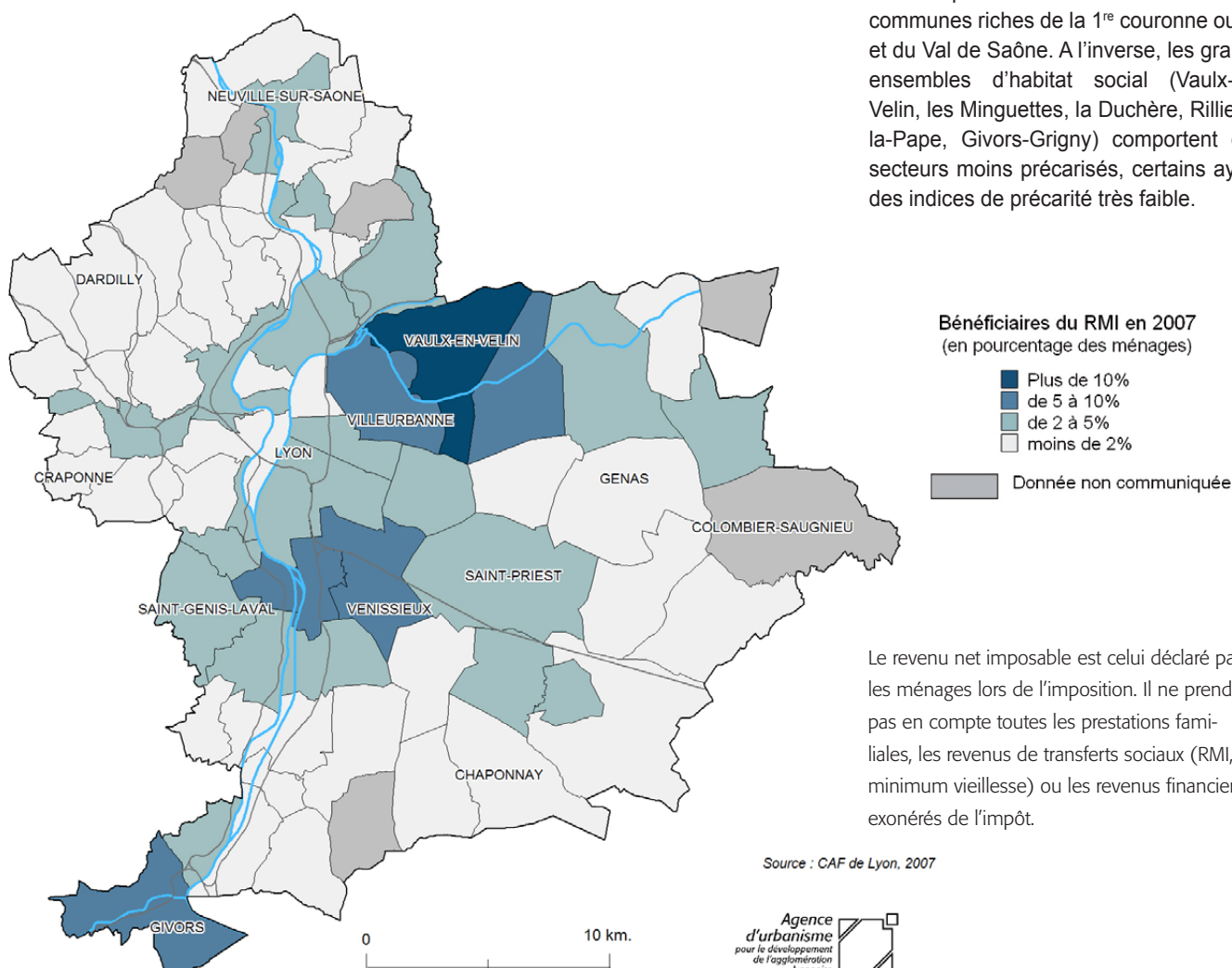
Ainsi, le nombre de ménages à bas revenus et de bénéficiaires du RMI a pratiquement doublé depuis 1993. Le nombre d'allocataires à bas revenus s'élève à 78 168 en 2007 soit une hausse de 25,6% depuis 2000. Parmi ces allocataires, 99% résident dans la communauté urbaine de Lyon. En revanche, le Sepal compte 21 819 allocataires de la Caisse d'allocations familiales (Caf) qui bénéficient du RMI (440 euros par mois), soit une diminution de 1,5% par rapport à 2000.

DES DISPARITÉS ENTRE LES TERRITOIRES

Une dichotomie est-ouest est marquée. Les ménages aisés (revenus imposables par unité de consommation correspondant aux 20% des ménages les plus aisés au plan national) sont très représentés dans l'ouest lyonnais, à la charnière du périmètre du Sepal et de l'aire urbaine, notamment. A l'inverse, certains secteurs du centre et de l'est de l'agglomération, mais aussi les communes aux franges ouest de l'aire urbaine concentrent des ménages plus modestes. Toutefois, cette ségrégation est plus complexe et se joue à toutes les échelles : l'arrondissement, le quartier, l'ilôt.

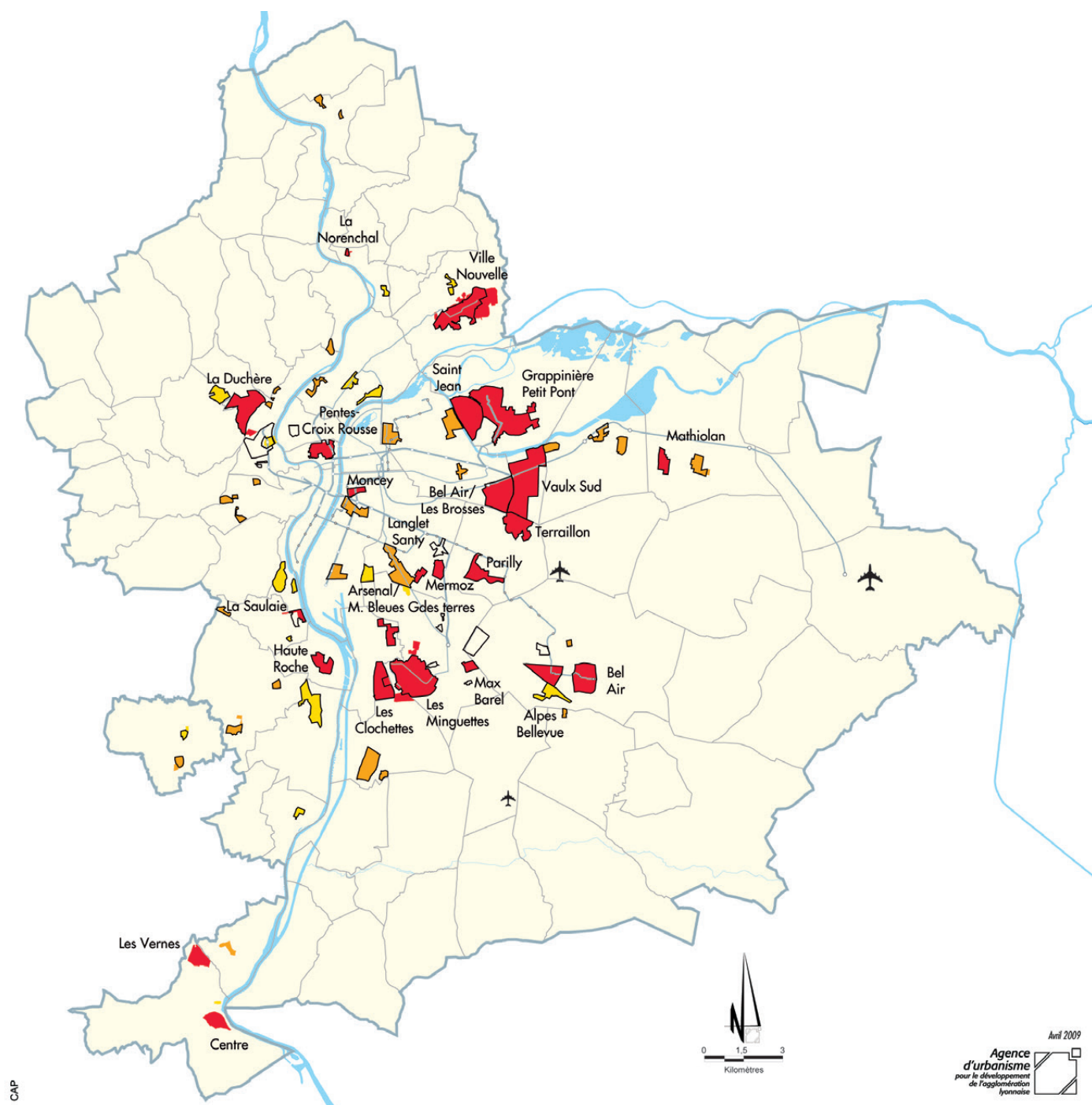
Les moyennes communales occultent des disparités à l'intérieur même des communes. A partir d'un indice de précarité, l'analyse infra communale révèle des situations de précarité très localisées dans les communes riches de la 1^{re} couronne ouest et du Val de Saône. A l'inverse, les grands ensembles d'habitat social (Vaulx-en-Velin, les Minguettes, la Duchère, Rillieux-la-Pape, Givors-Grigny) comportent des secteurs moins précarisés, certains ayant des indices de précarité très faible.

Nombre de ménages bénéficiaires du RMI en 2007



Le revenu net imposable est celui déclaré par les ménages lors de l'imposition. Il ne prend pas en compte toutes les prestations familiales, les revenus de transferts sociaux (RMI, minimum vieillesse) ou les revenus financiers exonérés de l'impôt.

Le contrat urbain de cohésion sociale de l'agglomération lyonnaise et les quartiers de priorité 1, 2 et 3



CAP

Dans chaque Contrat urbain de cohésion sociale (Cucs), la circulaire du 24 mai 2006 définit trois degrés de priorité :

- **Priorité 1 :** " quartiers dans lesquels une intervention massive et coordonnée est indispensable. L'essentiel des crédits spécifiques seront mobilisés sur ces territoires, en prenant en compte les charges et les ressources des collectivités contractantes. "
- **Priorité 3 :** " quartiers où les actions à mettre en oeuvre relèvent d'avantage de la prévention ou de la coordination des moyens de droit commun. "
- **Priorité 2 :** " quartiers dans lesquels les difficultés sociales et économiques sont moindres, mais pour lesquels la mobilisation de moyens spécifiques au-delà des moyens de droit commun est nécessaire. "
- Quartiers prioritaires ancien contrat de ville 2000-2006**

Source : Agence d'urbanisme de Lyon - Observatoire territorial de la cohésion sociale : 1 : cahier d'agglomération - 2008

LES QUARTIERS EN CONTRAT DE VILLE

Les contrats de ville 2000-2006

Dans l'aire urbaine de Lyon, les cinq contrats de ville, signés pour la période 2000-2006, avec l'agglomération lyonnaise, Pont-de-Chéruy, le Nord-Isère et Givors-Grigny ont formalisé l'engagement de l'Etat, de la Région, du Département et des collectivités locales en matière de politique de la ville. Ils visaient à réduire les inégalités sociales et les écarts de développement entre les territoires afin d'améliorer la cohésion sociale et culturelle dans les agglomérations.

Cependant, face à des difficultés plus importantes et à des logiques ségrégatives accentuées, les résultats obtenus sont restés insuffisants. Ainsi, à fin 2004, les quartiers en contrat de ville représentaient 16 % des ménages de l'agglomération lyonnaise (Givors-Grigny inclus), mais ils accueillaient deux fois plus de bénéficiaires du RMI et d'allocataires à bas revenus.

Ces populations rencontrent de grandes difficultés dans l'accès à l'emploi malgré la proximité géographique des entreprises, notamment dans la première couronne est de l'agglomération lyonnaise.

Les opérations de urbain

Pour réduire ces inégalités et permettre à ces quartiers de réintégrer la dynamique globale d'agglomération, des projets de renouvellement urbain ambitieux ont été lancés dans le cadre des grands projets

de ville, réaffirmés avec l'Agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU) créée en 2003. Ces projets s'appuient sur des aménagements urbains, des programmes de démolition de logements sociaux et de diversification de l'habitat.

A cette politique ambitieuse s'ajoutent un grand nombre de projets : Carré de Soie, prolongement de la ligne A, mutations foncières des terrains RVI, Léa et Rhônexpress, et lignes fortes pour désenclaver Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, qui ouvrent de nouvelles perspectives pour renforcer l'attractivité de ces territoires, mais aussi favoriser l'insertion professionnelle et économique des populations qui y résident.

Les contrats urbains de cohésion sociale

La circulaire du 24 mai 2006 relative à l'élaboration des contrats urbains de cohésion sociale (Cucs) fait succéder les Cucs aux contrats de ville.

Le Contrat urbain de cohésion sociale (Cucs) de l'agglomération lyonnaise 2007-2009 se décline en trois objectifs :

- valoriser des potentiels de développement que représentent – pour l'agglomération lyonnaise – les populations concernées par le contrat,
- élargir la stratégie de mixité,
- réduire les écarts constatés entre les territoires prioritaires et le reste du territoire.

LES TERRITOIRES DE LA PRECARITÉ

Sur le territoire du Sepal, les indicateurs d'état de santé de la population sont plutôt bons. Ils reflètent la situation favorable d'une grande métropole plutôt jeune, favorisée socialement et disposant d'un système de soins de qualité.

Le taux de mortalité de l'agglomération (7,2 pour mille entre 1995 et 1999) est l'un des plus faibles de la région (ce taux est de 7,5 dans le département du Rhône et près de 9,5 pour la France).

La situation générale masque cependant des disparités très fortes entre les territoires de l'agglomération. L'Union régionale des caisses d'assurance maladie a analysé les disparités territoriales à l'échelle régionale en 2002 en utilisant des indices comparatifs de longue maladie.

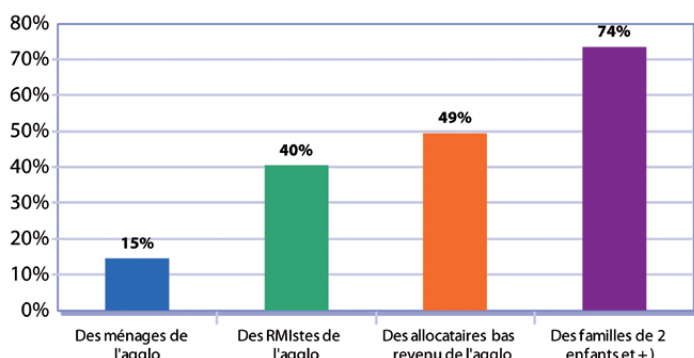
Cette analyse fait apparaître sur le périmètre du Sepal une couronne est qui se prolonge vers le sud : dans ces territoires les malades de longue durée sont plus nombreux.

On retrouve ainsi les territoires de la précarité, signe que l'état de santé de la population est aussi lié à ses ressources socio-économiques.

Les indices comparatifs de longue

maladie ou de « morbidité » comparent le nombre observé de bénéficiaires d'une exonération au titre d'une maladie de longue durée par rapport au nombre obtenu si les taux de « morbidité » pour chaque tranche d'âge étaient identiques aux taux de la population française.

Les ménages des quartiers en contrat de ville représentent...



Source: INSEE-RP99 - CAF de Lyon 31/12/2005

4.2 Santé et éducation : l'enjeu de la territorialisation et des politiques publiques

Les politiques publiques de la santé et de l'éducation proposent des services qui sont quotidiennement utilisés par les habitants. La question de leur accès est donc importante. Or, l'offre scolaire et de soins est organisée à l'échelle de bassins qui divisent et dépassent l'agglomération et qui dépendent de politiques centralisées dans lesquelles les collectivités locales ont encore peu de prise. Dans le secteur de la santé, ces politiques publiques déclinent une stratégie de polarisation forte de l'offre qui pose de réelles questions d'accessibilité. Quant à l'école, si les établissements maillent relativement bien le territoire, leur programmation reste complexe à mettre en œuvre et se heurte à un impératif de mixité et des stratégies d'évitement de la part des ménages.

UN APPAREIL DE SOINS EN RESTRUCTURATION FACTEUR DE DÉSÉQUILIBRE ENTRE LES TERRITOIRES

Une offre d'équipements hospitaliers satisfaisante et attractive

Le système de soins lyonnais se caractérise par une offre hospitalière globalement satisfaisante.

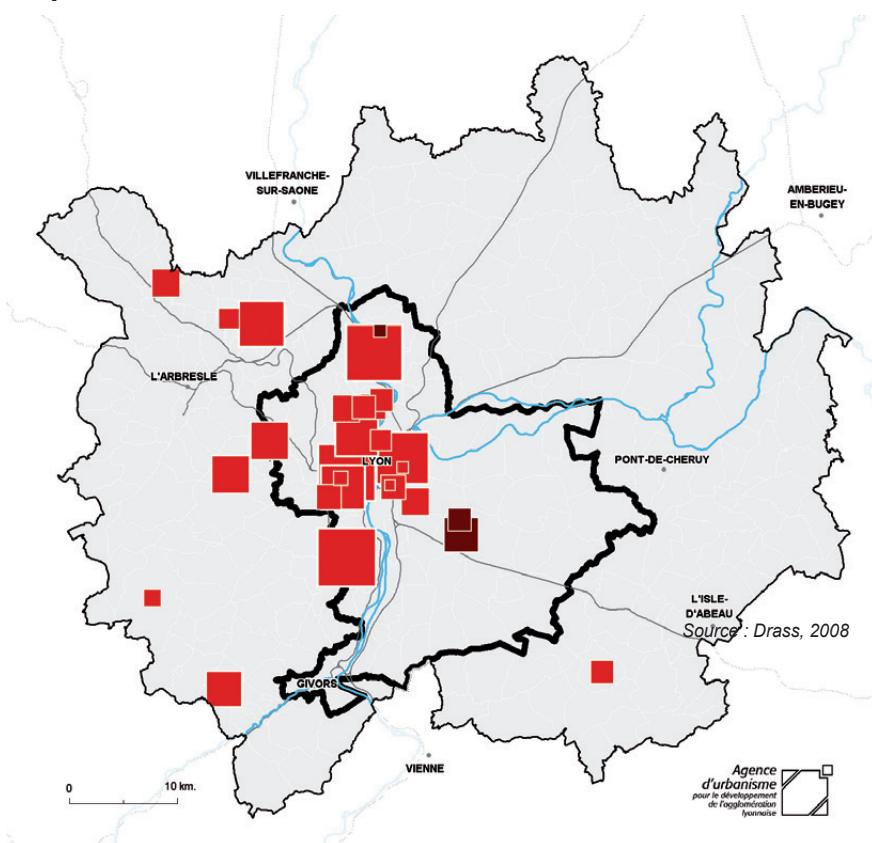
L'offre de soins est attractive. L'agglomération lyonnaise abrite le second centre hospitalier universitaire français : ses seize établissements réalisent à eux seuls près du quart des séjours hospitaliers publics régionaux. Les services de chirurgie sont particulièrement attractifs sur les cantons sanitaires voisins.

En 2000, les patients des Hospices civils de Lyon (HCL), toutes disciplines confondues, venaient à 68% du Rhône (dont 20% de Lyon), 24% des départements voisins, 8% hors de la région Rhône-Alpes.

L'évolution et la création des établissements de soins relève du **Schéma régional de l'organisation sanitaire (SROS)** défini par l'Etat (Agence régionale d'hospitalisation).

Le SROS 2006-2010, adopté en février 2006, a divisé la région en treize bassins hospitaliers. Le territoire du Sepal est couvert par trois d'entre eux (Lyon Centre et Nord, Lyon Est et Lyon Sud et Ouest), ayant pour conséquence de scinder la logique de l'offre de l'agglomération.

Capacité en lits des établissements de soins de suite



Nombre de lits pour 10 000 habitants

	Région	Aire urbaine	Sepal	Reste aire urbaine
Soins de courte durée ¹	39	44	58	2
Soins de suite et réadaptation ²	16	15	15	12
Soins de longue durée ³	12	10	11	9

Source : Drass, 2008

(1) Court séjour : activités hospitalières de médecine, chirurgie et obstétrique.

(2) Soins de suite et réadaptation : activités de traitement ou de surveillance de malades requérant des soins continus, dans le but de la préparation du retour à domicile.

(3) Long séjour : services de soins pour des individus qui ont besoin d'une aide continue en raison d'une incapacité physique ou mentale (maladies de longue durée, gériatrie).



■ Projets d'établissement

Une offre inégale selon les spécialités et les territoires

Pour les lits de soins de suite et de réadaptation, les secteurs les plus favorisés se situent au centre et à l'ouest, alors que l'est et le sud sont très peu équipés en établissements. Les hôpitaux et cliniques de longue durée se concentrent quant à eux principalement dans le centre, le Val de Saône, et dans l'agglomération givordine.

Quant à la médecine de ville, si l'agglomération lyonnaise est bien couverte par les médecins généralistes, ce n'est pas le cas avec les médecins spécialistes : on observe ainsi un équivalent de 36,6 praticiens spécialistes en libéral pour 10 000 habitants à Limonest contre 4,1 à Vaulx-en-Velin.

Ces disparités communales existent aussi à l'échelle des quartiers dans la mesure où les médecins hésitent à s'installer dans des secteurs jugés difficiles. Les comportements d'installation des médecins, qui font aujourd'hui une large place à des éléments de qualité de vie et de travail, se doublent d'un contexte démographique médical peu favorable et accroissent les inégalités d'accès aux soins

Un regroupement d'établissements qui pose question

Les progrès médicaux ont engendré un raccourcissement de la durée des séjours et un redéploiement des soins en milieu ambulatoire. En parallèle, la volonté de maîtriser les déficits et de réaliser des économies dans le secteur sanitaire pousse à concentrer les équipements et à offrir des plateaux techniques très performants et polyvalents, particulièrement dans le contexte de baisse d'effectifs dans certaines spécialités médicales. Le secteur privé n'échappe pas à ce mouvement, affectant tout particulièrement les services de chirurgie et les maternités.

Cette polarisation des équipements n'est pas sans poser un problème à la fois social et urbain. L'inégalité d'accès aux soins des populations se double de la question de la gestion des nuisances et des flux, essentiellement automobiles, engendrés par cette polarisation.

A l'image des autres centres hospitaliers universitaires qui connaissent une restructuration de leurs services suite au plan national Hôpital 2007, les HCL se réorga-

nisent en cinq groupements hospitaliers : Sud, Nord, Est, Edouard-Herriot, gériatrie. De nombreuses restructurations sont en cours : travaux de rénovation et extension (Croix-Rousse et Lyon Sud), fermeture de deux établissements (Antiquaille en 2003 et Debrousse en 2007), construction de l'hôpital Mère-Enfant (HFME) sur des terrains du Vinatier, ainsi que la modernisation complète d'Edouard-Herriot (depuis 2008).

Un taux d'équipement en institutions insuffisant

Le Schéma gérontologique départemental du Rhône, adopté par le conseil général pour la période 2004-2008, constate l'insuffisance du nombre de lits médicalisés et leur inégale répartition sur le territoire rhodanien.

Le faible nombre de structures d'accueil pour les personnes âgées dépendantes, constaté sur l'ensemble du territoire national, se vérifie également sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Le taux d'équipement de l'agglomération en maisons de retraite et en foyers-logements est nettement en-dessous de la moyenne régionale.

En 2007, le Sepal dispose d'environ 11 500 places en établissements pour personnes âgées, dont environ 6 500 médicalisées. Ces établissements se concentrent principalement dans les zones urbaines. Dans ce domaine aussi l'est du Sepal est relativement moins bien équipé en nombre de structures et en lits.

Nombre de lits pour 10 000 habitants

	Maisons de retraites Foyers-logements
Région	106
Aire urbaine	87
Sepal	88
Reste aire urbaine	84

Source : Drass, 2008

Les personnes âgées (PA) de plus de 75 ans vivant en institution sur le territoire du Sepal (personnes vivant hors du domicile)

	2000	2015	2030
> 75 ans	78 087	116 891	179 552
PA hors domicile	9 376	15 525	23 760
Population totale	1 251 950	1 385 047	1 444 103

INSEE – Projections démographiques Omphale/RP99 en prolongement des tendances 1990-1999, ajustées des évolutions 1999-2004

La loi relative aux Libertés et responsabilités locales

accorde au Département à compter du 1^{er} janvier 2005 une « compétence générale dans la conduite et la coordination de l'action sociale en faveur des personnes âgées ».



Selon l'Observatoire régional de la santé, au regard des projections démographiques, 42 000 à 51 400 places médicalisées en établissement seraient nécessaires en 2020 en région Rhône-Alpes pour maintenir l'offre à son niveau actuel, selon un scénario central d'évolution de la dépendance. Dans le Rhône, il faudrait ainsi créer environ 100 places supplémentaires par an d'ici 2020, ce qui représente un minimum compte tenu du sous-équipement actuel du département (taux d'équipement de 468 pour 1 000 observé contre une moyenne régionale et nationale de 680).

LA PROGRAMMATION DES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES

Effectifs publics et privés dans les établissements scolaires du Sepal à la rentrée 2008/2009

	Effectifs publics	Effectifs privés	Total des effectifs
Ecoles	?	?	?
Collèges	43 696	21 134	64 830
Lycées enseignement général	32 974	15 936	48 910
Lycées enseignement professionnel	9 727	5 746	15 473
Total	86 397	42 816	129 213

Source : Rectorat-Académie de Lyon

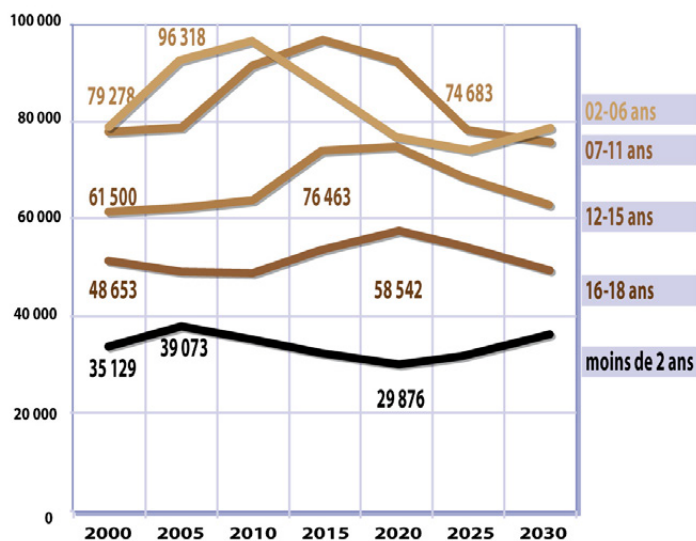
La programmation des établissements scolaires

De nombreux critères jouent dans la programmation des établissements scolaires. Les projections démographiques sont importantes mais n'expliquent pas tout. L'urbanisation et la construction neuve non plus, puisque la sociologie des nouveaux arrivants est déterminante (nombre d'enfants, choix de scolarisation, filières de formation). La sectorisation due à la carte scolaire et la présence d'offre privée interviennent tout comme la démographie.

Dans la programmation des lycées, l'offre de formation (filières, options) a un impact déterminant en raison du choix d'orientation. A ce sujet, la taille des établissements a des conséquences sur la qualité et la diversité de l'offre. D'autres critères importants interviennent dans la programmation des lycées : la qualité de la desserte en transports en commun et l'équilibre social des établissements.

La planification des établissements scolaires est d'autant plus complexe que le secteur privé joue un rôle important dans l'agglomération lyonnaise.

Les moins de 18 ans dans l'agglomération : hypothèses d'évolutions des différentes classes d'âge à l'horizon 2030



Source : Projections démographiques Omphale - Insee, en prolongement des tendances 1990-1999, ajustées des évolutions 1999-2004

Le secteur privé joue un rôle important dans l'agglomération

En 2008, plus de 129 000 enfants sont scolarisés dans les collèges et lycées du Sepal. 33 % le sont dans un établissement privé. Au collège, la part du privé atteint 16 % des effectifs dans le Sepal.

Ce taux peut varier significativement d'une commune à une autre : ainsi, la part d'écoliers dans le privé atteint 45 % à Marcy-l'Etoile, 49 % à La Mulatière, 54 % à Collonges-au-Mont-d'Or et 57 % à Tassin-la-Demi-Lune.

Le secteur privé a tendance à progresser partout et plus rapidement que le secteur public (+10 % d'augmentation sur le Sepal entre 1990 et 1999, +3,4 % pour le public), évolution confirmée sur la période récente 1999-2002.

Le recours à un enseignement privé ne constitue pas automatiquement une fuite par rapport à l'enseignement public : des considérations culturelles, pratiques et pragmatiques (services offerts, politiques de transport) interviennent dans ce choix. Toutefois, il correspond aussi à des stratégies d'évitement.

Les effectifs des collèges et lycées d'ici 2030

Les projections démographiques basées sur la période 1990-1999, mais qui utilisent des hypothèses issues des tendances démographiques récentes 1999-2004, montrent que dans le Sepal un pic dans la classe d'âge des moins de 2 ans en 2005 se répercuterait sur les classes d'âges successives dans les années suivantes : en 2010 pour les 2-6 ans ; en 2015 pour les 7-11 ans ; en 2015-2020 pour les 12-15 ans ; en 2020 pour les 16-18 ans.

Les effectifs des collèges sont restés stables ces dernières années, avec une tendance à la baisse ; ils devraient en revanche augmenter dans les années à venir. Certains secteurs sont plus concernés : stabilité au centre et à l'est, augmentation à l'ouest et au sud, diminution au nord (projections de l'inspection académique du Rhône à cinq ans).

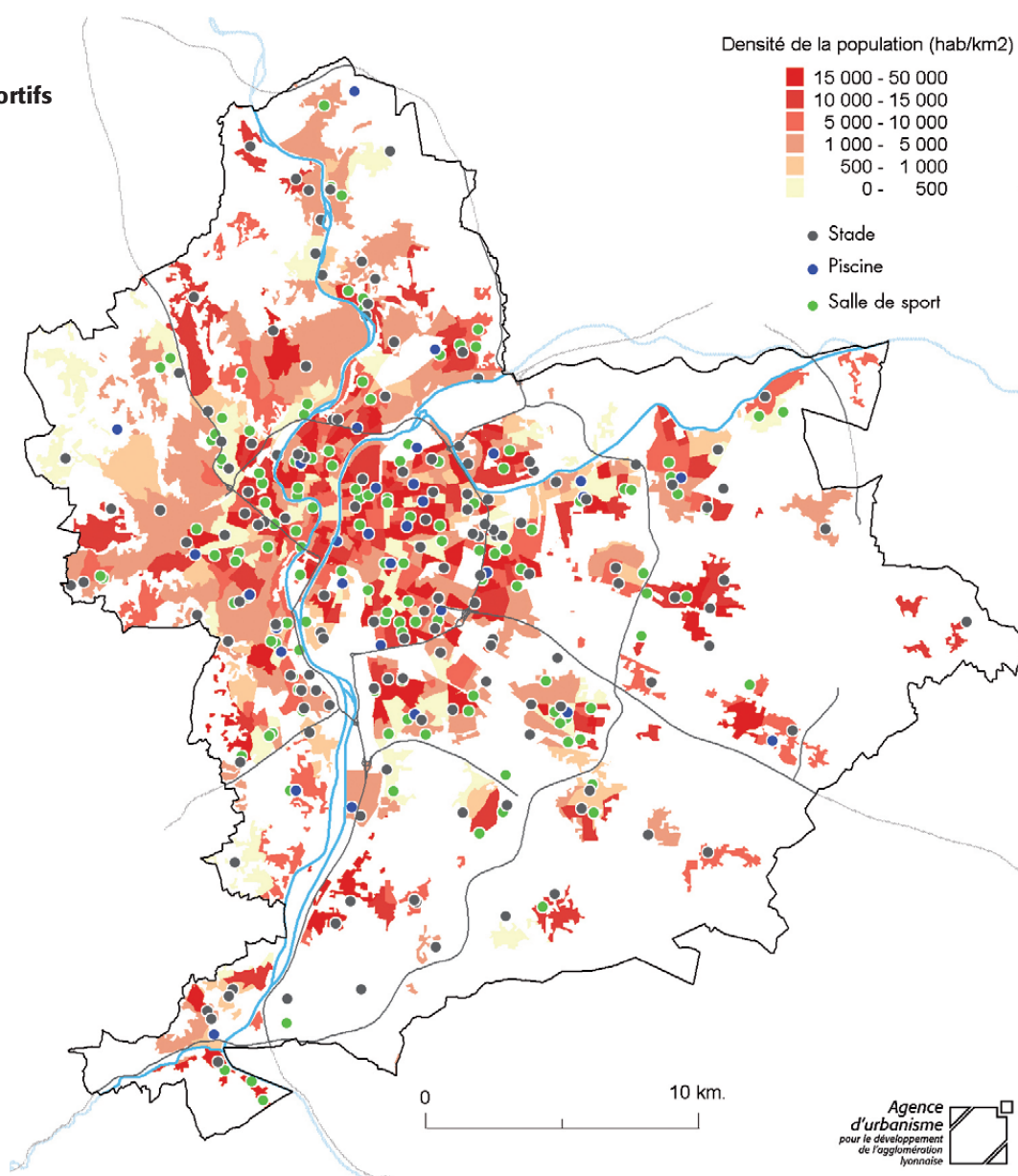
En ce qui concerne les lycées, les projections de l'académie de Lyon montrent une diminution des effectifs jusqu'en 2010, puis une inversion de tendance ensuite.

4.3 Sport et culture : la nécessité d'une cohérence à l'échelle de l'agglomération

Si le sport et la culture contribuent largement au rayonnement des grandes agglomérations grâce à des équipements de dimension métropolitaine permettant la médiatisation de grands évènements, ils constituent aussi des facteurs d'attractivité et de qualité de vie pour la population en place.

Alors que la mobilité repose de moins en moins sur des déplacements contraints et que le temps « libéré » multiplie la fréquentation d'espaces de loisirs, la localisation et l'usage de ces équipements justifient leur prise en compte dans un exercice de planification territoriale comme le Scot et nécessitent une cohérence à l'échelle de l'agglomération.

Les équipements sportifs



Source : RGP, Iris 2000, enquêtes Agence 2004-2005

DES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS INSUFFISANTS POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE LOCALE

Une offre globalement insuffisante au regard des standards internationaux et de la demande locale

L'agglomération lyonnaise possède des équipements sportifs¹⁸ de haut niveau : stade de Gerland, Astroballe, plus grande salle d'escalade européenne à Gerland, piste de karting de niveau européen à Saint-Bonnet-de-Mure.

Pourtant, elle apparaît « à la traîne » dans les classements nationaux. L'absence de certains équipements présents dans les autres métropoles européennes (salle d'athlétisme et vélodrome couverts, piscine de niveau international) et le vieillissement d'autres équipements sportifs pénalisent autant les pratiques locales que l'accueil de compétitions de niveau international.

Exceptés les terrains de tennis extérieurs, l'agglomération lyonnaise accuse un déficit d'équipements, particulièrement pour les stades, les piscines et les patinoires. Cette offre insuffisante est confrontée à des besoins supérieurs aux moyennes nationales. Le département du Rhône possède un nombre de licenciés plus fort que la moyenne.

De cette forte demande confrontée à une offre restreinte découle une saturation des équipements de base. La limitation de leur usage aux clubs et associations sportives contribue de surcroît à cette saturation. Exceptées les piscines où le grand public représente 40% de l'ensemble des entrées, les stades, les gymnases et les salles spécialisées sont majoritairement réservés aux clubs et aux associations sportives.

Une forte hétérogénéité dans la répartition des équipements de base

Les installations sportives sont inégalement réparties dans l'agglomération lyonnaise. Sur les « équipements de base » (stades, équipements couverts), l'analyse³ montre une ville centre « sous équipée », en retard par rapport au standard européen, de même que certains secteurs (est du Sepal, Villeurbanne, Lyon) au regard de leur population.

À l'opposé, des secteurs sont mieux équipés, notamment à l'est de l'agglomération, grâce à des politiques sportives communales actives.

On note dans le même temps l'absence d'équipements de base dans certains secteurs (pas de piscine couverte dans le val de Saône par exemple) et une seconde couronne d'agglomération où la croissance récente de la population a généré la création ponctuelle d'équipements modernes et multifonctionnels comme le complexe Marcel Gonzalès à Genas, la piscine de Meyzieu ou le Palais des sports de Givors.

Une offre parfois vétuste

Le déficit de l'agglomération se double d'une vétusté pour certains équipements de base : c'est le cas des piscines dont 85 % ont été construites avant 1975 ; 62 % d'entre elles disposent de moins de deux bassins.

Malgré les efforts consentis par les communes concernées, de gros travaux de réhabilitation et de mise aux normes restent à réaliser dans les dix prochaines années. Les coûts de ces travaux sont très élevés et se montent en moyenne à 500 000 euros par équipement.

Vers une offre plus complexe et plus transversale

Ces dernières années, l'agglomération lyonnaise s'est positionnée sur les pratiques émergentes en matière de sport et de loisirs. Les collectivités ou acteurs privés y ont répondu avec des équipements ciblés et adaptés à des utilisations précises : golfs de Chassieu, La-Tour-de-Salvagny, Saint-Symphorien-d'Ozon, Miribel-Jonage ; salles d'escalade à Gerland ; karting de Saint-Bonnet-de-Mure ; pistes et équipements de skate ou de roller, salles de sports raquettes.

Les projets de pôles multiactivités articulés autour d'un multiplexe, à l'image des projets de Confluence et de Carré de Soie, traduisent la volonté d'acteurs économiques de se positionner dans les grandes agglomérations telles que Lyon.

L'implication financière et foncière des collectivités publiques dans ces projets est à la hauteur de ces enjeux.

¹⁸ Agence d'urbanisme de Lyon, Charvet F.- Les équipements sportifs dans le Grand Lyon : état des lieux.- Agence d'urbanisme de Lyon, 2004 ; 39 p.

Densité en équipements pour 10 000 habitants

Équipements	Moyenne Sepal	Moyenne nationale
Patinoires	0,016	0,1
Piscines couvertes	0,21	0,5
Stades	1,28	3
Gymnases	1,5	2
Salles spécialisées à vocation sportive	1,31	1,8
Tennis non-couverts	3,27	3,14
Tennis couverts	0,78	1,3

Source : Agence d'urbanisme de Lyon, Charvet F.- Les équipements sportifs dans le Grand Lyon : état des lieux.- Agence d'urbanisme de Lyon, 2004 ; 39 p.

L'hypercentre comprend les cinémas suivants :

- UGC Astoria et Part-Dieu, Pathé Cordeliers et Bellecour, La Fourmi (multiplexes et complexes généralistes)
- CNP Terreaux, Odéon et Bellecour, le Cinéma Opéra, le Comoedia, le Cinéma (cinémas art et essai)

En matière de cinéma¹⁹, l'agglomération lyonnaise compte, en 2008, 38 établissements représentant 127 salles et plus de 23 500 places.

Concentrée à 57% dans la périphérie et à 43% dans l'hypercentre, l'offre se compose de multiplexes et complexes généralistes, de cinémas de proximité et de cinémas art et essai. Depuis 1998, l'offre cinématographique s'est profondément modifiée avec l'arrivée de trois multiplexes, la modernisation ou l'extension de cinémas de proximité. En dix ans, l'offre s'est accrue de 21% (mesurée en nombre de fauteuils).

Cette évolution de l'offre a permis un ac-

croissement de la fréquentation de près de 9%. Elle s'avère conforme aux objectifs que s'était fixés la communauté urbaine de Lyon en 2000, à savoir la mise en place d'une politique cinématographique reposant sur une logique d'aménagement du territoire avec la volonté de faire cohabiter une offre de qualité, multiple et équilibrée.

Encadrés par un Schéma de développement cinématographique adopté en 2004, trois nouveaux multiplexes ont été programmés (deux sont d'ores et déjà réalisés) :

- dans le 9^e arrondissement, un multiplexe Pathé, intégré au pôle numérique de Vaise (2008) ,
- en première couronne à Vaulx-en-Velin, un multiplexe Pathé intégré au pôle de loisirs «Carré de soie» (2009),
- dans le 2^e arrondissement, un multiplexe UGC intégré au pôle de loisirs «Lyon Confluence».

Ces implantations semblent relativement cohérentes en termes d'aménagement urbain : elles s'intègrent dans des projets de pôles de loisirs clairement identifiés et ont été calibrées a priori pour ne pas déséquilibrer l'existant.

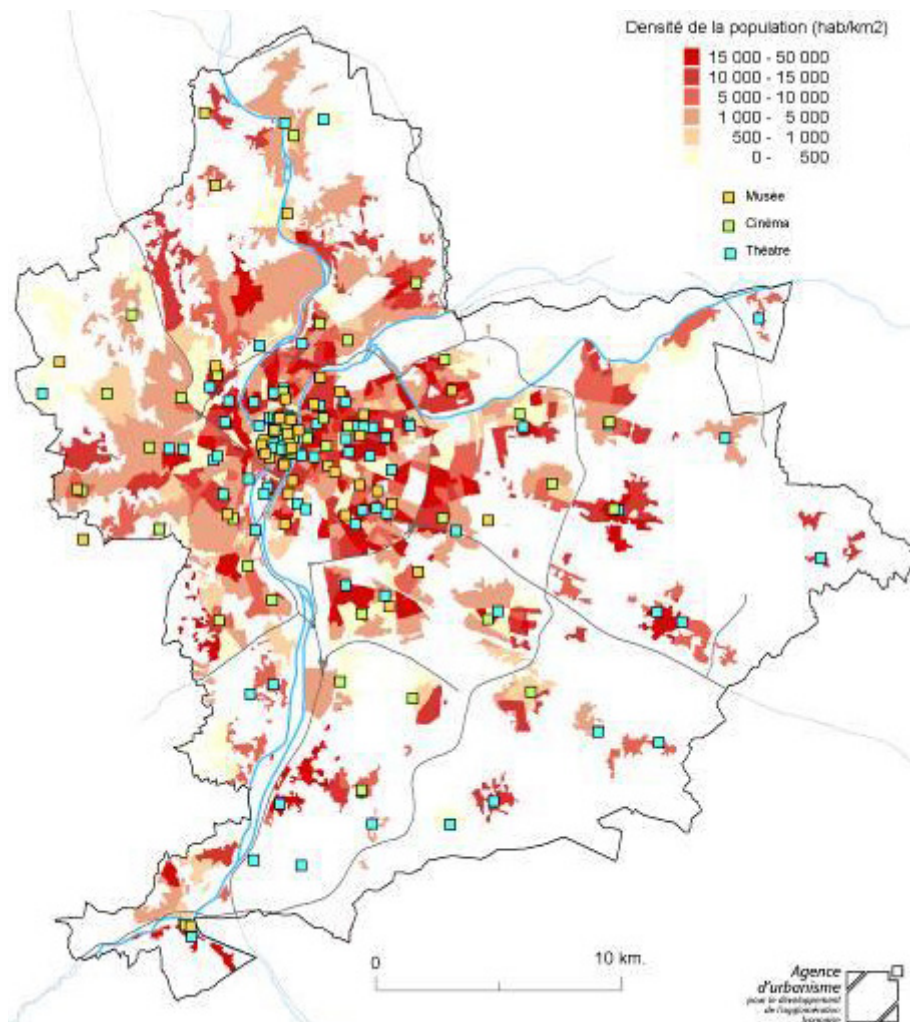
L'agglomération compte près d'une centaine d'espaces de théâtre

On recense près d'une dizaine de cafés-théâtres et 90 salles de théâtre, avec une capacité moyenne de 350 places par salle.

Près de 30 000 places sont dédiées au théâtre dans l'agglomération, ce qui représente 24 places pour 10 000 habitants.

La majorité de ces salles est localisée dans le centre, mais certains équipements situés dans les communes périphériques sont autant fréquentés. Il s'agit souvent d'espaces culturels multifonctionnels de grande qualité rayonnant au-delà de la commune d'implantation : citons le Toboggan à Décines-Charpieu, le centre Léonard de Vinci à Feyzin, le Neutrino à Genas, etc.

Les équipements culturels



Source : RP, Iris 2000, enquête Agence 2004-2005

¹⁹ Source : Agence d'urbanisme de Lyon, Opale - Observatoire du cinéma de l'agglomération lyonnaise.- Agence d'urbanisme de Lyon, Opale, septembre 2009, n° 1 ; 19 p.

Enjeux pour l'agglomération

Si l'agglomération lyonnaise est plutôt bien équipée au regard des autres agglomérations en équipements hospitaliers, scolaires et culturels, elle souffre d'un déficit d'équipements de rayonnement international et d'échelle locale, notamment dans le domaine sportif.

A l'échelle des bassins de vie, les enjeux pour l'agglomération lyonnaise se situent aussi dans l'accessibilité aux équipements :

- accessibilité géographique quand une politique de restructuration conduit à une trop forte concentration notamment d'équipements médicaux,
- accessibilité sociale quand l'accès aux équipements sportifs est réservé à des clubs ou des associations.

Dans une société où le temps non travaillé augmente et où les déplacements pour des motifs de loisir se multiplient, il convient de s'interroger sur la gestion des déplacements et l'implantation urbaine de ces équipements.

Plusieurs pistes d'action se dessinent pour le Scot :

- Construire une politique de gestion et d'implantation intersectorielle des équipements à l'échelle des territoires vécus : quartier, commune, métropole selon le rayonnement de l'équipement ;
- Mieux articuler la déclinaison locale des politiques nationales comme la santé ou l'éducation, et les dynamiques propres à chaque territoire, notamment démographiques, et ce par un meilleur partage des connaissances et la constitution d'un espace de dialogue et de coordination ;
- Réfléchir à la possibilité de favoriser la mixité sociale dans les établissements scolaires ;
- Anticiper les effets de la concentration trop importante d'équipements dans certains territoires : gestion des flux automobiles, accessibilité, gestion des nuisances dues aux déplacements qu'ils suscitent.
- Renforcer l'offre d'équipements d'agglomération et de bassin de vie, notamment dans le domaine sportif et culturel.

4.4 Communications numériques : une adaptation constante à l'évolution rapide des technologies

L'INDISPENSABLE ADAPTATION À L'ÉVOLUTION RAPIDE DES TECHNOLOGIES NUMÉRIQUES

Un cadre stratégique en évolution

Lancé en 2013, le Plan France Très Haut Débit vise à couvrir l'ensemble du territoire national en réseau très haut débit d'ici 2022 (dont 80% avec la fibre). Les enjeux sont considérables en termes de compétitivité, d'attractivité, de confort de vie et d'intégration territoriale. Ce Plan définit les zones où les investissements sont confiés aux opérateurs privés par voie conventionnelle. Sur l'agglomération lyonnaise, seules les communes de Quincieux et Jons ne font pas partie de la zone AMII (Appel à Manifestation d'Intention d'Investir) confiée à Orange, pour la quasi-totalité des communes, et à SFR, pour Meyzieu et Saint-Priest.

Sur le périmètre du Scot, l'enjeu principal est de stabiliser et de coordonner le cadre stratégique d'action des collectivités en matière d'infrastructures numériques.

Les infrastructures pour les télécommunications fixes : l'enjeu du très haut débit

Un territoire intégralement mais inégalement couvert en haut débit

En 2009, le Département du Rhône a engagé la résorption des « zones blanches » non desservies en haut débit par l'ADSL qui persistaient dans le Rhône, parce que trop éloignées d'un central téléphonique. Près de 1900 lignes ont ainsi été couvertes par l'extension du réseau câblé en très haut débit, et 1200 lignes en desserte ADSL ont été couvertes par la technique dite NRA zone d'ombre, grâce à la mise à disposition de la fibre optique du réseau du Rhône au groupe France Télécom-Orange.

Les différentes générations de technologies utilisées au cours de ces dix dernières années (Re ADSL, ADSL2 et maintenant VDSL2), ainsi que des opérations de montée en débit, améliorent les débits mais sur des distances réduites autour du central. Les abonnés les plus éloignés des noeuds de raccordement d'abonnés (NRA) restent toujours les plus mal servis.

La politique numérique de la Métropole

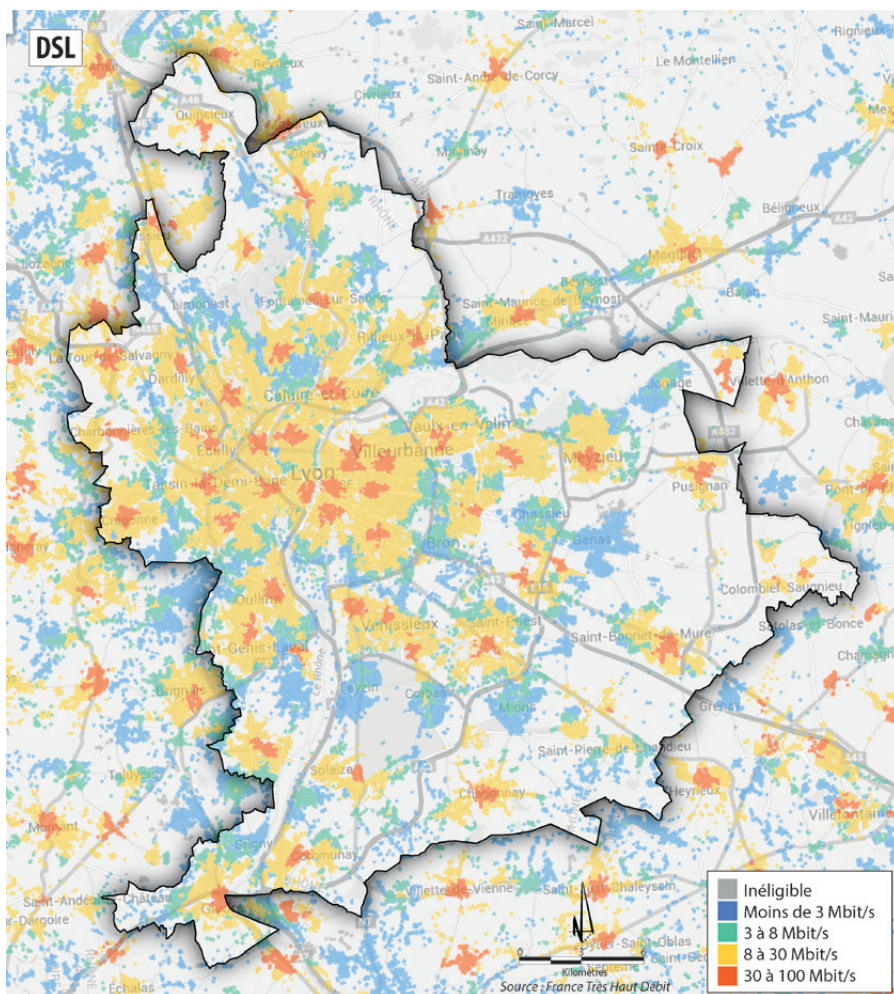
Dans la perspective d'une évolution importante des besoins en débit pour de nouveaux usages et du maintien de son attractivité économique, la Métropole de Lyon souhaite créer les conditions d'une couverture très haut débit ambitieuse offrant à minima des débits de 100 Mbps aux particuliers avec un objectif-cible, à terme, vers le Gigabit, notamment pour les acteurs économiques. Cette ambition s'accompagne d'une exigence d'ouverture maximale des infrastructures et des réseaux à la concurrence, indépendamment des technologies mises en oeuvre, dans un souci de minimiser les investissements privés et publics.

Depuis plusieurs années, la Métropole de Lyon a favorisé la multiplication des infrastructures d'accueil (fourreaux) et, depuis 2012, a lancé un réseau tout fibre optique en direction des zones d'activités, des sites entreprises et des établissements publics. Cette initiative, conduite en cohérence avec les réseaux existants, publics et privés, ouvre la voie à un accès généralisé du tissu économique aux meilleurs standards de services numériques, à coûts raisonnables.

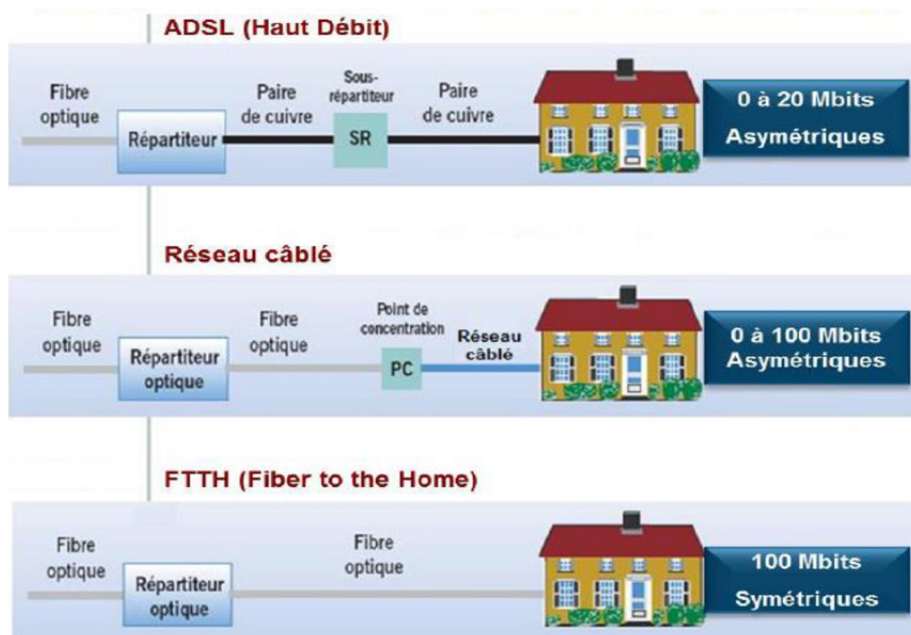
Désormais, la Métropole se propose d'accompagner la montée en charge de ces différents réseaux très haut débit, dans le respect des principes de neutralité technologique, tout en s'assurant de la mise en oeuvre de leurs obligations de complétude par les acteurs. Il s'agit ainsi pour l'agglomération de garantir la préservation des grands équilibres de son territoire et de mettre en oeuvre les modalités de poursuite de son objectif-cible vers le très haut débit pour tous à horizon 2022.

L'offre DSL sur cuivre

Sur le territoire de la Métropole de Lyon, on compte 45 NRA dont seul celui de Poley-mieuxau-Mont-d'Or n'est pas dégroupé (soit 344 lignes, 0,01% du total). Sur le reste du périmètre du Scot, hors Métropole de Lyon, on compte 10 NRA, dont deux ne sont pas dégroupés : celui de Genas (600 lignes) et celui de la zone du Chapotin (650 lignes) à Chaponnay. Les NRA non dégroupés ne permettent pas aux abonnés de bénéficier de la diversification et de l'enrichissement des offres multi-opérateurs. Certaines zones mal desservies en ADSL (de couleurs bleue et verte) ne permettent pas un niveau de débit satisfaisant pour le grand public, mais également pour les entreprises et les sites publics. Même si l'offre en haut débit ADSL pourrait être améliorée (nouveaux NRA-HD, déploiement de technologies de montée en débit), la limite technologique du réseau cuivre nécessite de faire porter désormais l'effort sur la desserte avec la technologie fibre des zones les moins bien desservies.



Les performances des solutions techniques pour l'accès au haut débit et au très haut débit fixe



Sources : Observatoire de l'Arcep ; Observatoire France Très haut débit ;

La loi relative à la lutte contre la fracture numérique (décembre 2009) fixe un cadre d'intervention local à la politique nationale :

- Au niveau régional, la Stratégie de cohérence régionale d'aménagement numérique (SCORAN) décrit les grands objectifs en matière d'initiative publique.

En Rhône-Alpes, elle est pilotée par la Région, la Préfecture de Région et la Caisse des Dépôts et des Consignations. Cette stratégie nommée « Rhône-Alpes, la Région Connectée » a été adoptée au 1^{er} semestre 2014. Cette stratégie devra désormais s'insérer dans le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

- Au niveau départemental, l'élaboration concertée par les collectivités de Schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique (SDTAN) doit favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur bonne articulation avec l'investissement privé, et doit planifier le déploiement du très haut débit sur le long terme.

La déclinaison de ces stratégies passe ensuite au niveau local par l'intermédiaire des documents d'urbanisme : Scot et PLU.

Le déploiement du très haut débit

Au-delà de l'accompagnement par la Métropole de Lyon du déploiement de la fibre optique grand public (résidentiel) par les opérateurs privés, le territoire du Scot est couvert par deux réseaux d'initiative publique : le réseau câblé du Département du Rhône, initié en 1995, et le réseau en fibres dédiées vers les acteurs économiques initié par le Grand Lyon dès 2012.

1. Réseau câblé du Département du Rhône

En 1995, le Département du Rhône a décidé de construire un réseau câblé à base de fibre optique qui dessert aujourd'hui 283 communes et 70% de la population des communes concernées. Il s'est appuyé sur l'EPARI (Établissement public pour les autoroutes rhodaniennes de l'information) qui a concédé la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau à la société Numericable dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP).

4 000 km de réseau ont été installés, ce qui confère au Rhône une grande avance en la matière. Les liaisons terminales se font via la technologie du câble coaxial (qui, à l'origine, ne devait servir que pour la diffusion de la télévision). Le réseau du Rhône offre ainsi aux particuliers, aux entreprises et aux collectivités publiques, un débit asymétrique allant de 30 à 100 Mbit/s, a minima, en voie descendante, et 5 Mbit/s en voie remontante.

Une grande partie des zones urbanisées où le débit ADSL est faible a potentiellement accès à l'offre de SFR-Numericable : Très haut débit en FttLA (Fiber to the last Amplifier).

Les accès câblés à 100 Mbit/s constituent une solution très haut débit satisfaisante pour une grande partie de la population de l'agglomération lyonnaise. En revanche, les zones maintenues à 30 Mbit/s doivent être considérées comme déficitaires au regard des besoins actuels des entreprises et des applications futures pour les ménages.

Par ailleurs, certains logements ou locaux potentiellement raccordables ne le sont pas de manière effective car le raccordement impose la souscription d'un abonnement nonconcurrentiel, parfois trop onéreux.

2. Le réseau en fibres dédiées vers les sites économiques et sites publics

L'amélioration de la desserte très haut débit des zones d'activité et des entreprises constitue un enjeu majeur pour le dynamisme de l'économie lyonnaise. Elle est une condition de réussite de sa stratégie de positionnement sur les pôles de compétitivité, la recherche et l'innovation. De même l'écosystème numérique du territoire, récemment labellisé « French Tech », doit prendre appui sur un réseau de télécommunications sans faille et au niveau de performance au moins égal aux plus hauts standards internationaux.

Pour y répondre, la Métropole de Lyon a initié la création d'un réseau d'initiative publique, à travers une délégation de service public. Il doit permettre la desserte des entreprises, notamment celles implantées en zone d'activité, et des sites publics sur l'ensemble du territoire du Grand Lyon, dans un objectif de renforcement de l'attractivité et de la compétitivité du territoire.

Ce réseau devrait desservir en technologie fibre toutes les entreprises du territoire d'ici 2018. Il devrait couvrir 93 zones d'activité, 1540 sites publics et offrir la possibilité d'un accès préférentiel pour les entreprises en secteur urbain diffus (20 000 prises sont prévues en tout).

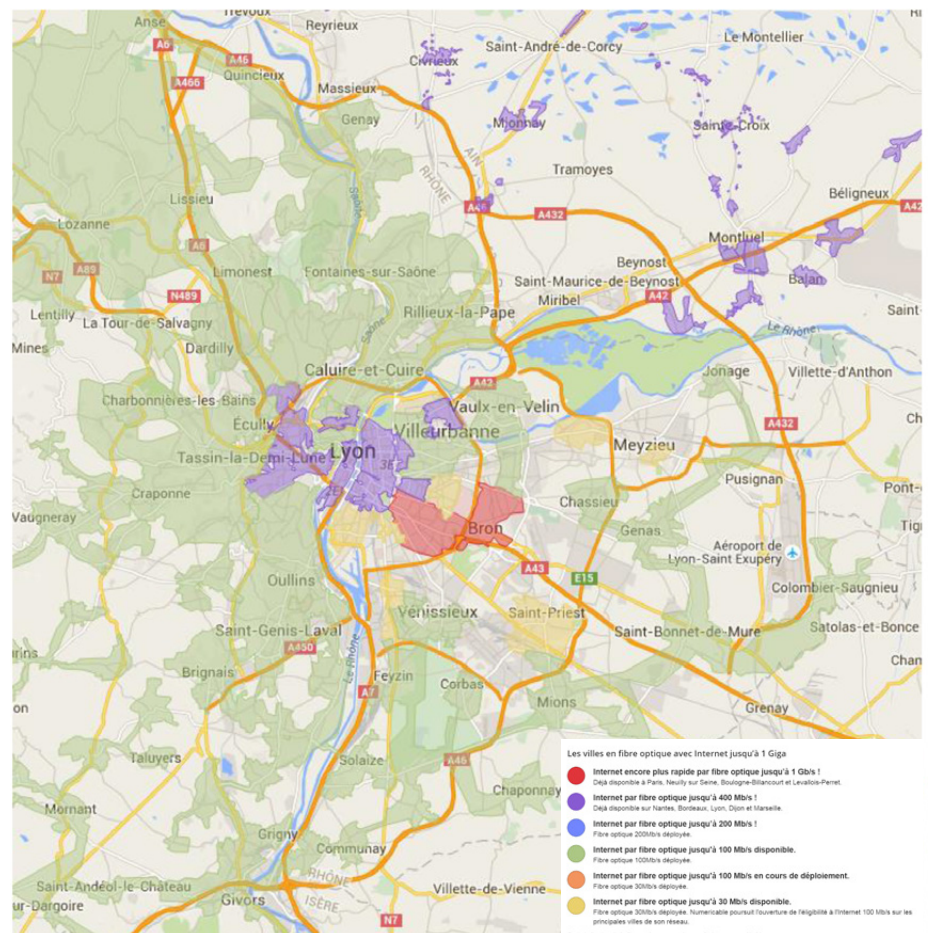
Les télécommunications mobiles : une couverture globale multi-opérateurs

Le territoire du Scot est intégralement couvert par la dernière technologie disponible (4G et 4G+), SFR et Free ne couvrant pas toutes les communes. L'accès généralisé à la 4G reste cependant limité par l'équipement personnel et la qualité de service du réseau.

Le débit descendant obtenu par la technologie 4G atteint le niveau de débit proposé par le câble. Malgré le partage du débit entre de multiples utilisateurs de téléphone portable en un point donné, les offres commerciales font aujourd'hui clairement référence à la 4G comme point d'accès fixe pour le très haut débit.

De même, le plan France Très Haut Débit intègre les technologies hertziennes dans ses propositions d'équipement alternatif à la fibre. L'utilisation en forte croissance de ces voies hertziennes pose la question du niveau de couverture adéquat (types et nombre d'antennes selon la densité d'usage) ainsi que de leur impact visuel et sanitaire en milieu urbain.

Couverture Numéricable



source : site internet de l'opérateur - juin 2016

5. LA METROPOLE ET SON ENVIRONNEMENT : LES ENJEUX D'UNE GESTION DURABLE

L'état initial de l'environnement met en perspective les forces et faiblesses du territoire au regard des grands défis environnementaux à venir.

Il fait ainsi apparaître quatre enjeux majeurs :

- La gestion et la protection des espaces naturels et agricoles comme patrimoine commun et comme composante de l'attractivité de l'agglomération ;
- L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des nuisances, liées notamment aux transports routiers ;
- La gestion économe des ressources non renouvelables, l'eau en particulier ;
- La prise en compte des impératifs de santé, de qualité de vie et de réduction des nuisances pour les habitants.

5.1 La présence d'espaces naturels et de paysages de grande qualité

L'agglomération lyonnaise dispose d'espaces verts riches et variés, qui se prolongent dans le tissu urbain. La reconnaissance de cette richesse a été fortement affirmée dans les années 1990 avec le Schéma directeur, puis déclinée dans les politiques sectorielles. Pourtant, malgré l'émergence de politiques et d'outils de protection et de mise en valeur, principalement depuis le début des années 1990, l'urbanisation sur les espaces agricoles se poursuit.

Si le territoire du Sepal est constitué encore aujourd'hui en majeure partie d'espaces non urbanisés (52 %), le rythme de consommation d'espaces attire l'attention sur la nécessité d'économiser cette ressource non renouvelable. Au-delà de cet enjeu d'équilibre et de protection, il convient de rappeler l'ensemble des enjeux qui s'attachent à la gestion et à la valorisation des espaces naturels et agricoles dans le fonctionnement de l'agglomération lyonnaise.

L'état initial de l'environnement (EIE)

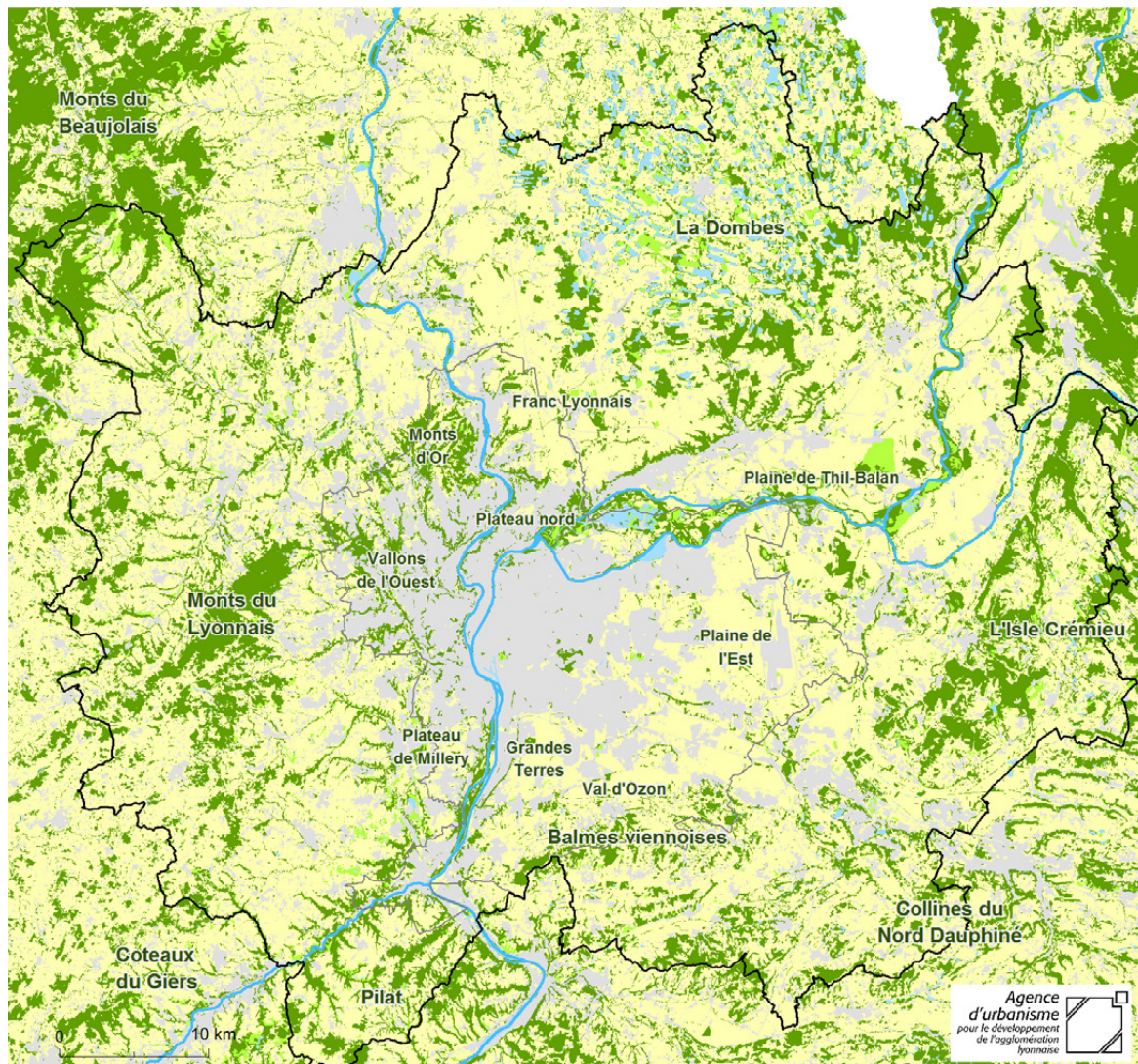
est une pièce constitutive du rapport de présentation du Scot. Il est composé d'une série de chapitres thématiques décrivant qualitativement l'état des lieux environnemental du territoire de l'agglomération lyonnaise.

Les différentes composantes environnementales du territoire sont regroupées en sept thématiques :

- les espaces naturels et agricoles, la biodiversité et les paysages ;
- les ressources en eau ;
- les risques naturels et technologiques ;
- le sol et le sous-sol ;
- l'énergie, la qualité de l'air et l'effet de serre ;
- la gestion des déchets ;
- le bruit.

Une synthèse des enjeux est présentée en fin de document.

Des espaces naturels et agricoles d'une grande richesse aux portes de l'agglomération



DIVERSITÉ ET ABONDANCE DU PATRIMOINE NATUREL ET DES RESSOURCES

La biodiversité des milieux naturels, y compris en milieu urbain, comme des terres agricoles, constituent un patrimoine commun.

En raison d'une géographie forte et contrastée, l'agglomération lyonnaise bénéficie d'une vraie « nature périurbaine » à ses portes (Monts d'Or, Monts du Beaujolais, Monts du Lyonnais, massif du Pilat, Isle Crémieu, Dombes, balnes viennaises), comme au sein de son tissu urbain dense (Rhône et Saône, Grand Parc Miribel Jonage, vallons de l'ouest ou la plaine de l'Est).

Le patrimoine naturel se caractérise par une très grande richesse et diversité du patrimoine écologique, de paysages boisés et de terroirs. Les divers inventaires écologiques répertorient près de 20 000 hectares de milieux naturels dans le territoire du Sepal, soit près d'un quart de la surface du Scot et plus de la moitié des espaces non bâtis. Le territoire compte 12 000 ha de Znieff de type 1 (entités remarquables pour leurs habitats ou espèces) et de type 2 (grands ensembles peu modifiés par l'homme offrant des potentialités biologiques importantes) et 15 830 espaces naturels sensibles qui avaient été inventoriés et gérés jusqu'en 2015 par le Conseil Général. Il faut ajouter près de 500 ha de zones humides qui constituent des réservoirs de biodiversité de premier ordre. Certains de ces espaces font l'objet d'une gestion et d'une protection importantes parmi lesquels l'île de Miribel-Jonage (d'intérêt communautaire) ou encore l'île de Crépieux-Charmy (arrêté préfectoral de protection du biotope).

A ces espaces emblématiques s'ajoutent également les plantations d'arbres en ville, les squares, les parcs (plus de 2 000 hectares) et les jardins résidentiels privés, qui répondent eux aussi à une fonction écologique et de qualité de vie.

RENFORCEMENT DE LA DEMANDE DE NATURE

Grâce à l'allongement du temps libre et une plus grande mobilité, ainsi qu'à la montée des préoccupations écologiques et de santé, la fonction sociale et culturelle des espaces naturels et agricoles dans les villes prend de plus en plus d'importance. Depuis une trentaine d'années, s'affirme le rôle central de ces espaces dans la définition de la qualité de vie de l'espace métropolitain. La présence d'espaces naturels et agricoles, d'espaces verts au cœur de la ville participe au plaisir de vivre, au calme, au sentiment du beau, à la convivialité et à la récréation.

LA NATURE, ESSENTIELLE POUR L'ÉQUILIBRE DE L'ESPACE URBAIN

Dans une agglomération en croissance, les espaces naturels et agricoles sont encore trop souvent considérés comme des espaces « sans usages » voués à plus ou moins long terme à la conquête par l'urbanisation résidentielle, les activités économiques et les infrastructures. Pourtant, ils assurent des fonctions essentielles pour le bon fonctionnement du territoire, auxquelles le développement territorial doit être attentif :

- des fonctions économiques :

L'agriculture de l'agglomération est productrice de biens alimentaires et assure une fonction d'entretien d'espaces et de paysage.

Les espaces naturels, agricoles, mais aussi d'autres éléments tel que le soleil, le vent, l'eau,... sont aujourd'hui à considérer en tant que ressource pour la production d'énergie renouvelable (biomasse, énergie solaire, énergie éolienne, barrages).

- des fonctions environnementales et écologiques nombreuses :

Les espaces de nature (les espaces naturels et agricoles, mais aussi les parcs et les jardins), et plus largement, les sols perméables, jouent un rôle essentiel dans la gestion de l'eau sur l'ensemble de son

cycle (préservation des espaces de ressources en eau, épuration de l'eau, prévention des risques d'inondation). Dans une agglomération en développement, la mise en place progressive d'une stratégie progressive de « désimperméabilisation » des sols est un enjeu important ;

Ils favorisent aussi l'anticipation des changements climatiques (chaleur et orages violents,...) par leur fonction de régulation des températures.

Par ailleurs, la biodiversité contribue à la vitalité du vivant, au fonctionnement des sols, mais aussi à la beauté des paysages et à l'identité du territoire. En favorisant le bon fonctionnement des milieux, elle joue un rôle sur la santé (qualité de l'air, humidification...).

- des fonctions sociales et culturelles :

La présence de paysages, d'espaces de nature, de terroirs diversifiés, participe à la qualité de vie dans l'agglomération, à la vitalité économique du territoire, à sa résilience et à son attractivité.

Les espaces de nature permettent la pratique d'activités de loisirs et de tourisme (randonnées, chasse, pêche, gastronomie).

La biodiversité représente l'ensemble des espèces vivantes présentes sur la Terre : plantes, animaux, micro-organismes, etc.), ainsi que les communautés formées par ces espèces et les habitats dans lesquels ils se développent. La Convention sur la diversité biologique de 1992 donne la définition suivante dans son article 2 : « variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie ; cela comprend la diversité au sein des espèces, et entre les espèces et ainsi que celle des écosystèmes».

Source : Direct énergie . [En ligne].- Disponible sur : <http://www.lexique-energie.com/DirectEnergie/Definition/Dictionnaire/Biodiversite> (consulté en septembre 2009)

DES ESPACES MENACÉS

Des conflits d'usage qui se développent

La qualité et la renommée de certains espaces naturels conduisent à des pics de sur-fréquentation parfois dommageables du point de vue écologique ou économique.

Sur les 4 millions de visiteurs du Grand Parc Miribel-Jonage, 2,5 millions s'y rendent pendant les trois mois d'été.

Ce constat est valable également pour les sites naturels emblématiques de la région lyonnaise (Dombes, Monts du Lyonnais, vallée de l'Ain). Les conflits d'usage tendent ainsi à se développer entre la demande sociale de loisir, la fonction agricole, la protection de l'environnement et l'exploitation des ressources.

La croissance urbaine s'effectue au détriment des espaces agricoles

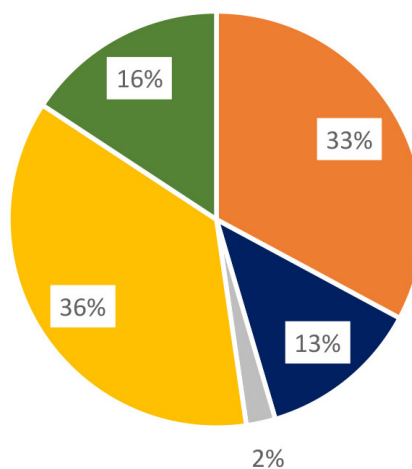
La poursuite de l'étalement urbain, qu'il soit résidentiel ou économique, fait également peser sur ces espaces de sérieuses menaces. En France, entre 2006 et 2014, 60 000 ha de terres agricoles disparaissent chaque année au profit de sols imperméabilisés (pour les 2/3).

L'état initial de l'environnement relève ainsi que sur le territoire du Sepal, les espaces bâtis ont progressé de 4 % entre 2000 et 2010 (notamment + 8 % pour les zones d'activités), principalement au détriment des zones agricoles (-1227 ha, -4,3 %).

Outre la spéculation foncière, les contraintes liées au développement urbain menacent la viabilité économique de l'activité agricole et risquent de dissuader les agriculteurs de rester ou de s'installer (parcellaire morcelé, contraintes d'accessibilité et de circulation des engins, conflits d'usage), d'autant plus que 70 % des terrains sont en fermage.

²³ Repères sols et environnement, SSP-Teruti-Lucas-2006-2014, novembre 2015

Répartition de l'occupation des sols en 2010



En 2010, les **surfaces artificialisées** occupent 48 % du territoire du Sepal. 33 % des surfaces sont dédiées à l'urbain et 13 % aux routes, parkings, surfaces industrielles et commerciales (2% des surfaces correspondent à des surfaces en mutation : chantiers, carrières, friches, ...).

- espaces urbains
- activités et infra
- espaces en mutation
- espaces agricoles
- espaces naturels

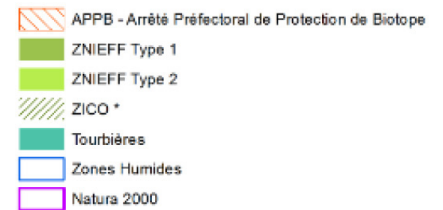
Des protections réglementaires et des outils de gestion à développer

Les protections réglementaires strictes des milieux naturels sont peu développées sur le périmètre du Sepal et ne concernent qu'une partie restreinte des espaces inventoriés pour leurs qualités écologiques faunistiques et floristiques.

Il s'agit principalement de la zone Natura 2000 de Miribel-Jonage, des arrêtés de biotope de l'île de la Table Ronde à Grigny et de Crépieux-Charmy (depuis janvier 2006, ancienne réserve naturelle volontaire), ainsi que de plusieurs sites naturels classés (mont Verdun, île Barbe) ou inscrits ((île Roy, plage de Collonges, panorama depuis Saint-Cyr, vallon de Serres).

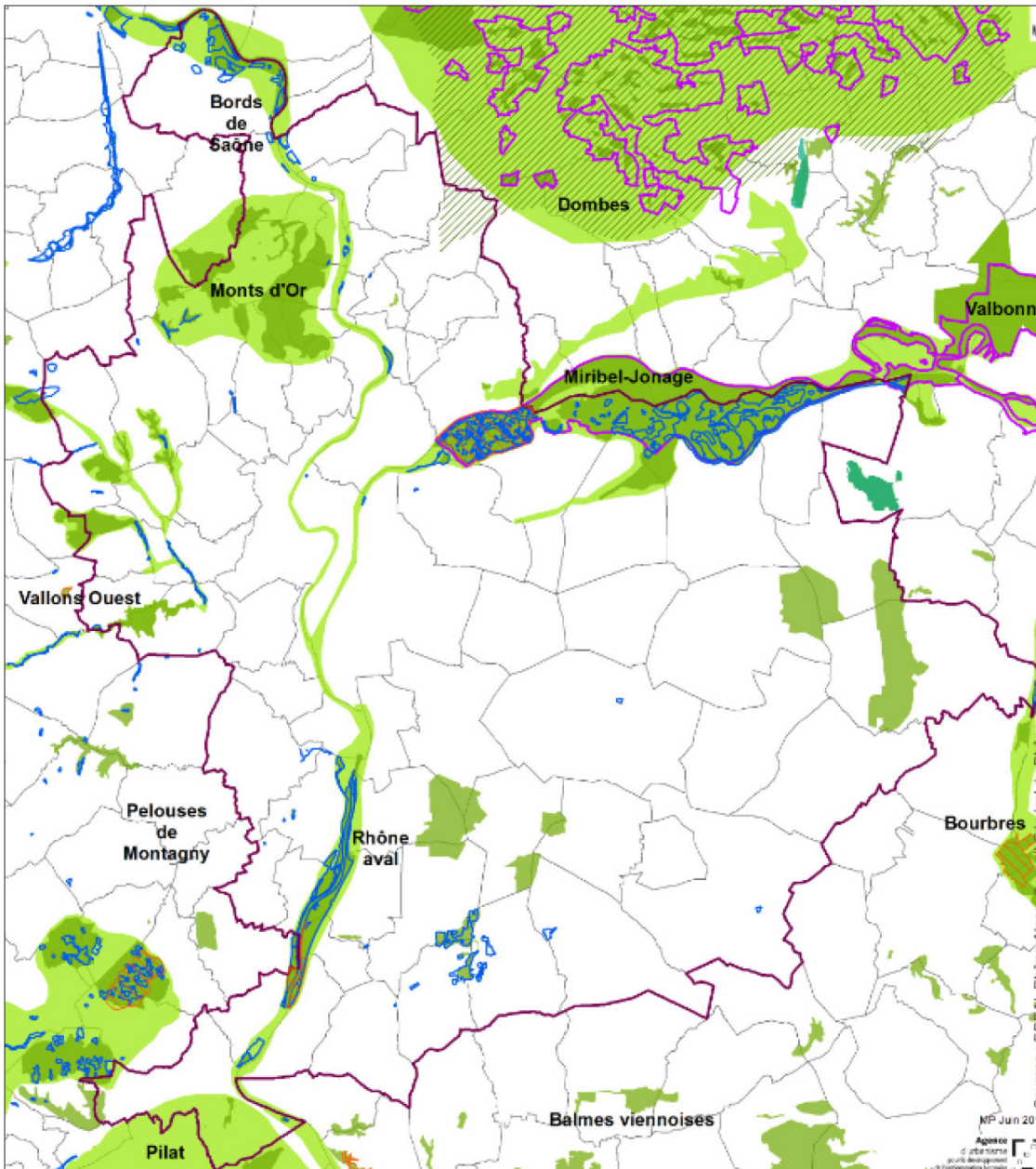
S'y ajoute le site Natura 2000 de Miribel-Jonage qui s'étend sur 2 000 hectares (pour la partie Sepal) et dont le document d'objectif a été finalisé et adopté en octobre 2009. Un projet de sites inscrits concerne

les vallons du nord-ouest sur sept communes. Cependant si les outils de gestion évoqués ci-dessus contribuent fortement à la préservation des milieux, des protections réglementaires pourraient utilement être développées en complément sur quelques sites à forte valeur patrimoniale.



* : zone importante pour la conservation des oiseaux

Inventaire du patrimoine écologique



Source : Dreal Rhône-Alpes, conseil général du Rhône, communauté urbaine de Lyon, BD Carto IGN Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

UNE POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR ÉPROUVÉE

De nombreux acteurs mobilisés

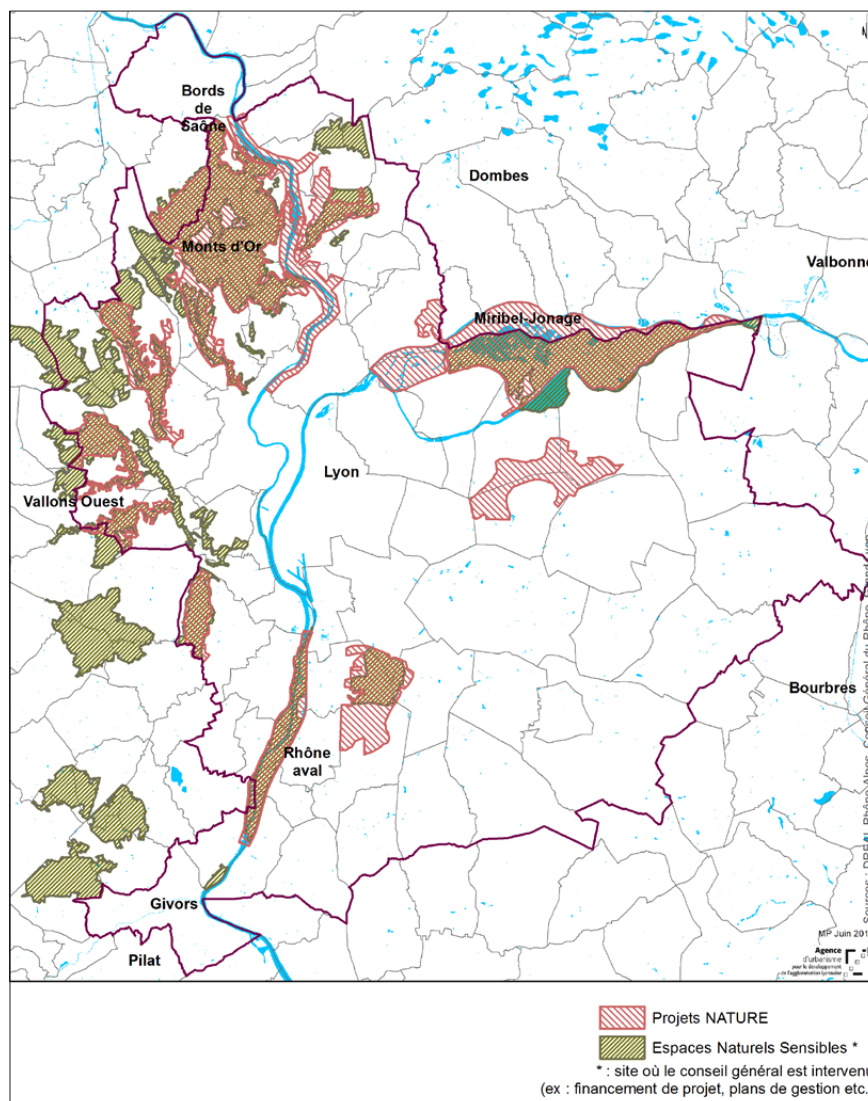
Le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise a constitué une étape fondamentale dans la reconnaissance de la place de la nature et des espaces non bâtis sur le territoire. D'un point de vue réglementaire, il s'est traduit par la mise en place de « sites naturels inaltérables » et « d'espaces d'intérêt paysager et agricole ». Ces notions - en particulier l'inaltérabilité - ont permis de protéger fortement les espaces

concernés, voire de les sanctuariser au détriment du maintien de l'agriculture et de l'ouverture de ces espaces aux loisirs.

La politique de trame verte de la communauté urbaine de Lyon s'est traduite par le maintien d'espaces non constructibles dans les PLU et la constitution de onze projets nature principalement en périphérie de l'agglomération.

Au cœur de l'agglomération, des politiques de valorisation de la structure paysagère se sont également développées : Plan bleu depuis 1991, aménagement du Val de Saône et des berges du Rhône à Lyon, réalisation de parcs (Gerland, Feys-sine). La communauté urbaine de Lyon a créé les Missions Ecologie et Grands projets.

Gestion des espaces d'intérêt pour le patrimoine naturel et le paysage



Source : Diren Rhône-Alpes, conseil général du Rhône
 BD Carto IGN 2003
 Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

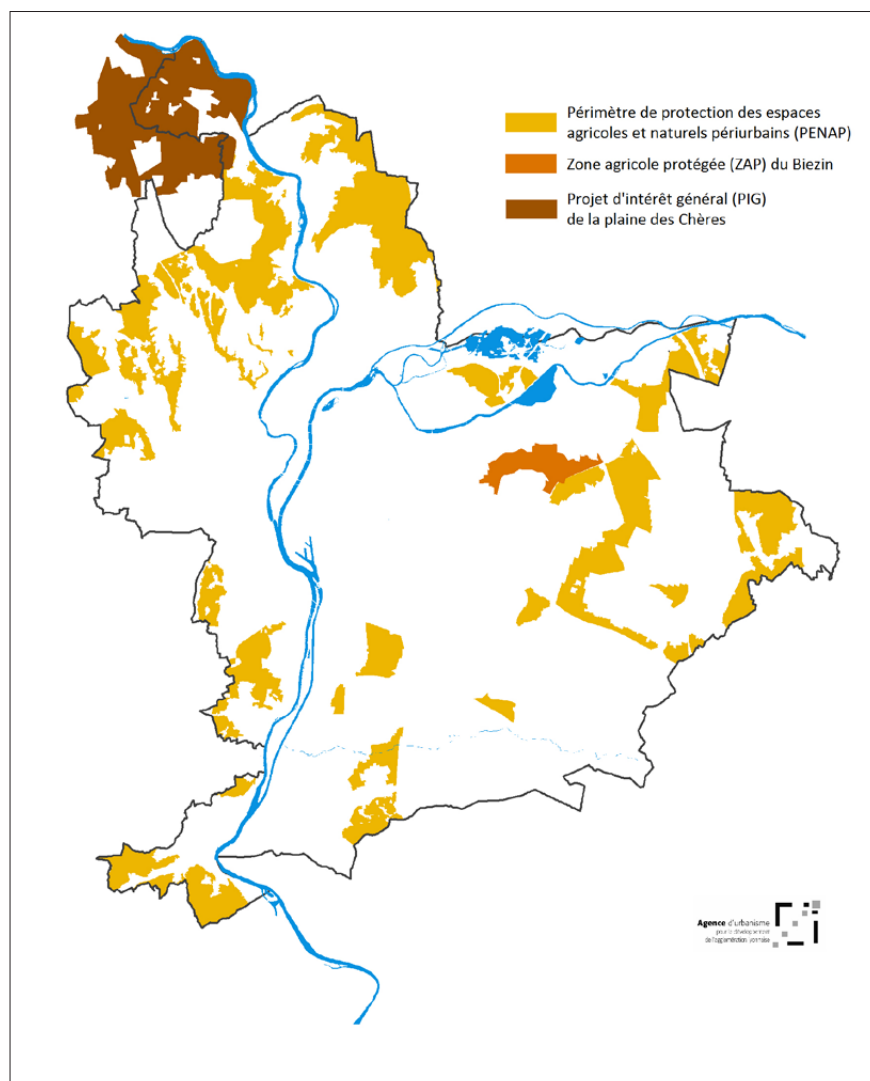
Le Département a identifié dans les années 2000, des espaces naturels sensibles (15 830 hectares sur le territoire du Scot), dont la gestion et la protection est depuis 2015 transférée à la Métropole, tout comme la compétence de protection des espaces naturels et agricoles périurbains (Penap), une soixantaine de communes étant désormais concernée.

Sept communes sont concernées par le périmètre de protection de la Plaine de l'Est Lyonnais et une zone agricole protégée (ZAP) a été adoptée en 2013 sur 3 communes (Chassieu, Décines, Meyzieu).

La Métropole de Lyon, par le biais des Projets Nature poursuit son travail de sensibilisation et de préservation des milieux naturels et agricoles en poussant des initiatives de gestion, d'aménagement et d'organisation des usages.

Les liaisons vertes identifiées par le Scot font aussi l'objet de dispositifs de protection et de mise en valeur. Un Contrat Vert et Bleu est en configuration sur le périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais pour décliner la trame verte et bleue du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) sur ce territoire.

Protections des espaces naturels et agricoles



UNE POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR QUI SE POURSUIT

Les politiques récentes renforcent la dimension écologique

Depuis 25 ans et particulièrement ces dernières années, l'agglomération lyonnaise a favorisé l'activation de mesures plus écologiques dans les politiques publiques et la réalisation d'actions d'intégration environnementale et paysagère ambitieuses dans le cadre d'opérations d'urbanisme (Porte des Alpes, Confluence, Berges du Rhône), mise en place de l'Approche environnementale en urbanisme, mise en place de référentiels ... Le recensement des zones humides entre 2009 et 2012 a également permis de réaffirmer le caractère stratégique de leur protection.

Les communautés de communes de l'Est lyonnais et du pays de l'Ozon ont également développé sur leur territoire une politique de protection et de valorisation de l'espace agricole et des milieux naturels, et des zones humides par la définition de corridors écologiques, de coupures vertes, de zones agricoles protégées.

Une biodiversité mieux connue

L'agglomération lyonnaise dispose désormais d'une bonne connaissance de l'état de la faune et de la flore et de leur diversité. Plusieurs études ont été conduites en collaboration avec les associations naturalistes du territoire pour accroître cette connaissance et réfléchir aux dispositifs de protection et de restauration à engager par les collectivités et acteurs de l'aménagement du territoire. 18 espèces, indicatrices de la santé écologique des milieux ont été expertisées en 2014.

En ce qui concerne les espèces protégées au niveau national et régional, présentes sur le territoire, plusieurs sont en danger d'extinction, vulnérables ou menacées. Deux secteurs (le Rhône et Miribel-Jonage) sont particulièrement surveillés. La trame bleue du fleuve, des rivières et des ruisseaux accueille une biodiversité devant qui être mieux protégée.

Des fonctionnalités écologiques à restaurer

Les impacts projetés du changement climatique sur les milieux naturels et la biodiversité locale, soulignent l'importance de la continuité et de la connectivité des milieux pour les écosystèmes afin d'améliorer leur résilience à cette évolution. Le calcul par maille d'un kilomètre de toutes les richesses floristiques et faunistiques de l'agglomération a montré une perte d'espèces remarquables notable, en particulier dans les zones humides, en lien avec la fragmentation et la destruction de certains milieux rares et fragiles du fait de l'extension urbaine, de l'intensification agricole, ... Le calcul de l'indice de fragmentation de l'agglomération (indice de Jeager) en 2014 a révélé la fragilité potentielle de renouvellement biologique des réservoirs de biodiversité sur ce territoire très urbanisé où certaines continuités ne sont plus assurées.

Le Scot et les PLU jouent un rôle décisif dans l'identification des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques nécessaires à la reconquête de cette qualité biologique et écologique. Les travaux du Scot de l'agglomération lyonnaise ont contribué à la cartographie et aux orientations du SRCE adopté en 2014.

Une stratégie globale qui s'affirme via le Rhône

L'agglomération lyonnaise a pris un virage décisif dans les années 2000 dans l'aménagement de la traversée urbaine de son fleuve. Le Plan bleu en 1998 amorce une rupture symbolique définitive d'un siècle d'abandon des berges du Rhône et de la Saône à l'automobile et à leur non-intégration aux politiques d'urbanisme. La réalisation de la continuité d'espaces publics sur les berges du Rhône du parc de Gerland au Parc de la Tête d'Or, construction du Musée des Confluences, sont les points d'orgue les plus spectaculaires de ce retournement de l'aménagement de l'agglomération sur ses cours d'eau.

Le Grand Parc Miribel-Jonage, l'Anneau bleu, puis Lyon Confluence et les aménagements des bords de Saône marquent aussi une approche de l'aménagement des bords de cours d'eau plus respec-

tueuses du fonctionnement écologique et des usages liés aux rives. Les projets de développement des activités nautiques, d'aménagement des berges, de restauration écologique et patrimoniale trouvent, dans ce nouveau regard, une assurance de réussite et un rayonnement qui a intégré les principes forts édictés par le Sdage Rhône-Méditerranée. Le Plan Rhône a été développé autour des objectifs de préservation de la ressource en eau et de la biodiversité.

Préservation des ressources en eau

Le premier des objectifs de valorisation doit être écologique, tant les cours d'eau sont importants pour la qualité de la ressource en eau potable, la diversité biologique du territoire et la qualité paysagère de l'agglomération lyonnaise.

L'alimentation en eau potable est un enjeu prioritaire qu'il faut lire sur le long terme en intégrant les incertitudes liées au réchauffement climatique et aux usages futurs. La ressource est abondante, mais la précaution est nécessaire. Cette ressource, alimentée par un fleuve puissant et une nappe à l'est, profitera demain à plus d'habitants dans l'agglomération et peut-être même à combler des déficits sur d'autres territoires.

L'île de Miribel représente à ce titre, un site stratégique, produisant 90 % de l'eau potable de l'agglomération. Dans cet espace protégé et reconnu par son inscription à plusieurs inventaires écologiques (Znieff, Natura 2000), les champs captant de Crépieux-Charmy (350 hectares) sont les plus vastes d'Europe.

La ressource est aussi énergétique, l'usine hydroélectrique de Cusset représentant encore près des 3/4 de l'énergie renouvelable produite sur l'agglomération lyonnaise !

La qualité des eaux de surface est aussi à reconquérir. Il s'agit de réduire les rejets polluants aux fleuves et rivières, selon les normes désormais intégrées au Sdage Rhône Méditerranée 2016-2021, de protéger les zones humides des ripisylves, de laisser aux rivières leurs champs d'expansion. Les activités humaines se tiennent sur les rives des cours d'eau depuis toujours. Les aménagements hydrauliques

ont permis de réduire l'aléa, mais la stratégie globale de prévention des inondations a encore évolué et reconnaît l'exposition de nombreuses communes de l'agglomération aux risques, y compris Lyon et Villeurbanne.

Le territoire s'est engagé dans une démarche d'amélioration de l'efficacité des stations d'épuration urbaine.

Par le fleuve, la nature entre dans la ville et constitue une armature structurante entre le Grand Parc Miribel Jonage (en lien avec le Rhône-Amont et la basse vallée de l'Ain), les parcs centraux de la Tête d'or, les berges de la rive gauche du Rhône, dont le rôle d'espace public est désormais évident, la Confluence désormais emblématique et le parc de Gerland et au-delà les îles et îlons du Sud. La métropole nature se dessine avec de plus en plus de clarté, à partir des fleuves.

Une mise en valeur par les cours d'eau

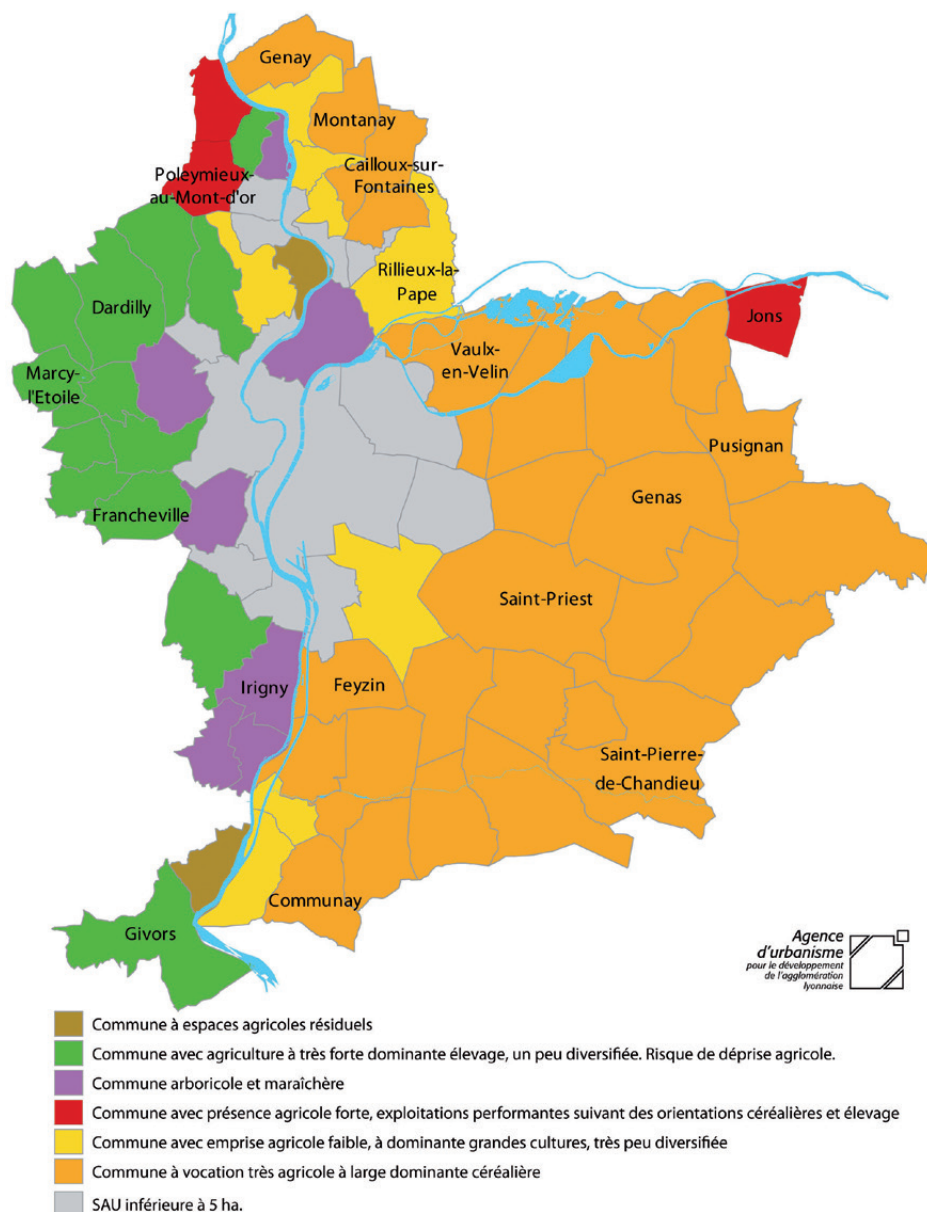
Le second axe de valorisation concerne l'aménagement proprement dit et le rapport des hommes au fleuve. Les organisations urbaines et les usages s'appuient sur la mise en valeur aujourd'hui systématique, des quartiers par les cours d'eau. Les projets urbains s'ouvrent sur l'eau et par la création de cheminements piétons et cyclables de qualité sur leurs berges. C'est le cas partout en bord de Saône (Vieux Lyon et Presqu'île avec l'aménagement des berges, Vaise, quartier de la Confluence, ...), comme sur le Rhône. Ils sont reliés ainsi à un réseau modes doux structurant à l'échelle de l'agglomération. Les habitants jouissent de cet espace de vie qu'ont toujours représenté les berges depuis l'Antiquité, mais dont on a renouvelé fortement l'attrait, qui contribue désormais à la qualité de vie dans l'agglomération.

Le fleuve est un lien fort entre les habitants, un lien paysager, culturel, de convivialité et d'agrément. La politique fluviale portée par la Métropole de Lyon réintègre toutes les dimensions environnementales, économiques, sociales, ludiques et culturelles des cours d'eau qui la traversent, pour qu'ils contribuent pleinement à l'identité lyonnaise, au-delà de l'agglomération elle-même, et à la qualité d'habiter l'agglomération.

5.2 Une agriculture structurante pour le territoire

Les espaces agricoles constituent les 2/3 des espaces naturels et agricoles du territoire du Scot, soit 37% du territoire, et plus de 21 000 hectares. 16 des 72 communes du Sepal ont plus de la moitié de leur superficie constituée de surfaces agricoles, 13 ont une Surface agricole utile (SAU) qui représente 25 à 50% de la surface communale totale. L'emprise de l'agriculture sur le territoire reste donc non négligeable.

Les grands types d'agriculture des communes du Scot



UNE SITUATION CONTRASTÉE ENTRE L'EST ET L'OUEST DU SEPAL

Les espaces agricoles du Sepal sont majoritairement localisés à l'est et au sud du territoire du Scot et se divisent en sept « géoterritoires » que l'on peut regrouper en deux entités correspondant à deux dynamiques différentes.

A l'est se dessine un espace agricole bien marqué, visible et homogène, au relief peu accentué (Franc Lyonnais, plaine de l'Est). Les sols sont favorables aux grandes exploitations grâce à un remembrement en partie effectué et à un réseau d'irrigation développé. Les productions sont orientées vers les cultures céréalières (semences) et le maraîchage, les exploitants plus jeunes sont en forte demande de foncier agricole.

A l'ouest du Rhône, l'espace agricole est plus hétérogène et diversifié (Monts d'Or, Ouest Lyonnais, zone arboricole au sud-ouest). Les exploitations sont de petite taille, les productions orientées vers la polyculture, l'arboriculture, l'horticulture, l'élevage et le maraîchage. Le vieillissement des exploitants et le mitage urbain dessinent des conditions peu favorables au maintien de l'agriculture dans ces territoires de l'agglomération.

Ces deux entités correspondent plus globalement à une ligne de partage est-ouest entre deux grandes orientations économiques et agricoles à l'échelle régionale : l'élevage à l'ouest, la polyculture et les cultures céréalières à l'est, le maraîchage et l'horticulture aux portes de l'agglomération en réponse aux besoins urbains.

UNE ACTIVITÉ AGRICOLE EN RECUL

Une diminution des surfaces agricoles

D'après le dernier Recensement général agricole (RGA), la surface agricole utile²⁴ de l'ensemble du territoire du Scot a baissé de 11 % entre 1988 et 2000. Entre 2000 et 2005, les « espaces agricoles » définis par Spot Thema ont quant à eux diminué au profit des espaces bâtis d'environ 800 hectares.

Cette diminution affecte surtout les prairies et les exploitations d'élevage en raison des contraintes topographiques, les terres arboricoles pour des motifs économiques et les zones maraîchères, plus faciles à lotir.

La diminution de la SAU s'accompagne également d'une baisse de 41 % du nombre d'exploitations professionnelles contre 36 % au niveau national. Elle n'est cependant pas homogène sur tout le territoire, puisque cette baisse est forte sur le nord-ouest et qu'elle l'est moins sur le sud-est.

La concurrence exercée par le résidentiel et le développement des activités économiques, l'accessibilité induite par le développement des infrastructures, sont à l'origine d'une hausse des prix du foncier et constituent un élément majeur d'explication de la rétractation du tissu agricole.

A la pression foncière s'ajoutent des conflits d'usage (bruits, odeurs, circulations) qui font peser des contraintes techniques et sociales fortes sur l'activité agricole.

Ces pressions liées à l'urbanisation se sont exercées sur un tissu agricole lui-même fragilisé par des mutations macroéconomiques mondiales et européennes et par une population vieillissante.

La baisse du nombre d'agriculteurs

(1 477 exploitations en 1988 pour 862 exploitations en 2000) reflète moins une perte de l'espace agricole qu'une restructuration, passant par une augmentation de la taille moyenne des exploitations (17,4 hectares en 1988 et 20,4 hectares en 2000).

Le risque aujourd'hui est donc celui de la disparition de la population agricole.

Des augmentations localisées de la surface des exploitations

Cette tendance générale à la diminution des terrains agricoles observée à l'échelle du Sepal cache dans certains secteurs un phénomène d'augmentation de la SAU par exploitation : c'est le cas dans la plaine de l'Est et le Franc Lyonnais (respectivement +52 % et +128 % de SAU entre 1988 et 2000).

Les raisons de cette augmentation peuvent être diverses : recherche d'extension foncière par les exploitants pour compenser la diminution d'une partie de leurs revenus, pressions démographiques moins fortes sur certains secteurs, volontés politiques locales fortes comme pour le projet des Grandes Terres au sud de Vénissieux.

Une part importante d'exploitants sans successeur

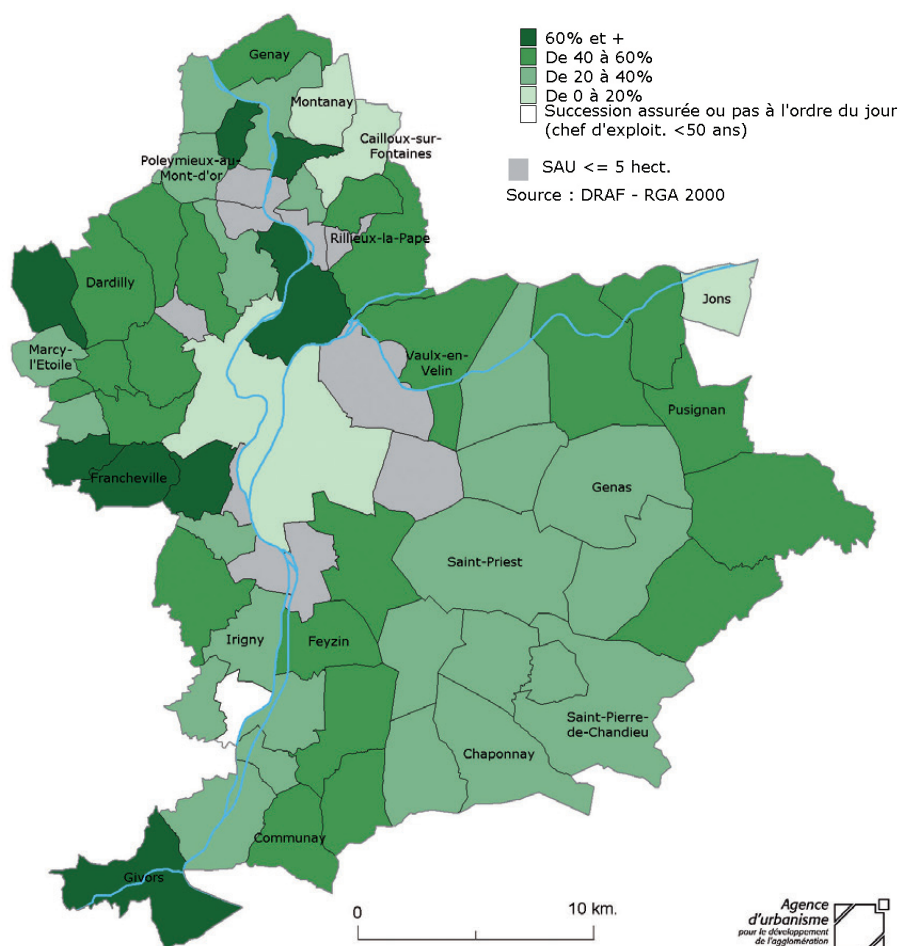
La pyramide des âges des agriculteurs n'est pas favorable au maintien de l'agriculture périurbaine dans le territoire du Sepal. Sur l'ensemble du territoire, 50 % des exploitants ont plus de 55 ans et 59 % de ces exploitants sont sans successeur.

Dans certaines communes comme La-Tour-de-Salvagny, Collonges-au-Mont-d'Or et Saint-Didier-au-Mont d'Or, plus de 75 % des exploitants ont dépassé 50 ans. Sur les plateaux et vallons de l'Ouest, 46 % des exploitants n'ont pas de successeur identifié.

Le risque de forte diminution de la population agricole est réel : d'ici 2020 le nombre d'exploitants pourrait diminuer de 50 à 60 % dans le Scot, en particulier dans les espaces agricoles de l'ouest de l'agglomération lyonnaise.

²⁴ Il s'agit ici des exploitations présentes sur la commune

Part des exploitants agricoles de plus de 50 ans dont la succession n'est pas assurée dans le Sepal en 2000



DES POLITIQUES EUROPÉENNES QUI ORIENTENT L'AVENIR

La réforme de la politique agricole commune oblige les agriculteurs à se repositionner

Initiée en 2003, la réforme de la Politique agricole commune (Pac) doit faire disparaître le soutien communautaire au marché par les prix et allouer des soutiens aux exploitations en distribuant une aide forfaitaire à la surface soumise au respect de critères environnementaux. Les aides à l'exploitation seront maintenues jusqu'en 2013 mais pourraient connaître une baisse à partir de 2009.

Cette réforme devrait conduire les exploitants à développer des stratégies de compensation de la perte d'une partie de leurs revenus :

- soit en agrandissant leurs exploitations, ce qui est déjà le cas sur certaines exploitations de l'Est lyonnais ;
- soit en recherchant d'autres sources de revenus : pluriactivité, diversification, travaux agricoles ;
- soit en valorisant leurs produits à travers d'autres voies de commercialisation, notamment la vente directe.

Des évolutions macroéconomiques peu favorables

Les perspectives établies par l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) pour 2015 prévoient des évolutions macroéconomiques non favorables à une hausse des cours des produits agricoles et donc une absence de hausse de revenus pour les exploitants. Outre la politique européenne, l'agriculture française est également dépendante de la croissance économique et agricole des pays émergents, de la variation des prix de l'énergie et des prix agricoles, des politiques commerciales nationales et des taux de change, des problèmes sanitaires et des conditions climatiques.

Même s'il est difficile pour les collectivités publiques d'influer sur ces paramètres, il est néanmoins possible d'agir localement afin de diminuer leur impact sur une activité qui présente par ailleurs des indicateurs de dynamisme.

DES FACTEURS DE DYNAMISME ET DES OPPORTUNITÉS POUR L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE

L'agriculture de l'agglomération lyonnaise n'est pas dépourvue de réponses pour faire face à ces évolutions. Elle dispose de terrains agricoles remembrés, irrigués et à forte valeur agronomique, notamment dans l'est. S'y ajoute une professionnalisation croissante du monde agricole par diminution du nombre d'exploitations non professionnelles.

Des secteurs sont plus dynamiques que d'autres au regard de la démographie agricole : 47 % des exploitants de la couronne est ont moins de 50 ans.

Si la périurbanisation fait peser une lourde pression sur le monde agricole

et engendre des conflits d'usage et des incompréhensions, elle offre aussi des opportunités grâce à la proximité d'un bassin de consommation. En effet, les travaux de prospective de l'OCDE pour 2015 montrent que la demande devrait évoluer vers une exigence accrue de qualité des produits agricoles et une consommation locale plus forte. Cette proximité géographique devrait ainsi constituer un débouché intéressant pour certaines cultures à forte valeur ajoutée comme le maraîchage et l'horticulture.

Enfin, la forte demande de nature des urbains oriente les agriculteurs vers un nouveau rôle d'entretien et de mise en valeur des espaces naturels qui trouve également son utilité du point de vue environnemental et écologique. A titre indicatif, le coût d'entretien d'un espace naturel sensible est estimé à 600 euros par hectare et par an.

Dans une aire urbaine où près de la moitié de l'espace est occupé par l'agriculture, **1/3 de la superficie du Scot de l'agglomération lyonnaise est agricole.**

La proximité du marché urbain appelle une adaptation des fonctions et des pratiques agricoles, à travers, entre autre, l'entretien des paysages.

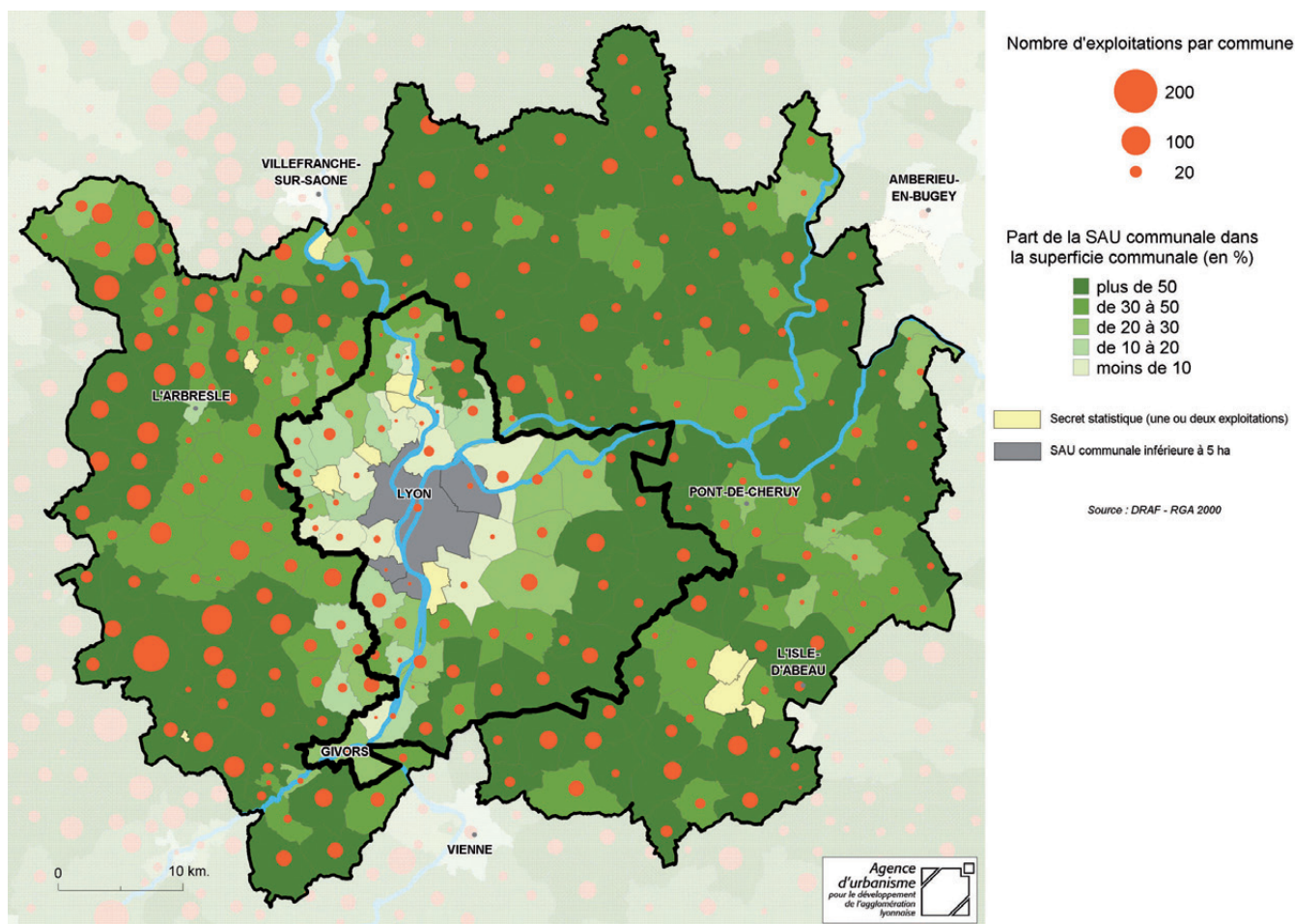
Le territoire de l'agglomération lyonnaise est en partie concerné par **deux Appellations d'origine contrôlée (AOC)** : coteaux du Lyonnais et Rigotte de Condrieu.

Les coteaux du Lyonnais (appellation viticole) :

- 19 % de l'aire géographique de l'AOC Coteaux du lyonnais (soit 9 402 hectares sur 50 312)
- 9 % de l'aire parcellaire délimitée (710 hectares sur 7 475)
- 7 % des surfaces actuellement en production (25 hectares sur 355)
- 10 % des producteurs (9 sur 88)

La Rigotte de Condrieu (appellation fromagère).

Nombre d'exploitations et part de la surface agricole utile dans les communes de l'aire urbaine lyonnaise

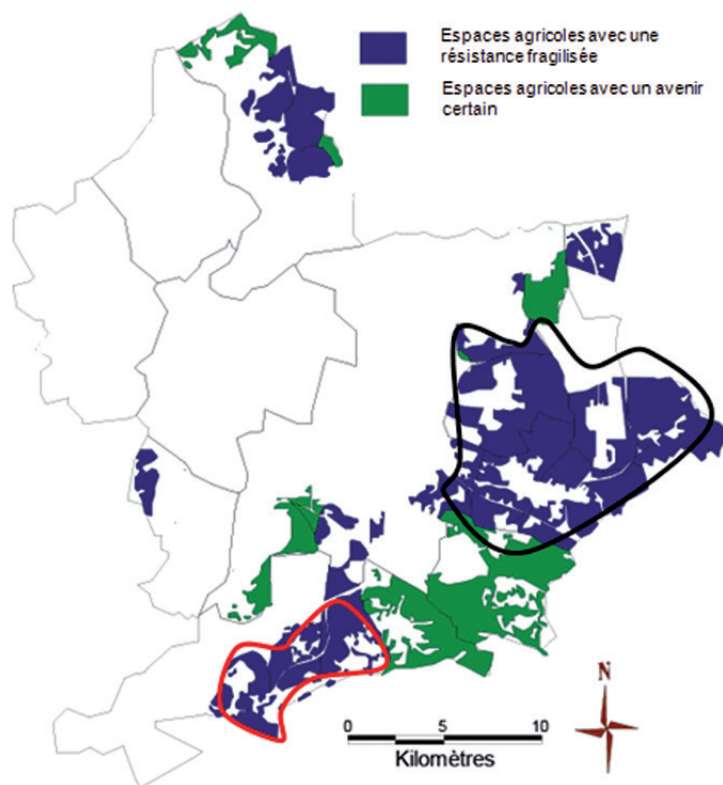


Les perspectives d'évolution de la « couronne verte » d'agglomération à l'horizon 2030

La « couronne verte » de l'agglomération telle que définie dans la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise est aujourd'hui menacée. La surface agricole utile a en moyenne régressé de 300 hectares par an entre 1988 et 2000 et le nombre d'exploitants a diminué de 34 % dans le même temps (contre 41 % sur le Sepal). D'ici vingt ans, trois scénarios sont possibles. Mais le maintien de la couronne verte agricole de l'agglomération ne pourra être assuré à l'horizon 2030 sans un appui massif des pouvoirs publics.

Espaces agricoles 2030 : scénario 1

Les pouvoirs publics interviendraient peu pour défendre la couronne verte, considérant que l'agriculture du Scot de l'agglomération lyonnaise est en phase irrémédiable de déclin. L'agriculture n'est pas considérée comme aménageuse de l'espace, mais comme pourvoyeuse de réserves foncières. La priorité est laissée à d'autres sources de développement économique plus rentables, même si elles sont consommatrices d'espaces. C'est le scénario d'une agriculture déstabilisée avec la disparition massive des espaces agricoles, notamment ceux qui sont isolés, morcelés, en difficulté économique. Les espaces agricoles du Scot, au sens du RGA, pourraient passer de 23 000 hectares actuellement à 16 000 hectares à l'horizon 2030.

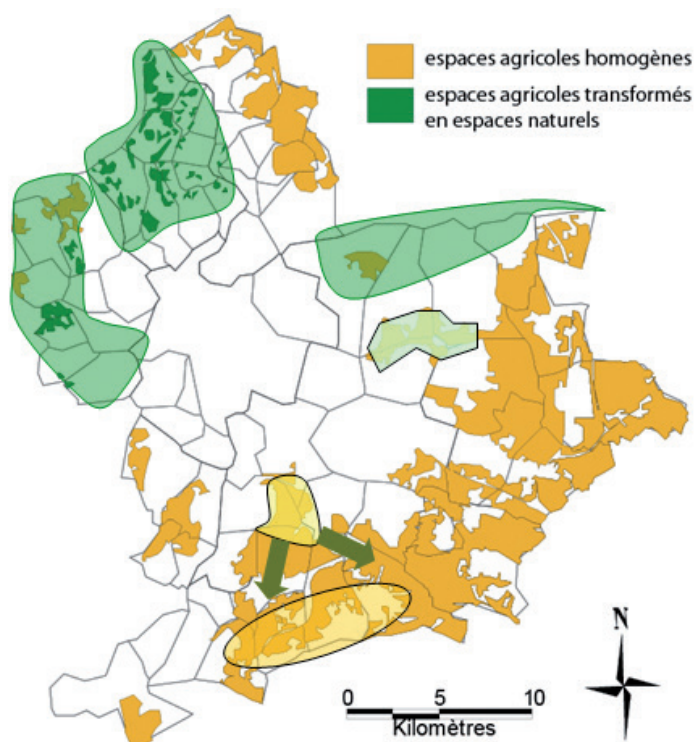
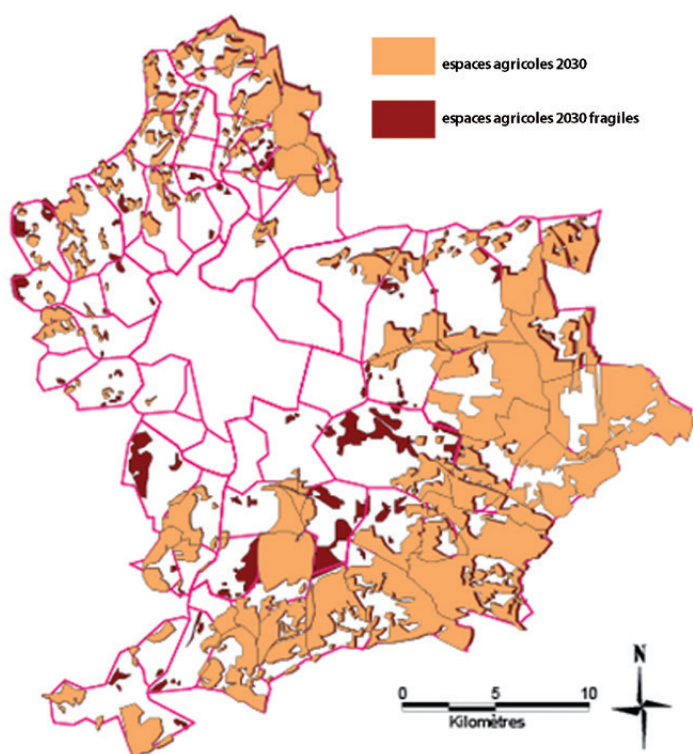


Espaces agricoles 2030 : scénario 2

Deuxième scénario : les pouvoirs publics considéreraient l'agriculture comme une composante du projet d'agglomération et l'intégreraient économiquement en la poussant vers la pluriactivité (vente directe, prestations de services, production d'énergie). Les espaces agricoles disposant des caractéristiques propres à assurer leur pérennité (capacité de production, qualité, espaces naturels) seraient systématiquement protégés. C'est le scénario d'une agriculture soutenue. Il verrait à l'horizon 2030 une diminution faible, voire le maintien, des surfaces agricoles ; seuls les espaces agricoles résiduels ne seraient pas « défendus ».

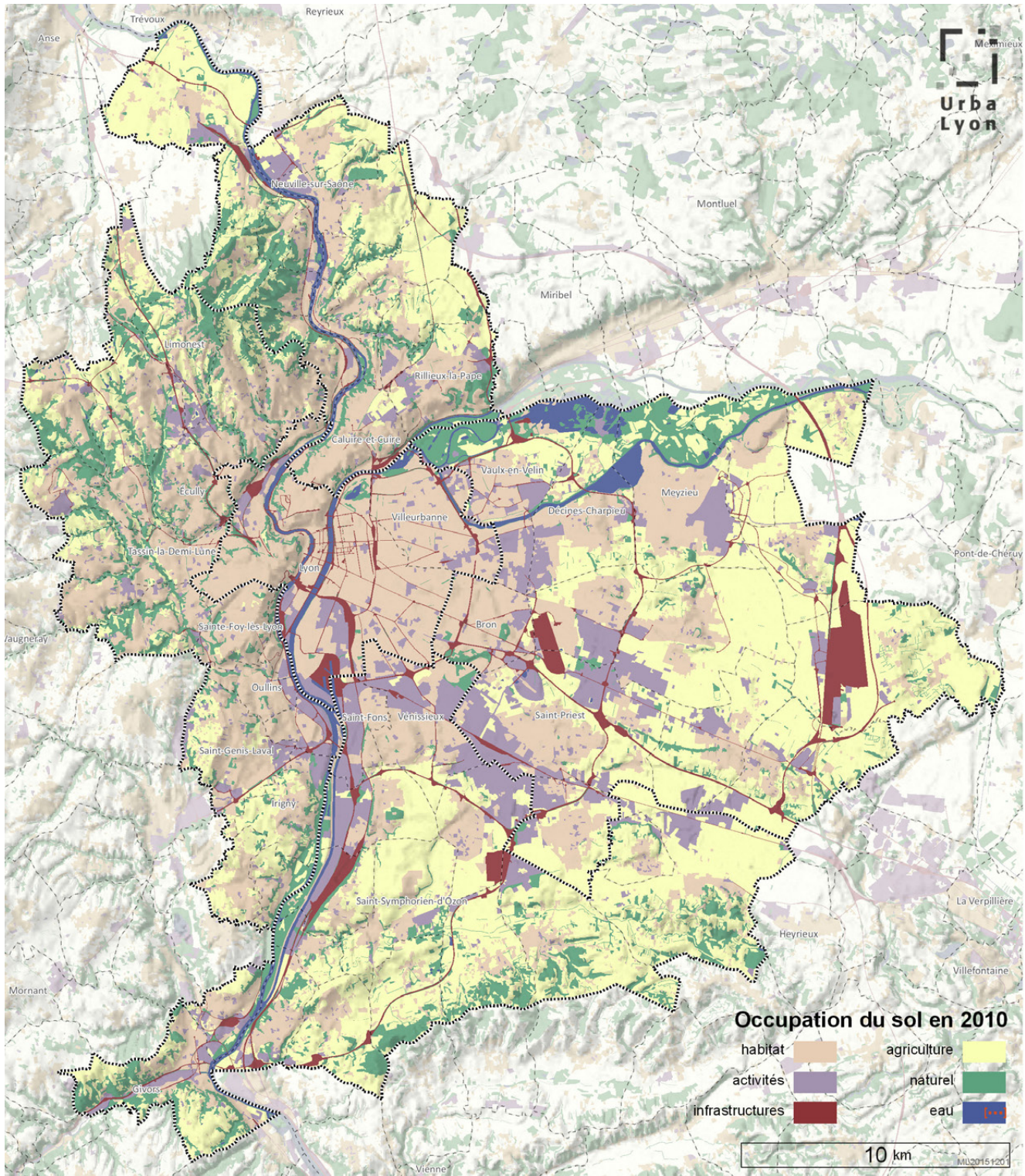
Espaces agricoles 2030 : scénario 3

Troisième scénario : la fonction productive des espaces agricoles deviendrait minoritaire. C'est le scénario de la « sanctuarisation » des espaces agricoles. Les pouvoirs publics, prenant conscience de l'utilité des espaces agricoles comme une composante importante du cadre de vie des citoyens, mettent en place des politiques de protection de ces espaces, et en transforment une partie en parcs périurbains. C'est le scénario d'une agriculture soumise, où la part de productions dans les exploitations agricoles deviendrait minoritaire, les exploitants étant rémunérés pour assurer d'autres fonctions comme l'entretien des espaces. Les espaces agricoles du Scot, au sens du RGA, pourraient passer de 23 000 hectares actuellement à 20 000 hectares à l'horizon 2030, dont 1 000 hectares classés en espaces naturels.

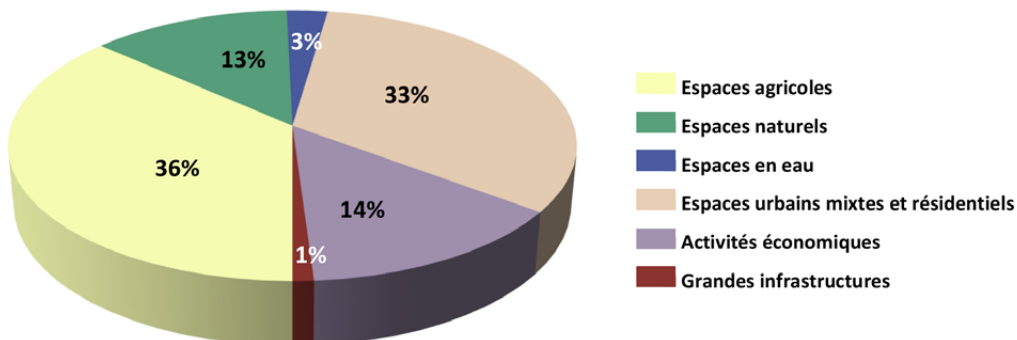


Source : Blézat Consulting - Diagnostic, enjeux et perspectives d'évolution de l'activité agricole sur le périmètre du Scot de l'agglomération lyonnaise.- Octobre 2006

Occupation des sols en 2010



Répartition de l'occupation des sols en 2010



5.3 Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du Scot

Conformément à l'article L141-3 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation du Scot de l'agglomération lyonnaise vise à présenter « une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma ». La base de données satellitaire « Spot Thema » utilisée pour mesurer le type d'occupation des sols en 2000, 2005 et 2010 sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise permet de mesurer précisément la consommation de ces espaces pour la période 2000-2010.

Sources et définitions

L'analyse de la consommation de l'espace entre 2000 et 2010 a été réalisée à partir de « SPOT –THEMA », base de données géographique des occupations des sols, élaborée à partir d'images satellites, selon six thèmes :

- les espaces agricoles
- les espaces naturels (qui intègrent les espaces forestiers et les surfaces en eau),
Les espaces artificialisés regroupent :
 - les espaces urbains mixtes et résidentiels qui concernent les centres villes (qui accueillent des activités commerciales, des services et équipements et de l'habitat) et les différentes natures de quartiers résidentiels.
 - les zones d'activités économiques qui comprennent les zones d'activités productives et logistiques ainsi que les zones commerciales.
 - les espaces couverts par les différentes grandes infrastructures de transports : routes, voies ferrées, port fluvial ainsi que les grands parkings.
 - les espaces en mutation qui recouvrent les sites d'extraction des matériaux, ainsi que les espaces urbains en cours de mutation comme des friches et des chantiers.

DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ENCORE MAJORITAIRES SUR LE TERRITOIRE DU SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE EN 2010

Alors même que l'agglomération lyonnaise constitue un territoire très urbanisé, qui poursuit une croissance démographique soutenue sur la période 2000/2010 (le territoire accueille plus de 100 000 habitants supplémentaires et voit se construire 83 000 logements durant cette période), plus de la moitié de sa surface (52%) reste couverte par des espaces agricoles et naturels.

À ce titre, les espaces agricoles constituent le premier mode d'occupation des sols de l'agglomération lyonnaise avec plus de 27 000 hectares (36% du territoire), devant les espaces urbains mixtes et résidentiels (33%). L'agriculture est particulièrement présente au sein des territoires de grande culture localisés dans la plaine de l'Est et la plaine d'Heyrieux à l'est, dans les Grandes terres et le Val d'Ozon au sud ainsi que dans la plaine des Chères et le plateau du Franc Lyonnais au nord.

Les espaces naturels représentent environ 12 000 hectares (16% du territoire) et se répartissent de la manière suivante :

- les espaces boisés couvrent environ 9 360 hectares, dispersés sur l'ensemble du territoire avec des couvertures plus importantes au niveau des Monts d'Or, des vallons de l'Ouest lyonnais, des Balmes viennoises ou du Grand Parc Miribel Jonage,
- les autres espaces naturels (landes et fourrés) représentent quant à eux 950 hectares,
- les rivières, fleuves et espaces en eau couvrent une surface de plus de 2 000 hectares.

UNE ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DES SOLS ENTRE 2000 ET 2010 QUI IMPACTE MAJORITAIREMENT LES ESPACES AGRICOLES

Entre 2000 et 2010, à l'intérieur de l'enveloppe urbaine définie par le précédent schéma directeur (Sdal de 1992), 1 390 hectares ont été artificialisés sur le territoire de l'agglomération lyonnaise : 1 250 hectares ont été prélevés sur des espaces agricoles, 100 sur des espaces forestiers et 40 sur des espaces naturels. Enfin, 60 hectares supplémentaires ont été urbanisés sur des secteurs identifiés comme « espaces en mutation » en 2000 (friches, chantiers) et ne sont pas à considérer comme de nouveaux espaces artificialisés.

Ces nouveaux espaces artificialisés ont permis de développer :

- 740 hectares d'extension urbaine mixte (à dominante résidentielle). Ces extensions (en jaune sur la carte) se sont effectuées de manière éparse à l'échelle de l'agglomération sur de relativement petites extensions. Le cumul de ces extensions aboutit à une surface globale importante.
- 625 hectares pour des espaces dédiés à l'activité économique (en rose sur la carte). Ils se situent de manière privilégiée à l'est et au sud de l'agglomération, principaux secteurs à même d'accueillir ces développements (topographie plane, densité d'infrastructures de transport).
- 85 hectares pour des infrastructures de transport (en bleu sur la carte), uniquement à l'est, qui correspondent à l'aménagement de l'autoroute A432, à la construction de l'infrastructure ferrée supportant la navette Rhônexpress, à l'extension d'équipements liés à la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry ainsi qu'à la viabilisation de la ZI de Meyzieu-Jonage.

Consommation d'espace 2010 - 2015

Sur la période 2010-2015, 895 ha d'espaces naturels et agricoles ont été artificialisés. Cette consommation représente un peu moins du 1/4 de l'objectif fixé à horizon 2030 (4000 ha). Plus précisément, ces espaces ont été artificialisés au profit notamment :

- du développement résidentiel en extension qui a consommé environ 360 ha sur la période, soit la même surface que sur la période 2005-2010 mais avec une dynamique de construction plus importante,
- de l'extension des espaces d'activités économiques qui a représenté environ 140 ha sur la période, soit plus de deux fois moins que sur les périodes précédentes, alors que l'agglomération lyonnaise a confirmé dans le même temps son dynamisme en matière de création d'emplois,
- de plusieurs infrastructures routières ayant fait l'objet de travaux sur la période 2010-2015 : l'A466 à Quincieux, l'échangeur A432/A43 à Saint-Laurent-de-Mure et la liaison A89-A6 à Dardilly, Limonest et la Tour-de-Salvagny. Ces trois projets ont consommé 54 ha,
- de la création de divers équipements ou aménagements (ex. : Grand stade à Décines-Charpieu, élargissement des berges du canal de Jonage...) pour environ 200 ha.

UNE DENSITÉ DE LOGEMENTS AU SEIN DES EXTENSIONS URBAINES QUI DEMEURE FAIBLE

L'analyse croisée des données issues des bases fiscales (DGFIP-MAJIC), permettant de localiser les nouveaux logements à la parcelle au sein des surfaces artificialisées sur la période 2000-2010, permet de définir une densité approximative des constructions neuves sur le territoire du Sepal. Au sein de ces espaces artificialisés, sont dénombrés **4 800 logements**. En les rapportant à la surface artificialisée (740 ha), cela conduit à **une densité moyenne brute en extension d'environ 7 logements à l'hectare**.

ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DES SOLS PAR GRANDS SECTEURS DU SCOT

Les données disponibles permettent en outre d'affiner l'analyse à l'échelle des grands secteurs du Scot.

Secteur Centre

Le secteur Centre, regroupant les villes de Lyon et Villeurbanne, est de loin le plus urbanisé : 90% du territoire est artificialisé. Les espaces agricoles y sont résiduels et les espaces naturels, correspondant essentiellement aux parcs urbains et aux rives de Saône et du Rhône, représentent 10% du territoire avec plus de 650 hectares.

Les développements urbains qu'a connus ce secteur entre 2000 et 2010 se sont réalisés en renouvellement urbain, quasiment sans consommation d'espace supplémentaire.

Secteurs Est et Sud

Alors qu'à l'ouest et au nord de l'agglomération, le relief et les coupures créées par les cours d'eau constituent autant d'obstacles naturels à l'urbanisation, les grandes plaines agricoles de l'est et du sud sont historiquement plus propices à son expansion. Ainsi, entre 2000 et 2010, le secteur Est a « accueilli » plus de la moitié des espaces artificialisés de l'agglomération lyonnaise : environ 700 hectares, soit 53% du total.

Néanmoins, les espaces agricoles et naturels demeurent majoritaires et occupent encore en 2010 56% du secteur Est et 63% du secteur Sud.

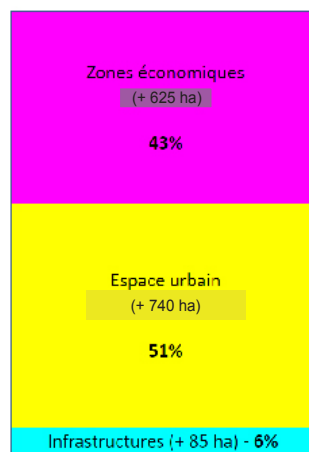
Secteur Ouest

Hors Centre, le secteur Ouest apparaît comme le territoire le plus artificialisé de l'agglomération puisque près de la moitié de son périmètre (48,7%) est occupé par des espaces urbains mixtes. Cette artificialisation s'est prolongée entre 2000 et 2010 : près de 30% des extensions urbaines mixtes (203 hectares) de l'agglomération lyonnaise se localisent au sein de ce secteur.

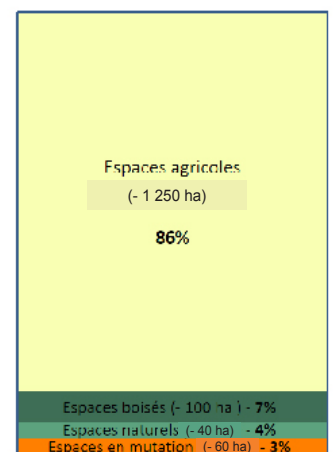
Il convient de noter que ce secteur reste malgré tout fortement marqué par la présence d'espaces naturels et agricoles localisés au sein des vallons et plateaux, qui occupent un peu plus de 40% du territoire.

Secteur Nord

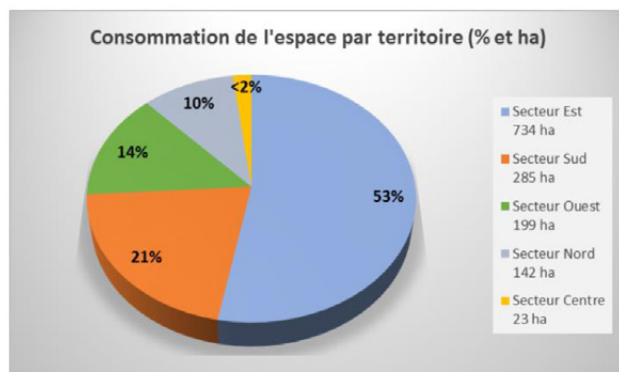
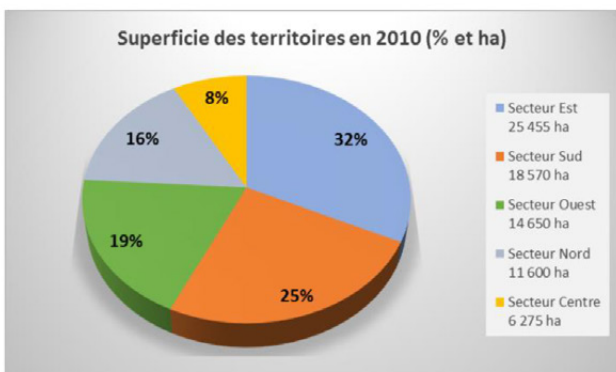
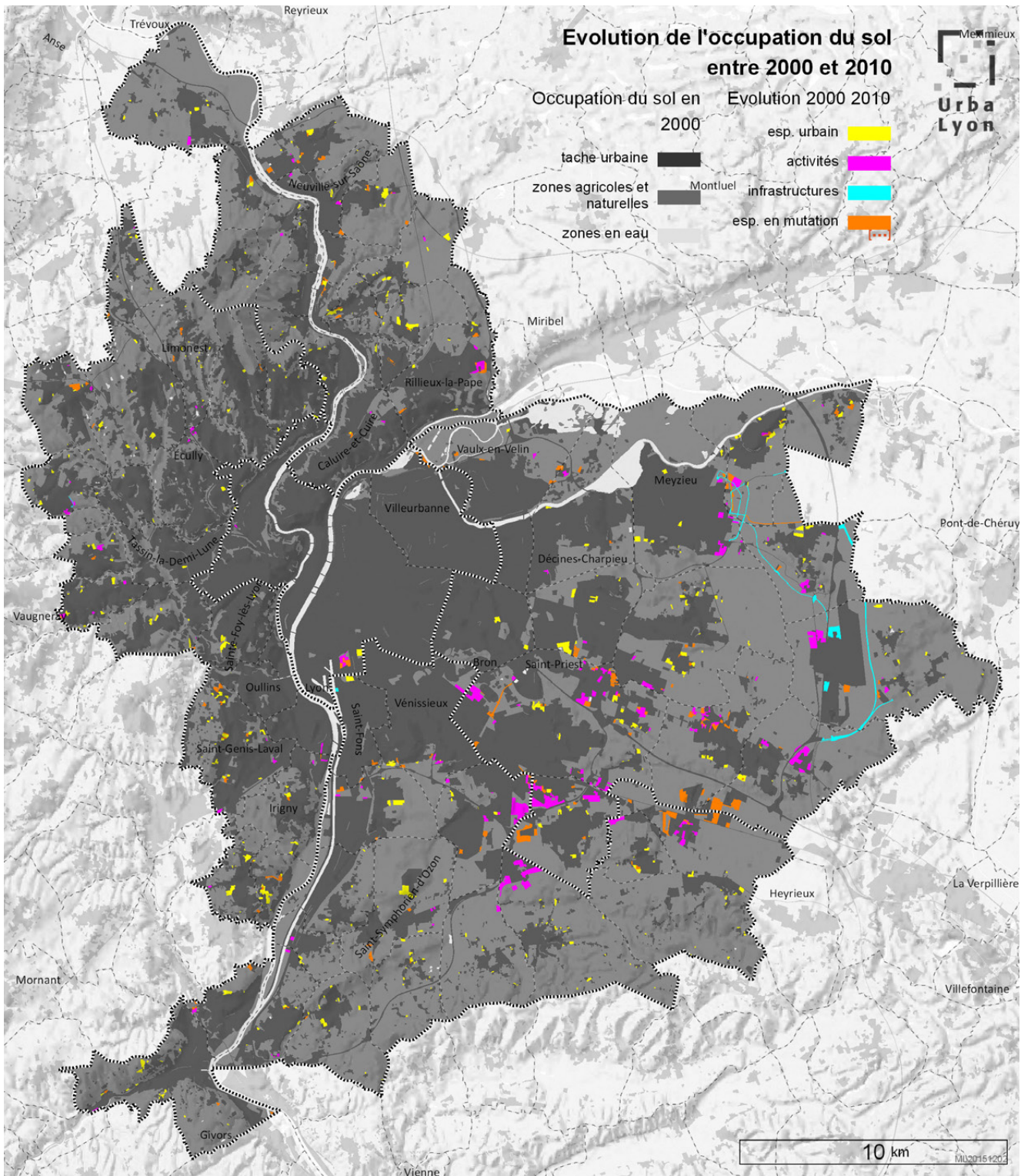
À l'image de l'Est et du Sud, les espaces naturels et agricoles occupent un peu plus de 60% du territoire du Secteur Nord. Les espaces urbanisés, concentrés sur le plateau Nord et sur les bords de Saône, occupent un peu plus du tiers de cet espace (34%) et c'est dans ce secteur que les extensions urbaines ont été les plus limitées (+ 142 hectares) hors Centre.



Nature des surfaces artificialisées

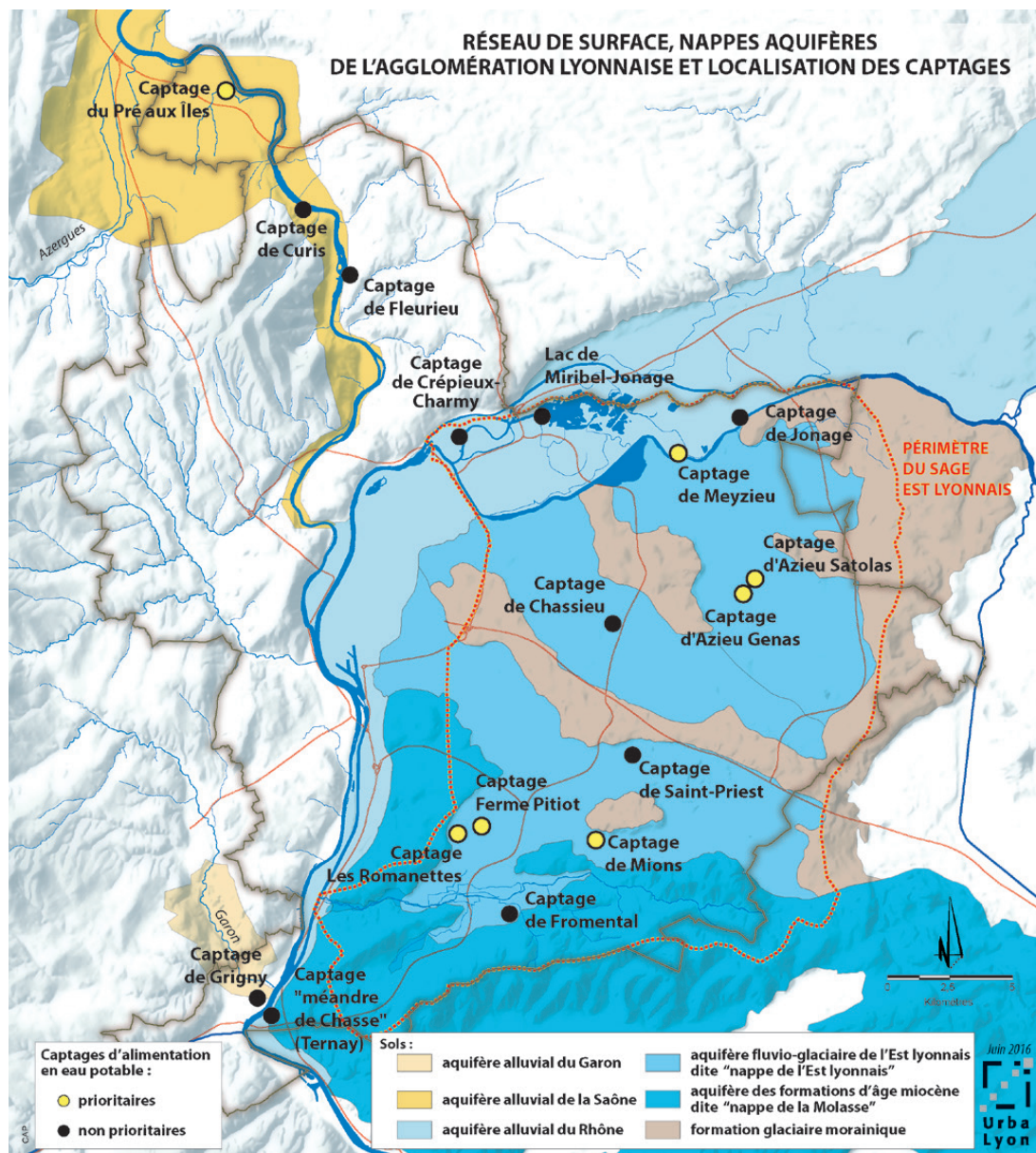


Origine des surfaces artificialisées



5.4 Les ressources naturelles : répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures

La préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles et des matières premières doit permettre de répondre aux besoins actuels sans compromettre ceux des générations futures. Le principe de précaution implique de maîtriser les consommations d'énergie et les pollutions, ou encore de maintenir les espaces naturels ou agricoles. Les ressources en eau et les matériaux de construction, essentiels au fonctionnement de l'agglomération, constituent également des patrimoines communs à préserver.



UNE RESSOURCE EN EAU VULNÉRABLE

Une ressource suffisante pour répondre aux besoins de la population

L'agglomération lyonnaise se caractérise par une ressource en eau suffisante mais fragile. La géologie du territoire détermine d'importants niveaux aquifères, principalement délimités au sud et à l'est de la vallée du Rhône.

L'existence d'une nappe plus profonde constituant un important réservoir, dite « nappe de la molasse », se renouvelant à un rythme très lent, de l'ordre de 5 000 à 10 000 ans, lui confère un caractère patrimonial. Cette nappe, à réserver à l'alimentation en eau potable en cas de besoin, est captive et sous pression sous les couloirs d'alimentation de l'est lyonnais.

Les ressources en eau sont jugées suffisantes pour couvrir les besoins actuels et futurs de la population de l'agglomération.

Mais une part importante de l'alimentation de la partie la plus densément peuplée du territoire est fortement dépendante de la production du champ captant de Crépieux-Charmy, qu'il convient de protéger de toute pollution et auquel des substituts devront être trouvés en cas d'accident.

Une ressource vulnérable et une augmentation attendue des besoins

Les sollicitations multiples qui pèsent sur les ressources en eaux (alimentation en eau potable, usages agricoles et industriels) créent de fortes menaces de dégradation de la qualité des nappes. Les perspectives liées aux changements climatiques obligent à la prudence.

L'eau potable alimentant l'agglomération provient essentiellement des nappes souterraines alimentées par le Rhône et captées dans la zone de Crépieux-Charmy. Il n'y a pas eu de difficulté d'approvisionnement en eau potable lors de la période d'étiage de 2003, mais les capacités d'approvisionnements du captage ont néanmoins atteint leurs limites. Au regard des perspectives d'accueil de populations,

d'urbanisation du territoire, des risques de pollutions accidentelles et dans un contexte de baisse de la ressource disponible, la recherche de ressources alternatives mobilisables par le Grand Lyon devient une problématique émergente. D'après des travaux du SAGE de l'Est Lyonnais, les besoins en eau potable à l'horizon 2020 augmenteraient de 10 à 15 %.

Se pose aussi la question du réchauffement des nappes en zones urbaines denses du fait d'une grande concentration d'activités humaines engendrant l'utilisation forte de pompes à chaleur pour la climatisation.

L'état chimique est jugé mauvais sur presque toutes les masses d'eau souterraines à enjeux du territoire :

- c'est le cas de la plaine de l'Est lyonnais dont la nappe, très vulnérable du fait de sa faible profondeur et de l'absence de formations imperméables, présente une qualité moyenne à médiocre du fait des activités industrielles et agricoles implantées. La pratique d'activités agricoles intensive a notamment conduit à classer la plaine de l'Est lyonnais en zone vulnérable en raison de la présence élevée de nitrates. Il s'agit donc de faire attention aux ré-infiltrations sans traitement par exemple. La nappe de l'Est lyonnais est identifiée en zone de déficit quantitatif et l'échéance d'atteinte de l'objectif de bon état quantitatif est reportée en 2021 par le SDAGE 2016-2021. Elle doit en conséquence faire l'objet d'un plan de gestion de la ressource en eau (PGRE) pour encadrer les prélèvements des différents usages dans le cadre du SAGE.
- la nappe alluviale du Rhône présente une qualité générale satisfaisante, mais reste vulnérable à toute pollution du Rhône, compte-tenu de sa relation avec les eaux du fleuve.
- la qualité de la nappe alluviale de la Saône est quant à elle directement dépendante des activités pratiquées en surface.
- l'exploitation de la nappe patrimoniale de la « molasse », peu sollicitée pour le moment, et mal connue quant à ses capacités de recharge, tend pourtant à se développer pour des usages industriels ou agricoles.

Cette dégradation caractérise également les eaux de surface dont la qualité sanitaire est moyenne à médiocre et qui risquent de ne pas atteindre le bon état écologique en 2015.

En complément du Sage et s'intéressant plus spécifiquement aux eaux superficielles, la gestion globale concertée s'est développée sur le territoire de l'agglomération lyonnaise au travers de trois principaux contrats de rivière : l'Yzeron, le Garon et le Gier, tous affluents rive droite du Rhône.

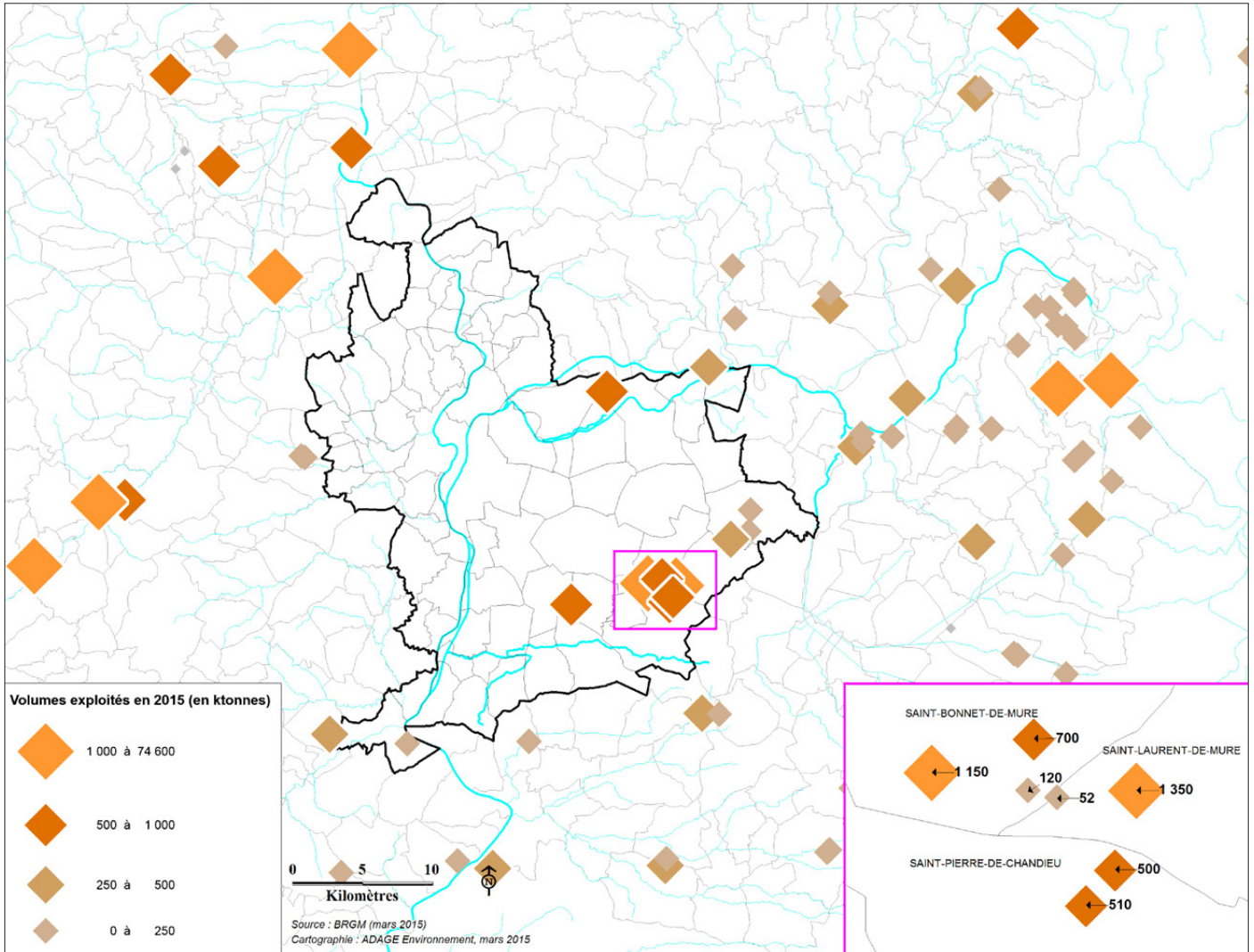
L'assainissement urbain joue également sur la qualité des eaux. Le mauvais état de certains réseaux de collecte peut en effet constituer une source de pollution de la nappe par percolation des eaux usées. Or, l'assainissement urbain de l'agglomération lyonnaise, en grande majorité de type collectif, est caractérisé par des stations d'épuration souvent anciennes, peu compatibles avec le respect des directives européennes.

Sdage et Sage

L'intégration de la réflexion sur l'eau dans les documents de planification date essentiellement de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, qui a mis en place le Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (Sdage) et son outil de gestion correspondant, le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage), qui définit les modalités d'application du Sdage au niveau local et qui a été approuvé en juillet 2009.

L'agglomération lyonnaise est concernée par le Sdage Rhône-Méditerranée et Corse, décliné localement dans le Sage de l'Est lyonnais.

Principaux sites et volumes autorisés en 2014 d'extraction de roches massives et alluvionnaires de l'aire urbaine



DES MATERIAUX DE CONSTRUCTION DISPONIBLES MAIS EN VOIE D'ÉPUISEMENT

De par leurs fonctions de production, de support des activités humaines, de filtration et d'épuration des eaux, de réserve biologique, de stockage et de régulation des écoulements, les sols et sous-sols jouent un rôle essentiel dans l'environnement. Ce sont également des ressources fragiles car non renouvelables.

Une demande de granulats satisfaite par le territoire

Sur le territoire du SCOT une quinzaine de sites sont en activité en 2014, pour un volume maximal autorisé d'un peu plus de 4 millions de tonnes par an (pour des besoins annuels estimés à cette même hauteur). À l'échelle de l'aire urbaine, environ 75 carrières exploitent un volume maximal de 17,7 millions de tonnes en 2014 (pour des besoins estimés au même niveau). L'agglomération lyonnaise se caractérise par une richesse en matériaux alluvionnaires, qui lui permet de ne pas manquer de ce matériau très utilisé dans la construction, situation rare à l'échelle nationale. Cette richesse est à l'origine d'une quinzaine de sites d'exploitation principalement localisés dans la vallée du Rhône et la plaine de l'Est. Le grand Est lyonnais (Miribel-Jonage, Colombier-Saugnieu, Mions, communes de la CCEL...) représente une part essentielle (près de 50 %) de l'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise en matériaux de construction. Les matériaux disponibles dans la plaine de l'Est sont de très bonne qualité.

Cette richesse et cette proximité constituent indéniablement un atout et une valeur ajoutée environnementale en termes d'économie de transport et de CO2 non produit.

L'élaboration du Scot a permis de lancer une réflexion sur la disponibilité en matériaux naturels, l'essentiel des ressources du département du Rhône se situant sur le territoire du SCOT. En préalable à l'élaboration d'un schéma régional qui remplacera le schéma départemental, un cadre

régional approuvé en 2013 fixe les grandes orientations de l'exploitation et de l'approvisionnement régional en matériaux. Il définit des orientations visant à garantir l'approvisionnement des grands bassins régionaux et à préserver les capacités d'exploitation des gisements existants et exploitables tout en prenant en compte les enjeux environnementaux : garantie du principe de proximité et développement des modes de transport alternatifs à la route, emploi maximal des matériaux recyclés, mise en place des conditions pour limiter les impacts sur les milieux naturels, plus particulièrement sur les milieux alluvionnaires, ...

Des besoins insatisfaits à moyen et long terme

Le cadre régional estime que les besoins annuels de matériaux sur le Scot de l'agglomération lyonnaise va augmenter jusqu'à 2030, alors que la demande devrait baisser sur l'aire urbaine venant compenser les besoins jusqu'en 2027 au moins. Plusieurs sites sont soit en fin d'exploitation soit en débat quant à leur extension d'autorisation d'exploitation : les carrières du Garon (utilisables comme réserves d'eau potable), du Val de Saône (urbanisation et protection des zones humides) et de Miribel-Jonage, dont l'affirmation de la fonction loisir et eau entraînerait un arrêt de l'exploitation. Ces fermetures font peser des incertitudes sur la capacité de l'agglomération lyonnaise à s'auto-alimenter. Aussi, depuis 2012, de nouvelles autorisations d'exploitation ont été accordées sur les communes de Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Pierre-de-Chandieu, Colombier-Saugnieu pour un volume total de plus de 1,5 million de tonnes/an, exploitable jusqu'à horizon 2030 voire au-delà. Ces autorisations compensent pour partie la fermeture récente des carrières de Millery.

La plaine d'Heyrieux constitue à l'heure actuelle le gisement principal ; collectivités locales et professionnels ont mis en place un dispositif de gestion concerté et coordonné par l'État, basé sur une un travail d'évaluation des impacts cumulés et de la faisabilité d'un développement des carrières sur la plaine d'Heyrieux (800 ha sur les communes de Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Pierre-de-

Chandieu). Ce dispositif devrait permettre de maîtriser les volumes exploités, d'économiser la ressource et de remettre en état les sols dans la perspective d'un développement économique (sous condition) des Portes du Dauphiné.

Des alternatives à la production locale de granulats à trouver

L'agglomération lyonnaise devra donc développer des moyens nouveaux pour garantir aux générations futures un accès aux matériaux locaux de construction.

Une utilisation plus économe, plus rationnelle et plus diversifiée des matériaux, ainsi qu'un développement renforcé des filières de recyclage, constituent des pistes déjà à l'œuvre ailleurs en France et à l'étranger. Le recyclage représente 25% de la demande départementale en granulats pour les travaux publics.

La pollution des sols : un enjeu de solidarité envers les générations futures

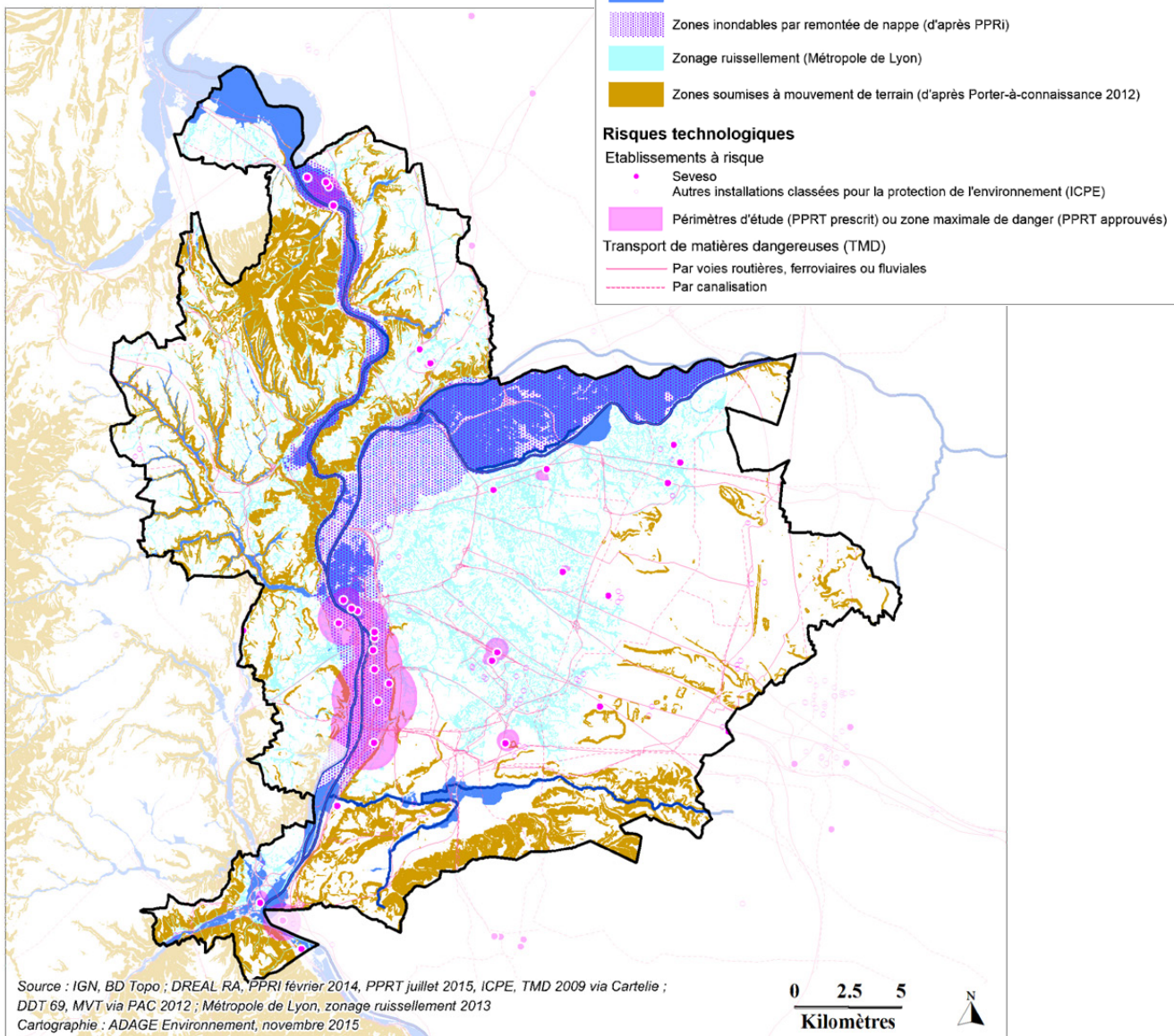
L'activité industrielle a entraîné la pollution de nombreux sites et sols, dont la plupart sont localisés principalement dans la Vallée de la chimie, les ports et les zones d'activités ; 80 % d'entre eux sont situés près d'une nappe aquifère souterraine. En matière de réhabilitation, les objectifs sont définis spécifiquement pour chaque site en fonction des usages. En application de la réglementation relative aux installations classées c'est l'ancien exploitant qui est responsable en la matière.

L'activité agricole contribue également à la pollution de sols sensibles à l'infiltration des nitrates, plus particulièrement dans l'Est lyonnais et aux phénomènes d'érosion hydrique.

5.5 La qualité de vie, la santé et la sécurité des habitants

Les questions de maintien d'un réseau d'espaces de nature, d'amélioration de la qualité de l'air, de disponibilité et de qualité des ressources déjà évoquées constituent également des enjeux de qualité de vie et de santé publique. Trois autres problématiques doivent également être abordées dans cette interface entre santé et environnement : celle des risques, des nuisances sonores et celle de la gestion des déchets.

Inventaire des risques naturels et technologiques de l'agglomération lyonnaise



UNE AGGLOMÉRATION FORTEMENT CONCERNÉE PAR LES RISQUES

L'agglomération lyonnaise est fortement concernée par les risques naturels. Pour près du tiers des populations, des biens et des surfaces, elle se trouve dans une zone inscrite «à risque», qu'il soit naturel ou technologique.

La conjonction de la topographie, de la géologie, de la météorologie (pluviométrie et fonte des neiges qui alimentent le Rhône et la Saône), la confluence de deux cours d'eau majeurs de régimes hydrologiques différents (pente, encaissement, débit, vitesse et période de montée des eaux), la présence de nombreux ruisseaux aux débits parfois violents ainsi que les aménagements urbains sont à l'origine de risques d'inondation du Rhône, de la Saône, de débordement de ruisseaux (ouest) et de risques d'inondation par ruissellement pluvial.

Les procédures de prévention sont bien avancées et des actions sont engagées sur le terrain. Environ 20% du territoire du SCOT est concerné par les zones inondables, à des degrés divers. S'y ajoutent les secteurs soumis au ruissellement pluvial délimités uniquement sur la Métropole de Lyon. 54 communes sont concernées par un plan de prévention des risques d'inondation prescrit et approuvé pour la quasi-totalité. 66 communes, soit presque l'intégralité des communes du territoire sont comprises dans le territoire à risques importants d'inondation (TRI) de Lyon dont la cartographie a été arrêtée le 20 décembre 2013 et concerne en tout 136 communes.

Du fait de sa prépondérance sur le territoire, le risque inondation fait l'objet de nombreux travaux, mais peu d'entre eux intègrent les effets du changement climatique. En période estivale et automnale, les épisodes cévenols ainsi que les orages devraient potentiellement se renforcer même

si aucune simulation n'a encore été menée. Une simulation d'une crue millénaire sur le territoire du Grand Lyon effectuée dans le cadre du PGRI permet d'évaluer l'impact des évolutions climatiques sur les régimes de précipitations intenses. À événement climatique comparable, les conséquences d'une inondation seraient très différentes aujourd'hui de celles observées par le passé. Plusieurs facteurs ont, en effet, contribué à modifier profondément le régime d'écoulement des eaux : la diminution sensible des champs d'expansion des crues, les modifications des cours d'eau (recalibrage du lit mineur, ...), l'évolution des pratiques agricoles, l'imperméabilisation des sols par extension des surfaces urbanisées. Aujourd'hui, près de 2 500 personnes vivent dans le lit majeur d'un ruisseau (à l'échelle de la Métropole de Lyon).

Le risque de mouvement de terrain est bien présent en particulier dans l'ouest du Rhône et au sud du territoire. La combinaison de trois phénomènes naturels peut être à l'origine de mouvements de terrain : le relief (fortes pentes), la nature des formations géologiques superficielles (instabilité des balmes notamment) ainsi que la saturation en eau (infiltration des eaux superficielles, en particulier pluviales ; circulations souterraines). 52 communes du territoire sont recensées pour le risque géologique dans le Dossier départemental des risques majeurs (DDRM – mouvement de terrain, cavités souterraines ou marinières).

De par sa fonction de carrefour et son histoire industrielle, l'agglomération lyonnaise est fortement concernée par les risques technologiques, en particulier sur la Vallée de la chimie. La présence d'établissements classés « à risque » induit des risques technologiques. Ils sont concentrés principalement dans la vallée du Rhône, la Vallée de la chimie, ainsi que dans les zones industrielles de Lyon sud-est et Lyon nord. Ainsi, sont concernés 10,4 % des emplois du Sepal, 7 % de la population, 38 000 logements, 20 000 élèves et de nombreux

équipements recevant du public. A cela s'ajoutent les risques liés au transport de matières dangereuses, qui de par leur nature, se diffusent sur des territoires urbains denses en périphérie ou en centre-ville.

L'agglomération est le siège d'importants flux de matières dangereuses, générés à la fois par les activités présentes et par le transit. Si les aléas technologiques liés aux installations sont relativement concentrés, les risques liés à la circulation de matières dangereuses sont plus diffus ; ils concernent autant la périphérie (contournements routiers) que le centre-ville (desserte ferroviaire et fluviale notamment). Le territoire présente ainsi globalement une forte vulnérabilité vis à vis du transport de matières dangereuses : 70 communes du territoire sont recensées pour le risque Transport de matières dangereuses (TMD) dans le Dossier départemental des risques majeurs (DDRM).

Le risque nucléaire n'est pas réglementairement identifié dans l'agglomération mais deux centrales sont situées à proximité :

- celle du Bugey dans l'Ain, à une trentaine de kilomètres à l'est de Lyon,
- celle de Saint-Alban dans l'Isère, à une quarantaine de kilomètres au sud de Lyon.

LE BRUIT : NUISANCE D'UNE GRANDE METROPOLE

La loi « Bruit » du 31 décembre 1992

fixe de nouvelles règles pour l'urbanisme et la construction au voisinage des infrastructures de transport. **La directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement** étend la

mesure de l'exposition au bruit au-delà des infrastructures de transport terrestre. Elle rend obligatoire la **réalisation de cartes de bruit** pour les unités urbaines de plus

de 100 000 habitants et les principaux axes de transport, afin de prévenir et de réduire le bruit dans l'environnement. 61 des 74 communes du territoire du SCOT sont ainsi concernées (dont 54 communes du Grand Lyon). Les objectifs de cette cartographie sont d'évaluer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif, d'identifier les sources de bruit dont les niveaux devront être réduits, notamment aux abords des bâtiments de santé et d'enseignement, et de porter ces éléments à la connaissance du public.

Sur la base de cette cartographie, **des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doivent être élaborés**. Les cartographies stratégiques du bruit et les PPBE doivent être réactualisés tous les 5 ans.

L'exposition au bruit est un sujet de préoccupation de la population, qui arrive juste après la pollution de l'air et les risques industriels. Dans les enquêtes récentes, plus d'un tiers des personnes affirme être tout à fait préoccupé par le bruit, et ne dénonce pas que les nuisances liées aux infrastructures. C'est dans ce domaine cependant que le Scot peut être agissant. Le calme, identifié comme une caractéristique nécessaire pour qu'un quartier soit agréable et attractif, apparaît comme un élément essentiel de l'attractivité résidentielle.

Les effets du bruit sont multiples. Outre ses impacts sur la santé des individus - troubles fonctionnels (palpitations, troubles digestifs, diminution de l'attention, atteinte aux capacités de mémorisation) et chroniques (stress, comportement dépressif, anxiété) - on considère que le bruit déprécie la valeur immobilière des logements de 0,4 à 1,1 % par décibel.

L'agglomération lyonnaise est concernée par les nuisances sonores liées au transport, en raison d'un réseau très dense d'infrastructures ferrées et routières dont le trafic est en hausse sous l'effet de la périurbanisation et de l'augmentation de la mobilité. Les nombreux projets d'infrastructures routières sur l'agglomération contribueront à délester les itinéraires actuels mais renforceront ces nuisances sonores en augmentant la superficie des zones exposées au bruit.

Au trafic routier et autoroutier s'ajoutent également les nuisances générées par un trafic aérien également en hausse.

Si les aéroports de Bron et de Corbas ont un trafic limité compte-tenu de leur vocation de tourisme d'affaires et de loisirs, en revanche, le développement de la plateforme multimodale de Saint Exupéry, encadrée par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise modifiée en 2015, impose des contraintes fortes sur les territoires alentours, notamment en limitant le développement de l'habitat.

²⁷ Sondage SPIRAL et Institut Fournier, novembre 2004

IMPACT DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE SUR LA SANTÉ²⁸

La qualité de l'air et ses implications sur la santé est au premier rang des préoccupations de la population. Chaque individu est exposé à la pollution atmosphérique urbaine, que cela soit de façon prolongée ou à l'occasion d'un pic de pollution. Les polluants atmosphériques ont des effets respiratoires et cardiovasculaires.

Il est très difficile d'identifier l'impact propre à chacun.

La réalisation d'études épidémiologiques en France, telle que celles effectuées au travers du Programme de surveillance air et santé (Psas-9) a permis de quantifier les effets à court terme de la pollution atmosphérique sur la santé.

Les résultats permettent de confirmer que l'impact sanitaire d'une exposition quotidienne est plus important que celui enregistré lors des pics de pollution observés quelques jours par an. Dans ces conditions, le dépassement occasionnel des seuils d'alerte ne doit pas occulter l'importance des effets de la pollution de fond subie quotidiennement par la population d'une agglomération telle que Lyon.

Le PPA fixe les orientations visant à prévenir, réduire ou atténuer les effets de la pollution atmosphérique, en s'appuyant notamment sur une évaluation des effets de la qualité de l'air sur la santé des populations.

Dans cette étude, l'impact sanitaire à court terme de la pollution atmosphérique est calculé en termes de mortalité anticipée et de morbidité (admissions hospitalières) attribuables à la pollution atmosphérique. L'impact sanitaire à long terme est estimé par le nombre de décès attribuables à la pollution atmosphérique. Cette étude montre que les effets sanitaires apparaissent déjà à des niveaux de pollution bien inférieurs à ceux pour lesquels les mesures sont prises actuellement. Par conséquent, une réduction des émissions à la source de façon quotidienne est préférable à un contrôle des pics annuels de pollution effectué.

Les études récentes comme celle de l'INERIS, sur le rôle du climat sur la dispersion des polluants, montre que l'évolution climatique provoquerait une augmentation des niveaux d'ozone en période estivale. Sur la base des scénarios d'évolution climatique du GIEC, les pics journaliers seraient susceptibles de croître en moyenne de 25 à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ par rapport au niveau actuel. Les fortes concentrations d'ozone de l'été 2003 pourraient ainsi devenir une situation « normale » à la fin du siècle.

Le Plan Oxygène de la Métropole de Lyon

Les actions menées par la Métropole de Lyon en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air ont obtenu des résultats encourageants. Le Plan Oxygène vise à renforcer ces actions à travers une politique globale sur l'ensemble des champs relevant de sa compétence (industrie, urbanisme, énergie, transports, habitat) pour tendre vers les seuils préconisés par l'OMS en 2030.

Le programme de surveillance air et santé (PSAS9)

mené par l'Institut National de Veille Sanitaire (INVS) sur 9 villes françaises a permis de quantifier les effets à court terme au début des années 2000. Pour l'agglomération de Lyon, il a mis en avant le fait que pour 100 000 habitants, 28,2 décès anticipés seraient attribuables chaque année à des niveaux de pollution supérieurs à $10\mu\text{g}/\text{m}^3$. Plus récemment, le programme européen Aphekom, concernant pour la France les mêmes 9 villes, s'est intéressé aux effets à court et long terme des particules et de l'ozone. Sur la base de données 2004-2006, pour les effets des particules (PM_{10}) à court terme, une diminution de la moyenne annuelle de $5\mu\text{g}/\text{m}^3$ aurait conduit à différer 19 décès, et à éviter 26 hospitalisations cardiaques et 43 hospitalisations respiratoires. Concernant les effets à long terme, le respect de la valeur guide de l'OMS, soit une moyenne annuelle inférieure ou égale à $10\mu\text{g}/\text{m}^3$, pour les particules $\text{PM}_{2,5}$ aurait conduit à un gain moyen d'espérance de vie à 30 ans de 4,6 mois. Cela aurait été équivalent à différer 247 décès en moyenne par an, dont près de 130 pour cause cardiovasculaire.

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA)

a été révisé et approuvé en février 2014, sur un périmètre de 115 communes dont l'ensemble de celles du SCOT. Il est élaboré pour une période de 5 ans. Il définit les objectifs et mesures associées permettant de ramener dans l'agglomération les niveaux de concentration en polluants dans l'atmosphère en dessous des valeurs limites, d'atteindre un objectif de baisse de 40% des émissions d'oxydes d'azote et de 30% des émissions de particules PM_{10} et de tendre à une exposition minimale de la population à la pollution. 20 actions ont été identifiées dans les secteurs de l'industrie (dont le ciblage des ICPE polluantes, la limitation du développement des chaufferies collectives au bois dans les communes situées en zone sensible à la qualité de l'air...), des transports (mise en place des plans de déplacement pour toutes les entreprises/administrations de plus de 250 salariés...), des habitants (suppression des foyers ouverts pour les logements neufs à partir du 1er juillet 2015, interdiction du brûlage des déchets verts en zone PPA...)....

²⁸ Source : Communauté urbaine de Lyon - Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise : présentation du dispositif, premiers résultats et perspectives.- Octobre 2006

La loi du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV), fixe de

nouveaux objectifs de réduction de 10% des déchets ménagers et assimilés produits par habitant entre 2010 et 2020 ; la valorisation de 55% des déchets non dangereux en 2020 et 60% en 2025 ; la valorisation de 70% des déchets du bâtiment et des travaux publics à l'horizon 2020 ; réduction de 50% à l'horizon 2025 des quantités de déchets mis en décharge... Elle réaffirme la hiérarchie des modes de traitement de déchets : la préparation en vue de la réutilisation ; le recyclage ; toute autre valorisation, dont la valorisation énergétique ; l'élimination. Surtout, elle **inscrit l'économie circulaire**

dans les codes de l'environnement, de l'énergie et de la consommation.

DES GISEMENTS DE DÉCHETS EN AUGMENTATION

La gestion et l'élimination des déchets ménagers ont connu de réels progrès ces dernières années ; toutefois ces améliorations restent à conforter pour atteindre les objectifs du Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA).

La Région Rhône-Alpes a adopté en octobre 2010 le Plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD) et depuis le 1^{er} janvier 2015 la Métropole de Lyon est compétente en matière de planification relative à la prévention et à la gestion des déchets non dangereux et des déchets du BTP.

Sur le territoire du SCOT, le gisement annuel de déchets ménagers et assimilés s'élève en 2013 à environ 524 300 tonnes dont un peu moins de 416 000 tonnes d'ordures ménagères et assimilées (OMA). Ce volume global est en augmentation mais le gisement moyen par habitant de déchets ménagers et assimilés collectés diminue de presque 4,5% entre 2010 et 2013 pour atteindre une moyenne de 373 kg par habitant. Ce ratio est inférieur aux moyennes départementales (388 kg/hab. en 2013) et régionale (454 kg/hab.).

La collecte sélective, en augmentation ces dernières années, concerne 18,4 % des ordures ménagères. En 2005 cependant seuls 12 % des déchets sont recyclés en raison d'une médiocre qualité du tri.

Les déchets des activités représentent également des gisements importants, en provenance de l'industrie, du BTP et des activités de soins.

Les deux usines d'incinération des ordures ménagères ont des capacités limitées (450 000 tonnes par an, 63 % de la valorisation des déchets en 2013), ce qui nécessite de penser autrement la gestion de ces déchets afin d'éviter la création d'un équipement supplémentaire coûteux et difficilement accepté par la population.

Des efforts de modernisation de la gestion des déchets ont été engagés, mais une marge de progrès reste à réaliser, notamment par la réduction à la source et la valorisation. 30% des déchets ménagers et assimilés font l'objet d'une valorisation matière en 2013, ce qui est inférieur à l'objectif national de 45% des déchets orientés vers une valorisation matière ou organique en 2015 (35% dès 2012) et d'une réduction en parallèle de 15% des déchets enfouis et incinérés entre 2009 et 2012. Des filières sont à développer et les besoins en équipements (collecte, tri, stockage, valorisation) sont reconnus.

5.6 Les émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique

Pour affronter les enjeux majeurs soulevés par le réchauffement climatique qui affectera l'ensemble des sociétés à terme, les agglomérations réfléchissent à la mise en place de stratégies climatiques et énergétiques permettant d'augmenter la résilience du territoire.

LES CONSÉQUENCES ATTENDUES DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les prévisions d'évolution du climat (établies par Météo France dans le cadre du SRCAE pour la région Rhône-Alpes) affichent une poursuite de la hausse des températures au cours du 21^e siècle de 1 à 2°C à l'horizon 2030, de 2 à 5°C en 2080, ainsi qu'une tendance à la baisse du cumul de précipitation annuel mais une augmentation du risque de précipitations orageuses extrêmes, une augmentation du nombre de jours très chauds et du nombre de jours de sécheresse.

Les effets sont encore difficiles à estimer, mais se préparer augmente les chances de résilience de notre territoire. Les ressources en eau sont particulièrement vulnérables aux évolutions du climat, augmentant les conflits d'usage et une concentration des pollutions.

Pour la population, l'impact sur la santé de la dégradation de la qualité de l'eau mais aussi de l'air et de la hausse des températures est à anticiper concrètement. Les travaux de la stratégie d'adaptation du PCET de la Métropole de Lyon, adopté en 2015, indiquent aussi la recrudescence possible des risques naturels, l'augmentation du besoin en climatisation dans les bâtiments mais également dans les transports. Des impacts sont également attendus sur la biodiversité, sur l'activité agricole locale et donc de manière générale sur les activités économiques.

49% des emplois sont aujourd'hui situés en zone inondable. De manière indirecte, l'influence des risques d'inondation sur l'activité économique entraînerait l'inaccessibilité aux zones d'activités et l'immobilisation ponctuelle de certaines entreprises. Les impacts les plus évidents du changement climatique sur les industries et les activités

tertiaires sont liés à la ressource en eau, à l'amplification du risque d'inondation et indirectement aux tensions sur la production et la distribution d'énergie, électrique en particulier.

Par ailleurs, l'adaptation du secteur agricole suppose une diversification des productions, qui présente l'avantage d'offrir une meilleure protection des exploitants agricoles vis-à-vis des aléas climatiques. Néanmoins, cette diversification soulève des questions d'ordre économique liées au marché et à l'organisation des filières, qui nécessiteront d'accompagner les exploitants vers des pratiques d'adaptation viables. Largement dépendantes des conditions climatiques locales, les productions agricoles sont aujourd'hui déjà soumises à des pressions conséquentes, qu'elles soient foncières ou économiques.

Selon les prévisions de Météo France, un été sur deux d'ici la fin du siècle sera semblable à l'été 2003. Aussi pour atténuer les situations d'inconfort thermique présentes sur le territoire urbain de l'agglomération, des travaux ont été menés depuis plusieurs années pour mieux comprendre le phénomène d'îlot de chaleur urbain et à identifier des leviers pour l'atténuer. En cas d'épisode caniculaire, l'effet d'îlot de chaleur urbain multiplie les répercussions sur la santé des habitants : coups de chaleur, hyperthermies, déshydratations, maladies respiratoires et cardiovasculaires,... À Lyon, la canicule de 2003 a entraîné une hausse de 80 % du nombre de décès. Ces constatations combinées au vieillissement attendu de la population (augmentation de 80 % de la population des personnes âgées de plus de 85 ans à l'horizon 2030) renforcent la nécessité de mettre en place des mesures d'adaptation afin de limiter l'impact du changement climatique sur le confort thermique des habitants.

L'évolution des besoins en énergie est également fortement dépendante du climat et aura deux effets contradictoires : elle amène d'une part, une baisse des besoins de chauffage, particulièrement en hiver. Selon RTE, les besoins de chauffage devraient diminuer de 10% à l'horizon 2050 et de 25% à l'horizon 2100. Cependant, cette baisse tendancielle ne doit pas occulter des pics de froid ponctuels qui nécessiteront de mobiliser des moyens de production sur de courtes périodes.

UNE PRISE DE CONSCIENCE INTERNATIONALE

La lutte contre l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) repose sur une prise de conscience internationale et se concrétise par un engagement spécifique de l'Europe et de la France, renégocié dans le cadre de la COP 21 de Paris en 2015.

UN ENGAGEMENT AU NIVEAU NATIONAL ET RÉGIONAL

Au niveau national, les engagements déclinent les orientations internationales. Les collectivités locales s'engagent progressivement depuis 2004 dans des démarches volontaires de réduction de leurs émissions de GES à travers des plans climat- énergie territoriaux.

En 2009, la loi sur le Grenelle de l'environnement 1 fixe un cadre intégrant la lutte contre le changement climatique en France.

Elle a confirmé les objectifs du « facteur 4 » (diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050) et du « 3x20 » (réduction d'au moins 20 % des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020, au moins 20 % d'énergies renouvelables dans

la consommation finale d'énergie). La maîtrise de la consommation d'énergie dans le bâtiment est une priorité. Un plan national de rénovation énergétique de l'habitat a été engagé avec pour objectif de rénover 500 000 logements par an et de réduire de 38 % les consommations sur les bâtiments existants d'ici à 2020. La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine de 2014 fait de la lutte contre la précarité énergétique un des objectifs de la politique de la ville. Sur le neuf, la réglementation thermique impose désormais une efficacité énergétique minimale du bâti valorisant la conception bioclimatique, les consommations maximales d'énergie primaire, et le confort d'été.

Concernant les énergies renouvelables, les objectifs ont été actualisés et renforcés récemment dans le cadre du nouvel accord européen « Paquet Énergie-Climat 2030 » et de la loi 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV) : porter la production d'énergie renouvelable à 32 % de la consommation énergétique finale en 2030.

Le schéma régional climat air énergie (SRCAE) est désormais un document d'orientation stratégique à prendre en compte dans le Scot. Élaboré conjointement par l'État et la Région, il définit les orientations et les objectifs régionaux aux horizons 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique et d'adaptation au changement climatique. Ses orientations en matière de qualité de l'air doivent en particulier être déclinées dans les plans de protection de l'atmosphère (PPA). Il identifie les zones dites sensibles à la qualité de l'air. Le SRCAE a été adopté en 2014 (le schéma régional éolien avait été approuvé par l'État en 2012).

Monde

- 1992 : Conférence de Rio : élaboration de deux conventions cadres sur la biodiversité et le climat,
- 1997 : signature du protocole de Kyoto ratifié par la France en 1998 et par l'Union européenne (UE) en 2002,
- Décembre 2009 : Sommet climat de Copenhague : signature du cadre de l'après Kyoto.
- Décembre 2015 : COP 21 à Paris

Europe

- 2007 : Sommet européen sur l'énergie : les Etats membres fixent à l'UE des objectifs contraignants dans la lutte contre le changement climatique, au-delà des engagements du protocole de Kyoto.

France

- 1996 : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) : les GES sont définis juridiquement comme des polluants atmosphériques,
- 2004 : Plan climat national 2004-2012 : plan d'actions du gouvernement français destiné à respecter l'objectif de Kyoto assigné à la France. Il regroupe une centaine de mesures dans tous les secteurs de l'économie,
- 2005 : loi planification et orientation de la politique énergétique (Pope) engage la France à réduire ses émissions de GES de 3 % par an et à atteindre le « facteur 4 » d'ici 2050.

LE PLAN CLIMAT DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Le Plan climat est un engagement fort de la Métropole de Lyon. La communauté urbaine de Lyon s'était engagée très tôt dans cette voie depuis 20 ans à travers deux chartes de l'écologie urbaine (1992-1995 et 1997-2001) et l'Agenda 21 (2004).

Le Plan Climat Energie Territorial de l'agglomération lyonnaise a été adopté en 2012 et porte de nombreuses actions visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il comporte un diagnostic des émissions de gaz à effet de serre du territoire, et une «Vision 2020 pour une agglomération sobre en carbone». Cet exercice de prospective a conduit à définir des objectifs opérationnels en termes de réduction d'émissions de GES et de consommation d'énergie dans les domaines de l'industrie, du bâtiment, des transports (personnes et marchandises) et de l'énergie afin d'atteindre sur le territoire les objectifs «3x20» et «Facteur 4». Ce travail, qui comporte un plan d'actions interne et partenarial, a été mené en association avec de multiples acteurs de chaque secteur (entreprises, communes, chambres consulaires, syndicats, associations). En effet, la Métropole de Lyon n'a pris que sur environ 25% des émissions de gaz à effet de serre du territoire, à travers le fonctionnement de ses services et ses multiples compétences. Structuré autour de 26 actions-cadres. Le PCET a été adopté en février 2012. Les «points d'étape» de 2013 et 2015 ont permis de suivre l'avancement de ce plan et de maintenir une dynamique partenariale.

UNE DIMINUTION DES ÉMISSIONS

À l'échelle du Scot, le bâtiment (secteurs résidentiel et tertiaire) représente la moitié des consommations d'énergie finale du territoire en 2012. Le gaz apparaît comme la première source d'énergie suivi par l'électricité. Les énergies renouvelables thermiques (bois-énergie, solaire thermique, géothermie) représentent une part limitée des consommations d'énergie finale (5% du secteur résidentiel et moins de 1% pour le secteur tertiaire). Or, le chauffage est responsable de 80% des consommations d'énergie finale du secteur résidentiel et de 55% du secteur tertiaire.

Sur la Métropole, près de 900 logements dans le parc privé ont été accompagnés financièrement dans leur rénovation entre 2012 et 2014. Depuis, a été lancée la phase de généralisation de la démarche avec l'ouverture de nouvelles aides et le renforcement de l'ingénierie pour favoriser la prise de décision en copropriété. La montée en puissance du dispositif devrait permettre d'augmenter sensiblement le rythme annuel des rénovations.

Les transports représentent, comme dans le profil régional, près du tiers des consommations d'énergie finale du territoire en 2012. La quasi-totalité des consommations sont issues de produits pétroliers (essence), même si la mobilité électrique se développe à travers l'offre des opérateurs privés notamment.

Mais plus d'un quart des émissions peut être économisé sur les transports et déplacements, par le développement d'alternatives à la voiture individuelle (transports collectifs, modes doux, covoiturage,...) ou l'optimisation du transport de marchandises en ville. Les actions déjà engagées en faveur des transports collectifs, modes doux et du covoiturage seront développées dans le prochain Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise.

Le secteur industriel (industrie et déchets) représente 20% des consommations d'énergie finale du territoire. L'objectif de -20% des émissions de gaz à effet de serre donné dans le Plan Climat de la Métropole de Lyon nécessite d'économiser 1 500 kteqCO₂ par an à horizon 2020. Près d'un tiers peut être économisé dans le secteur industriel : amélioration des performances énergétiques des entreprises de toutes tailles, constructions et rénovations exemplaires des locaux tertiaires, valorisation de la chaleur fatale industrielle (deux gros projets sur le secteur de la Vallée de la chimie), développement depuis 2012 des réseaux intelligents, ...

Les actions entreprises dans l'agglomération lyonnaise :

- Fin 2007, l'agglomération lyonnaise compte 290 km d'aménagements cyclables ;
- Mise en place des énergies renouvelables sur le patrimoine de la communauté urbaine de Lyon ;
- Programme Concerto : construction à Lyon Confluence de 680 logements à haute performance énergétique ;
- Approche environnementale sur l'urbanisme (AEU) : démarche élaborée en partenariat avec l'Ademe qui vise à définir les priorités environnementales et à les transcrire dans les projets d'aménagement urbain ;
- Réseau express : développement des correspondances entre trains, bus et cars ;
- Référentiel habitat durable de la communauté urbaine de Lyon, élaboré avec l'Ademe et l'Agence locale de l'énergie. Il définit des exigences de faibles consommations énergétiques et d'utilisation d'énergies renouvelables pour des logements neufs et s'applique à la construction de logements sociaux et privés.

Enjeux pour l'agglomération

L'agglomération lyonnaise a la chance de disposer d'espaces naturels et agricoles de qualité et diversifiés, ainsi que de ressources naturelles abondantes sur lesquelles elle peut compter pour son développement. Mais cette disponibilité donne à l'agglomération une responsabilité, au regard des enjeux climatiques mondiaux qui se précisent aujourd'hui et de la recherche de résilience du territoire face aux transitions à venir (climatiques, énergétiques, écologiques, alimentaires et démographiques), et aussi pour améliorer le cadre de vie de ses habitants actuels et futurs et continuer à accroître son attractivité. C'est là tout le sens du développement durable.

Au regard de ces constats, cinq enjeux majeurs ressortent pour le développement futur de l'agglomération :

- la considération du rôle essentiel du végétal dans les grands équilibres du territoire, la diversité de ses paysages, la qualité de vie de ses habitants et son attractivité.

Cela implique d'inverser le regard sur les espaces naturels et agricoles en les considérant, non plus comme des espaces « en creux », à consommer au gré des projets, mais comme des espaces structurants dans l'organisation des bassins de vie, et de reconnaître le rôle essentiel de l'agriculture dans cette structuration et pour l'alimentation de l'agglomération. Les espaces naturels et agricoles sont aussi essentiels pour la biodiversité, notamment pour la préservation de possibilités de migration des espèces animales (corridors écologiques). Il s'agit enfin d'intégrer leur rôle dans la gestion du cycle de l'eau et la prévention contre les risques d'inondation : préservation de toutes les nappes d'alimentation en eau, préservation large des zones d'expansion des crues,...

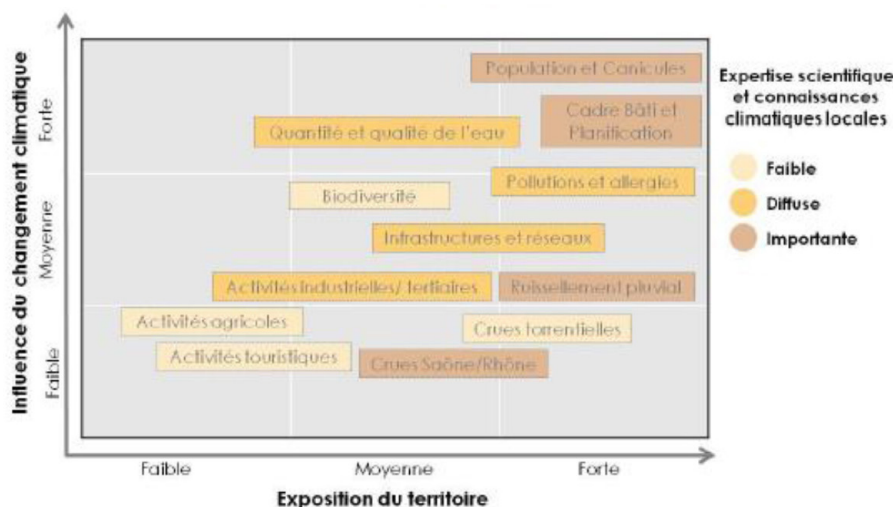
Au-delà des grands espaces naturels et agricoles, les enjeux portent aussi sur les espaces de nature dans la ville, nécessaires à une qualité du cadre de vie qui intègre l'anticipation aux changements climatiques (par exemple, la végétalisation permettant d'amortir les effets de canicules nocturnes estivales). Il s'agit

aussi de changer progressivement les modes constructifs (climatisation naturelle, couleur des matériaux,...).

- La nécessité d'une agglomération plus économe en énergie, pour une meilleure qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effets de serre.
- la préservation de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles du territoire, au sens large, et notamment les ressources non renouvelables (eau, énergies, matériaux, foncier, patrimoine naturel, potentiel de stockage du carbone, ...), pour répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures.
- La préservation de la qualité de vie, de la santé publique et la sécurité des habitants, notamment par la gestion des risques naturels et technologiques et la réduction des nuisances, ainsi que les mesures en faveur de la qualité de l'air.
- Inverser dans les faits l'image industrielle et polluée qui perdurerait à Lyon en valorisant le cadre de vie et la qualité de son environnement.

Synthèse des vulnérabilités du territoire du Grand Lyon aux impacts du changement climatique

Source : eQuiNeo, 2014



Source : PCET de la Métropole de Lyon, volet adaptation

6. UNE MOBILITÉ FORTEMENT MARQUÉE PAR LES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

Bénéficiant d'une armature autoroutière et d'un réseau dense de voies rapides urbaines, l'agglomération lyonnaise connaît un trafic automobile en hausse constante, dans un contexte national de mobilité accrue depuis les années 1960. Ces infrastructures ont rendu accessibles des territoires éloignés, permettant ainsi l'expression de modes de vie plus individualisés qui se traduisent par un mode de déplacement majoritairement automobile.

6.1 Les déplacements automobiles restent dominants

Les tendances récentes de la dernière Enquête Ménages Déplacements n'infléchissent que partiellement la hausse du trafic automobile. Même si la mobilité individuelle en voiture a baissé dans l'agglomération pour la première fois ces dix dernières années de - 15 %, les distances parcourues ont quant à elles augmenté de 7 %. D'autre part, l'usage de la voiture « solo » reste largement dominant et les politiques globales qui mobilisent l'ensemble des modes de transport et qui s'appuient sur les technologies de l'information restent balbutiantes.

UNE AGGLOMÉRATION FAÇONNÉE PAR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Une organisation radioconcentrique

L'agglomération lyonnaise bénéficie d'une armature autoroutière importante : axe nord-sud avec l'A6/A7, connexion aux Alpes avec l'A42 et l'A43 et ouverture à l'ouest grâce à l'A47. A ces infrastructures qui cumulent des fonctions de transit national et d'échanges internes à l'agglomération, s'ajoutent des radiales qui convergent vers Lyon et un système de demi-rocades en trois niveaux à l'est : le boulevard périphérique, la rocade Est et l'A432.

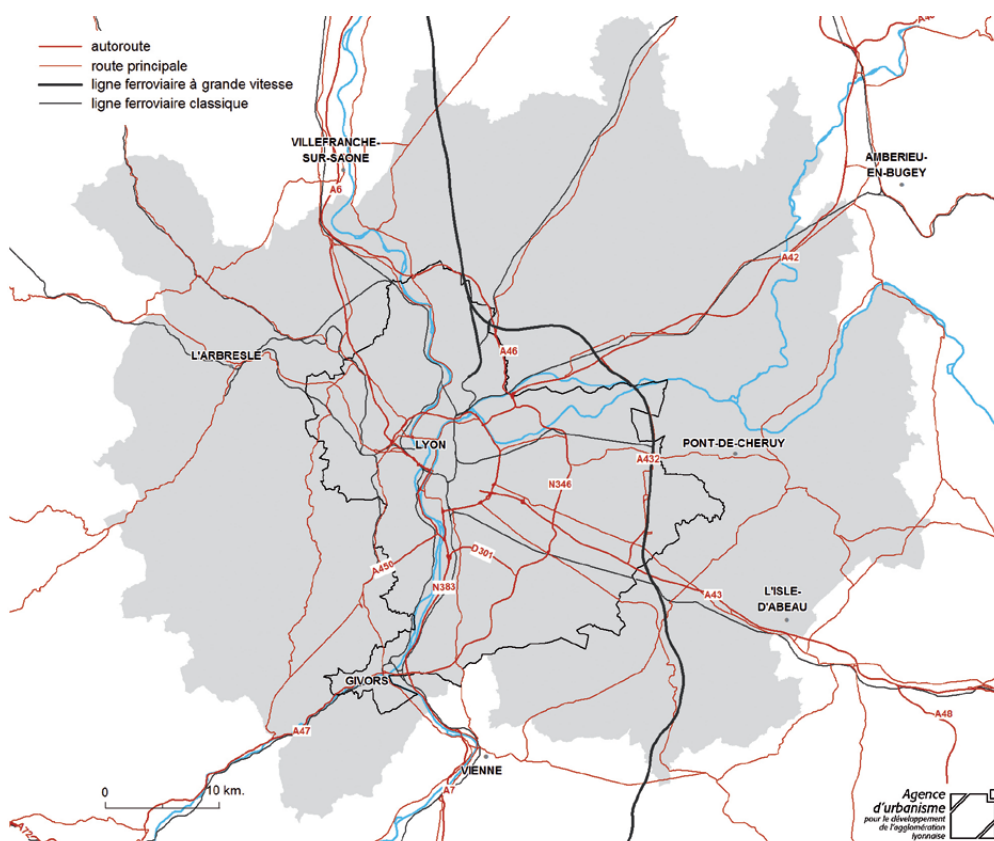
À l'exception de l'A450, tous les projets autoroutiers ont été réalisés à l'est de l'axe A6/A7. La RD301, la rocade Est, l'A432, le périphérique nord (ex-TEO) sont autant d'infrastructures construites dans les années 1990-2000 qui ont permis d'augmenter la capacité du réseau autoroutier lyonnais.

L'A432, dernière infrastructure mise en service en 2003, a porté les limites des déplacements autoroutiers à la hauteur de la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry.

Cette offre a joué un rôle déterminant dans le visage actuel de l'agglomération, comme le confirme l'Insee, selon lequel « les nouveaux espaces urbanisés se sont développés à proximité de ces axes pour profiter de la desserte autoroutière. Certaines activités économiques s'y sont également localisées pour bénéficier d'un effet vitrine ».

On observe en effet une concomitance entre le développement de l'offre autoroutière et la croissance de population dans les secteurs périurbains desservis. La présence de diffuseurs autoroutiers conforte également l'émergence de communes, pôles d'emplois dans ces secteurs.

Organisation des réseaux routiers et ferroviaires



Une hausse du trafic continue

Depuis dix ans, les trafics n'ont cessé de croître sur les autoroutes lyonnaises. Selon les résultats de l'enquête Cordon réalisée en 2005 sur les flux d'une journée ouvrable moyenne, le trafic des véhicules légers a connu une croissance de 2% par an entre 1990 et 2005, ce qui représente cependant une croissance moins élevée que sur la période 1979-1990. Ainsi, 510 000 véhicules et 66 000 poids lourds entrent et sortent chaque jour de l'agglomération.

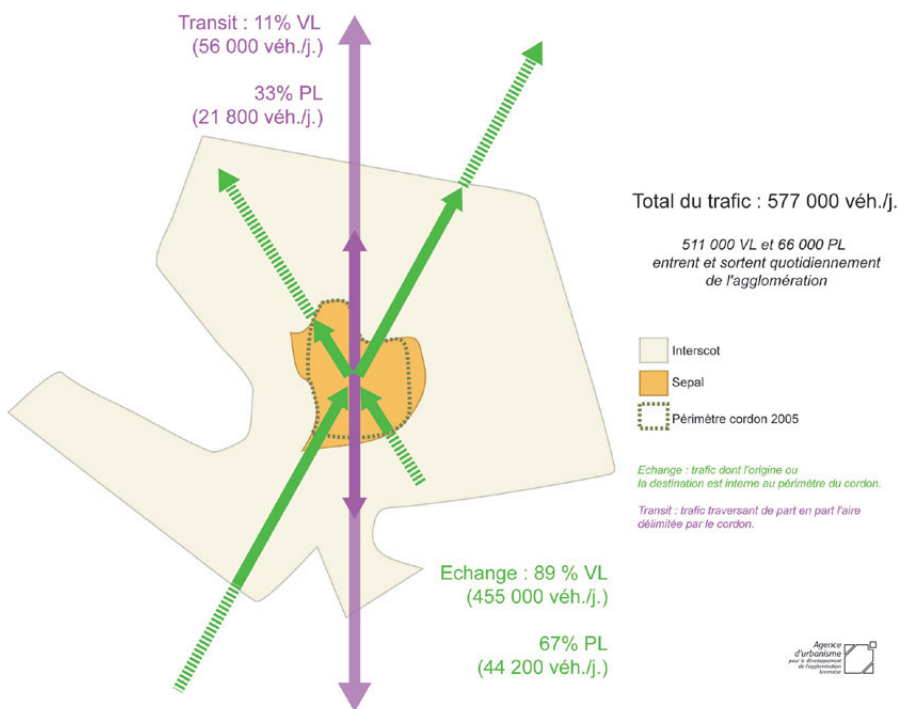
Selon les voies, certaines hausses de trafic sont significatives (autour de 3% par an sur la rocade Est, 2% sur certaines sections du boulevard périphérique, 3% sur l'A42) et peuvent être importantes en valeur absolue : 2% de croissance annuelle sur le périphérique entre la route de Genas et la route de Meyzieu équivalent à près de 30 000 véhicules supplémentaires par jour en dix ans.

Ce trafic a essentiellement une fonction métropolitaine : les 3/4 du trafic (transit et échange) interceptés par le cordon sont composés de flux dont l'origine et la destination sont compris dans le périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise.

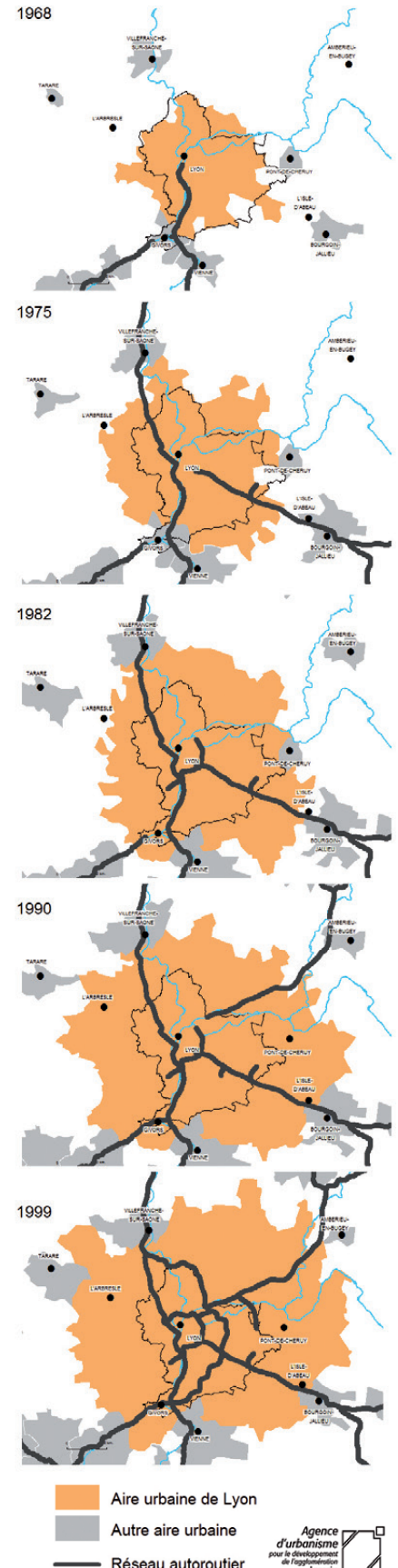
La croissance de la circulation à l'échelle métropolitaine s'explique par la conjonction de trois facteurs : l'augmentation de la population périurbaine, l'intensification des flux d'échanges avec l'agglomération (+32% entre 1990 et 2005), et l'augmentation de la distance moyenne parcourue de 10% par rapport à 1990.

La croissance des trafics contribue à étendre la ceinture de congestion, surtout vers l'est de l'agglomération, lieu de développement d'importantes zones économiques, et à rendre le secteur central de moins en moins accessible en voiture.

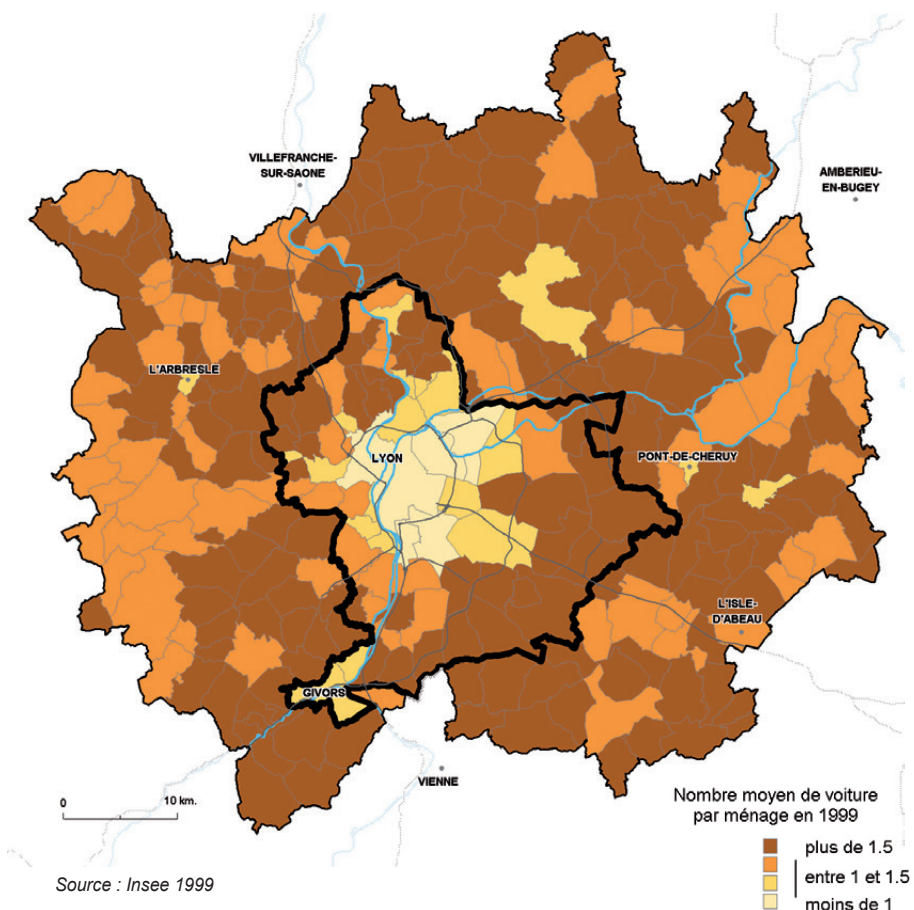
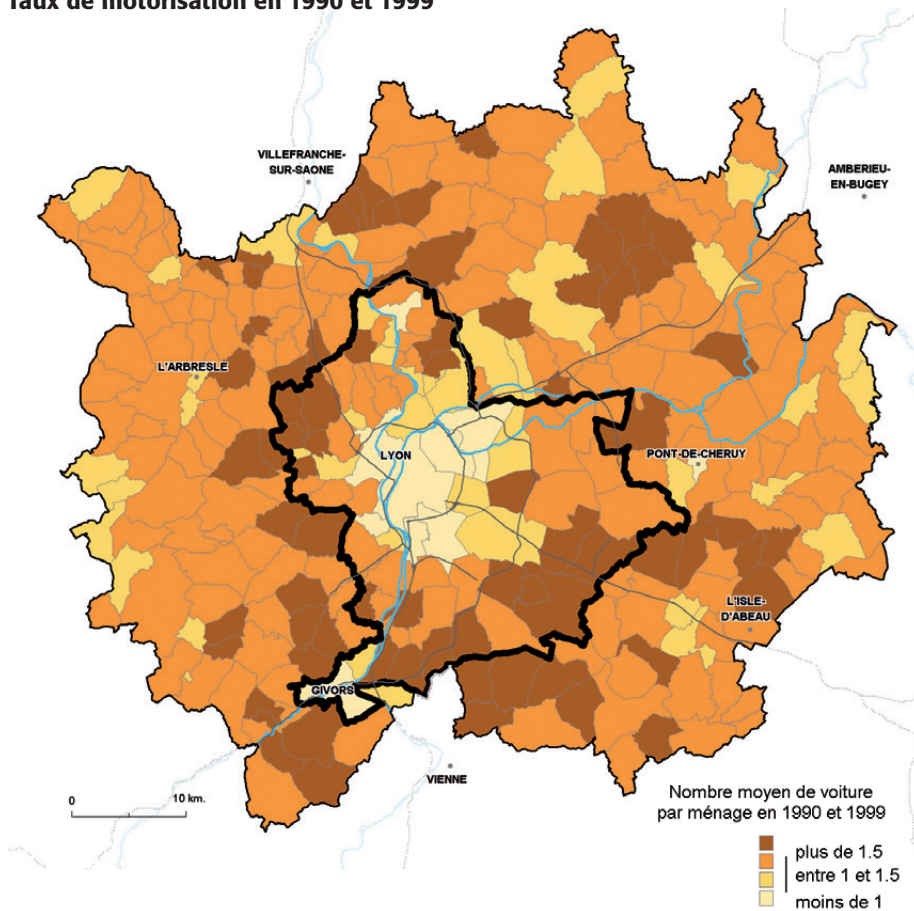
Un trafic d'échange dominant



Evolution du réseau autoroutier et de l'aire urbaine entre 1968 et 1999



Taux de motorisation en 1990 et 1999



Source : Insee 1999

L'ESSENTIEL
DES DÉPLACEMENTS
SE FAIT EN VOITURE

Une mobilité automobile
dominante

L'équipement automobile des ménages a connu une progression continue depuis les années 1980 : le nombre de voitures possédées en moyenne par ménage avait augmenté de 6 % entre les Enquêtes Ménages Déplacements de 1986 et de 1995, il a augmenté de 3 % sur la communauté urbaine de Lyon entre celles de 1995 et de 2006.

Ainsi, selon les données de l'Enquête Ménages Déplacements de 2006, à l'échelle du Scot, la voiture assure 49 % des déplacements, la marche 33 %, les transports collectifs 14 % et les deux-roues 3 %. C'est la voiture qui assure l'essentiel des déplacements motorisés - 74 % -, même si une inflexion dans les comportements a été mesurée entre les deux dernières enquêtes : la part de marché de la voiture est en effet passée sous la barre des 50 % en 2006.

A l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, la voiture est encore plus dominante puisqu'elle assure 81 % des déplacements motorisés.

Enfin, les distances parcourues en voiture ont tendance à augmenter : par exemple, les automobilistes habitant la communauté urbaine de Lyon et qui y circulent ont allongé leurs distances parcourues de 7 % entre les enquêtes ménages de 1995 et 2006. A ceux-là s'ajoutent ceux qui sortent de l'agglomération chaque jour.

Des motifs de déplacements plus diversifiés

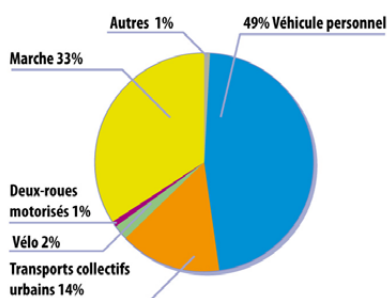
Contrairement aux idées reçues, les déplacements « obligés », c'est-à-dire pour se rendre au travail ou aux études ne sont pas majoritaires. L'analyse de la destination des déplacements (hors retour au domicile) en 2006 sur le Scot Sepal montre que la part des motifs travail et études qui représentent moins de la moitié des déplacements (24 % pour le travail et 13 % pour les études), est en léger recul depuis 1986. Les autres motifs les plus importants se répartissent de façon décroissante entre les achats et services (25 %), les loisirs (22 %) et l'accompagnement (14 %). La répartition de ces motifs a cependant peu bougé depuis 1995.

Cette situation n'est pas propre à l'agglomération lyonnaise : la baisse de la part des déplacements contraints s'observe sur l'ensemble du territoire national. Ce sont néanmoins ces types de déplacements qui contribuent le plus aux phénomènes de saturation quotidiens rencontrés aux heures de pointe.

Le poids des déplacements lié au travail demeure

Pour les habitants du Sepal, si les déplacements à destination du travail n'expliquent qu'un quart du total des déplacements, ils restent néanmoins structurants de la mobilité quotidienne. En effet, environ 70 % des déplacements à destination du travail sont effectués en voiture, et quasiment exclusivement seul dans son véhicule. C'est le motif qui a le plus contribué à la progression du trafic automobile. A une échelle plus large, c'est 40 % du trafic sortant de l'agglomération qui correspond au déplacement domicile-travail, proportion montant jusqu'à 60 % aux heures de pointe³⁰.

Part de marché des modes de déplacements pour les habitants du Scot



Source : EMD 2006

Les caractéristiques socio-économiques de la population influent sur la mobilité

Si la diversité des motifs impacte les déplacements, ces derniers dépendent fortement des caractéristiques socio-économiques de ceux qui se déplacent : âge, niveau d'études. Ainsi, en 2006, sur l'aire métropolitaine lyonnaise, les personnes entre 25 et 49 ans se déplacent plus que la moyenne (4 déplacements par jour contre 3,75 en moyenne), tout comme les personnes de niveau d'études supérieur (4,28 déplacements quotidiens pour les personnes ayant un bac + 2, contre 2,82 pour des personnes n'ayant pas fait d'études secondaires).

Il existe des inégalités dans l'accès à la mobilité. Les quartiers en contrat de ville concentrent les catégories de populations les moins mobiles : inactifs, jeunes, ménages non motorisés et à faibles revenus, ayant un niveau d'études primaires. En 2006³¹, la mobilité de leurs habitants est plus faible que celle des habitants des autres quartiers (- 5 %), mais la différence essentielle porte sur l'usage des modes de transports : moins d'utilisation de la voiture (- 25 %), et plus de marche à pied (+ 20 %).

Un usage des modes de transport lié à la densité urbaine

Les usages des modes de transport varient selon les territoires : en 2006, les résidents de Lyon-Villeurbanne réalisent plus de 41 % de leurs déplacements à pied, 35 % en voiture et 21 % en transports collectifs. A l'inverse, les habitants de l'Ozon et de l'Est lyonnais effectuent 19% de leurs déplacements à pied, 71 % en voiture et 5 % en transports collectifs.

Ces chiffres confirment que la marche est le principal mode de déplacement des zones denses et la voiture celui des secteurs périurbains.

L'Enquête Ménages Déplacements montre également le poids et la dynamique de croissance des déplacements de périphérie à périphérie que l'offre en transports collectifs permet difficilement d'assurer : en effet, même s'ils ont tendance à augmenter depuis 1995, moins de 9% des déplacements mécanisés internes à la périphérie s'effectuent en transports collectifs.

Même pour aller au centre de l'agglomération, ou pour le quitter, la voiture permet des temps d'accès plus rapides que les transports collectifs (hors temps de recherche de stationnement), surtout lorsque les distances s'allongent (cf. carte page 204). La mise en service de la ligne de tramway express T3 en décembre 2006 a néanmoins bouleversé cette situation en offrant aux usagers de l'est de l'agglomération un service beaucoup plus rapide que la voiture pour rejoindre la Part-Dieu.

³⁰ Source : Enquête Cordon de l'agglomération lyonnaise 2005

³¹ Agence d'urbanisme de Lyon, Sytral - Enquête Ménages Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise : principaux résultats.- Juin 2006

Déplacements quotidiens mécanisés sur l'agglomération

	Total 2006 (milliers)	Variation 2006/1995 (%)	Part de marché des transports en commun en 2006 (%)
Internes Lyon-Villeurbanne	800	- 14	42
Echanges centre-périphérie	650	- 13	27
Internes périphérie	1 150	+ 6	9
TOTAL	2 600	- 6	24

Source : Enquêtes Ménages Déplacements 1995 et 2006

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAIN À STRUCTURER

Une offre de transports collectifs performante sur Lyon-Villeurbanne

Le réseau urbain de transports collectifs de l'agglomération lyonnaise est reconnu pour avoir la meilleure offre et le meilleur usage (302 voyages par habitant et par an en 2007), après la région parisienne³². Les transports publics sont ainsi très compétitifs pour les déplacements circonscrits à la zone centrale.

Un réseau ferroviaire en étoile à dix branches : atouts et contraintes

Lyon se situe à un carrefour important de lignes ferroviaires qui assurent une bonne couverture de l'aire métropolitaine. Ainsi, 86 % des habitants de l'aire urbaine résident à moins de cinq kilomètres d'une gare en activité (hors Lyon et Villeurbanne). 23 % d'entre eux habitent dans un rayon de un kilomètre.

Cette position de carrefour permet à l'agglomération de bénéficier d'une offre plus importante : la gare de la Part-Dieu est ainsi la première gare française de correspondance avec une fréquentation moyenne de 96 000 voyageurs par jour en 2008³³.

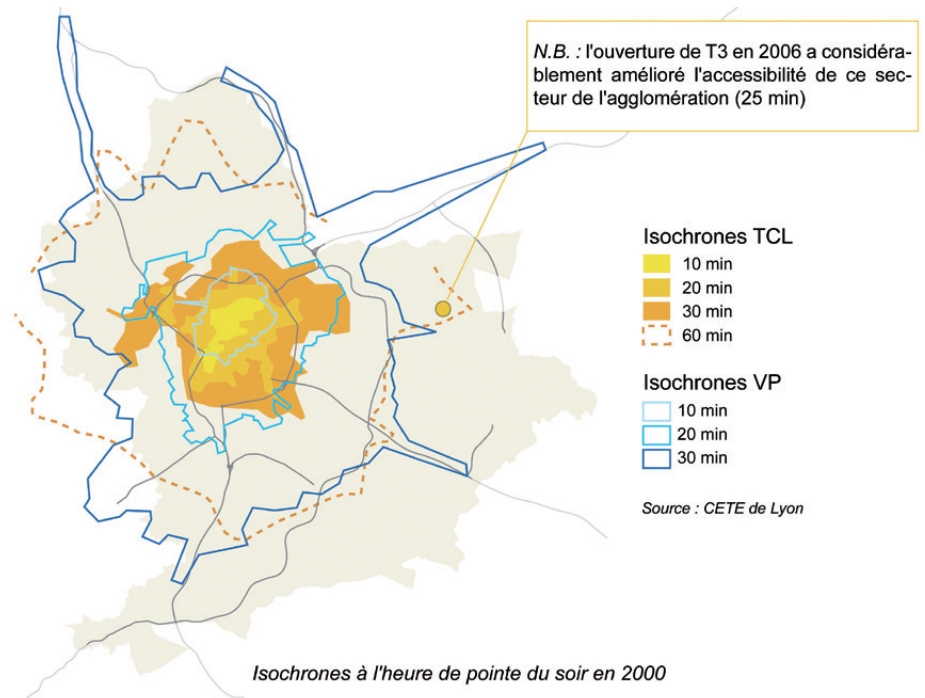
Cette situation comporte également des inconvénients : l'ensemble des liaisons assurées passe par le centre de l'agglomération (TGV, grandes lignes, TER, fret) ce qui provoque une saturation du nœud ferroviaire lyonnais préjudiciable à une extension quantitative et qualitative de l'offre ferroviaire.

L'existence de plusieurs familles de trains TER auxquelles correspondent différents niveaux de services (inter-cités, maillage régional) vient compliquer la situation et engendre de fortes contraintes techniques complexes et coûteuses à résoudre.

Un réseau de bus inter-urbain à optimiser

On compte une quarantaine de lignes d'autocars sur l'aire urbaine, organisées par les trois conseils généraux de l'Ain, de l'Isère et du Rhône. Parmi elles, treize lignes structurantes assurent des dessertes vers Lyon.

Temps de parcours en transports collectifs et voiture à l'heure de pointe du soir depuis la Part-Dieu



Des services spéciaux desservent la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry.

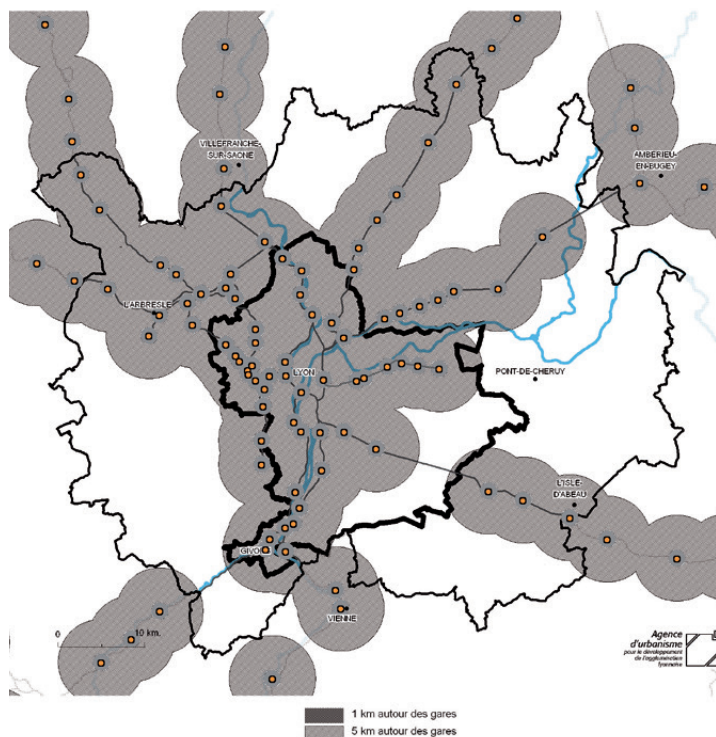
Ces treize lignes structurantes proposent une offre au moins égale à la plus petite ligne ferroviaire du bassin de vie, c'est-à-dire 21 allers-retours par jour. La ligne Lyon-Montluel, la plus importante, offre 31 allers-retours par jour, soit une fréquence au quart d'heure en heure de pointe et à la demi-heure en heure creuse.

En revanche, la vocation de ces lignes étant d'assurer du cabotage local plus que des liaisons directes avec Lyon, les arrêts sont nombreux et distants de moins de un kilomètre. Les temps de trajet de bout en bout sont pénalisés : il faut en effet 32 minutes pour faire Lyon-Vienne par le train, alors qu'il en faut 65 par la ligne d'autocar passant par Givors.

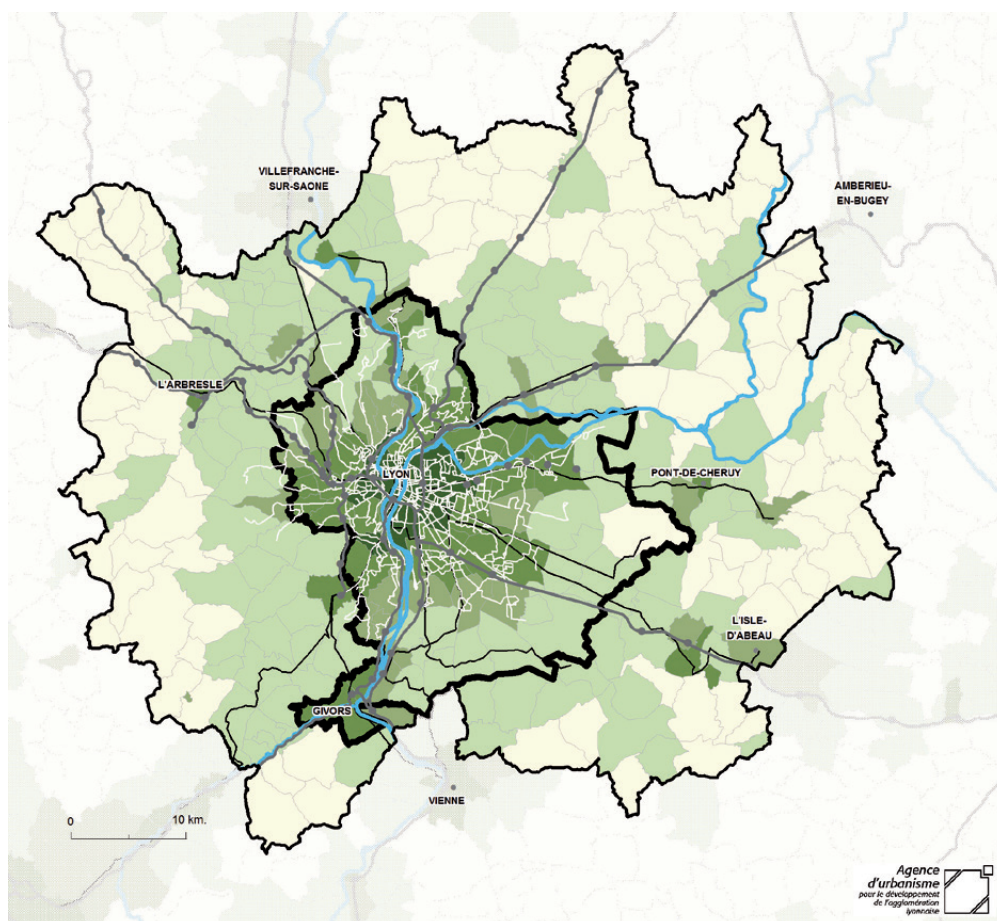
³² Rapport d'activité du Sytral, 2005

³³ Auxquels s'ajoutent 23 000 personnes supplémentaires qui traversent quotidiennement la gare, en correspondance ou non.

Couverture spatiale du réseau ferroviaire en 2009



Offre de transports collectifs et densité de population en 2005



Nombre d'habitants par km²

- 5 000 - 10 000
- 1 000 - 5 000
- 500 - 1 000
- 100 - 500
- 0 - 100

Le réseau de transports collectifs couvre intégralement le territoire du Scot. Cependant, cette couverture est inégalement performante en fonction des densités, des fréquences, des infrastructures, et des autorités organisatrices de transport. En 2008, Lyon présente dans ses meilleurs critères de classement : le coût de l'immobilier et la qualité de vie pour les employés.

DES POLITIQUES PUBLIQUES DE TRANSPORT EN RECHERCHE DE COHERENCE

La multiplicité des différents acteurs et réseaux rend difficile la cohérence en matière de transports collectifs. Face à un contexte institutionnel complexe associant l'Etat, Réseau ferré de France, les autorités organisatrices des transports urbains comme le Sytral, les collectivités territoriales comme la Région, le Département et les intercommunalités, des instances de concertation et de coordination sont plus que jamais nécessaires entre acteurs et entre outils de planification.

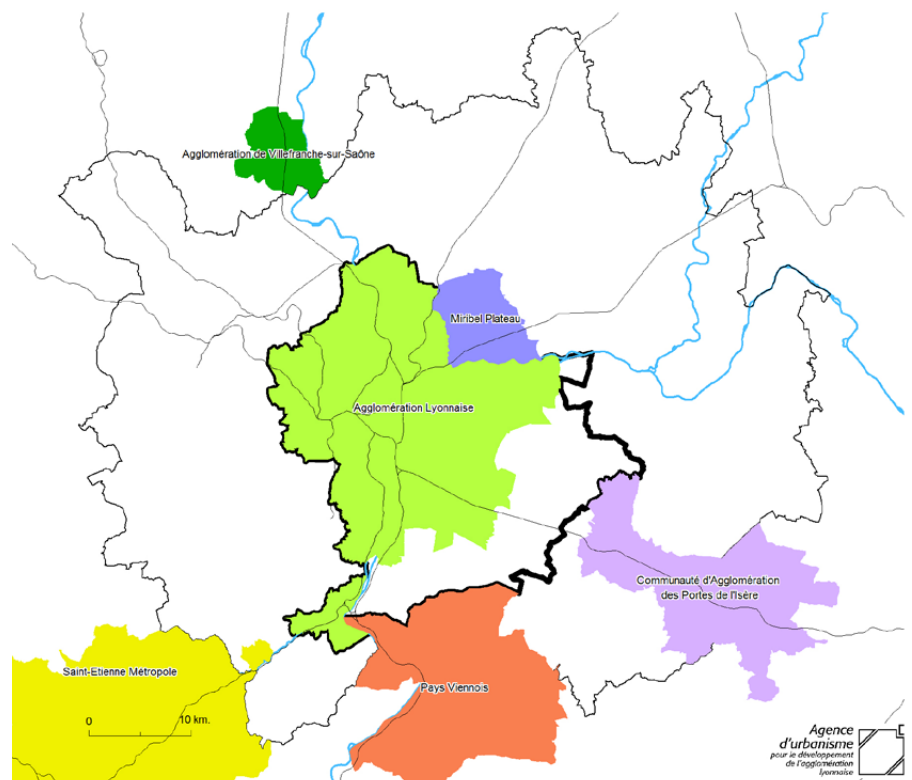
La signature en février 2005 du protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise, par l'ensemble de ces acteurs, peut constituer la base d'une coopération renforcée.

Une politique ambitieuse pour la Communauté urbaine de Lyon

Le Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise de 1997 s'appuyait sur un constat préoccupant : dans un cadre général d'augmentation du nombre de déplacements réalisés quotidiennement par l'ensemble des habitants du périmètre du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, la voiture était devenue de loin le mode de transport le plus utilisé, assurant plus d'un déplacement sur deux.

En misant sur un scénario volontariste - promotion des transports collectifs et des modes « doux », inflexion dans la répartition des modes de déplacement à l'horizon 2005 - des efforts d'investissement conséquents ont été réalisés en infrastructures, les plus emblématiques étant les quatre lignes de tramway.

Autorités organisatrices de transports urbains en 2009



L'évaluation du Plan de déplacements urbains en 2002 a montré cependant que le trafic automobile a diminué dans le centre-ville du fait des réductions de voirie opérées au profit des autres modes, mais qu'il continue à progresser sur les accès à l'agglomération avec une congestion croissante en heures de pointe.

Révisé en 2005, le Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise poursuit ces grands objectifs tout en intégrant les dispositions de la loi Solidarité et renouvellement urbains et en approfondissant des domaines jusque là peu abordés, la gestion des marchandises en ville par exemple. Il s'attache à réaliser les grandes infrastructures de transport prévues initialement dans le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise et à rendre cohérente la politique de transports autour des futurs grands projets urbains de l'agglomération comme Carré de Soie ou Confluence.

Les premiers résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de 2006 indiquent que les objectifs fixés par le Plan de déplacements urbains sont dépassés : la part de marché de la voiture est passée de 52 % en 1995 à 47 % en 2006 alors que l'objectif retenu était de 51 %.

Une politique à étendre sur les autres territoires du Sepal

Dans le reste du territoire du Sepal, peu dense et non recouvert par un périmètre de transports urbains, la part de marché de la voiture est supérieure à 71 %. Il est donc nécessaire de prolonger la politique volontariste menée sur le périmètre des transports urbains au-delà de son territoire pour éviter de voir émerger une métropole à deux vitesses où les pratiques de déplacement s'opposent entre centre et périphérie.

Les résultats de l'Enquête ménages déplacements menée sur l'aire métropolitaine tendent à révéler une dérive actuelle dans cette direction. Les évolutions positives menées sur la communauté urbaine de Lyon ne doivent en effet pas masquer des évolutions préoccupantes à l'extérieur où la voiture est de plus en plus utilisée, sur des distances de plus en plus longues, en l'absence d'alternative crédible pouvant répondre à la demande.



Partage de la voirie entre les différents modes de transport, secteur Charpennes, Villeurbanne



La pression de la voiture sur l'espace public, quai du commerce, Lyon 9^e



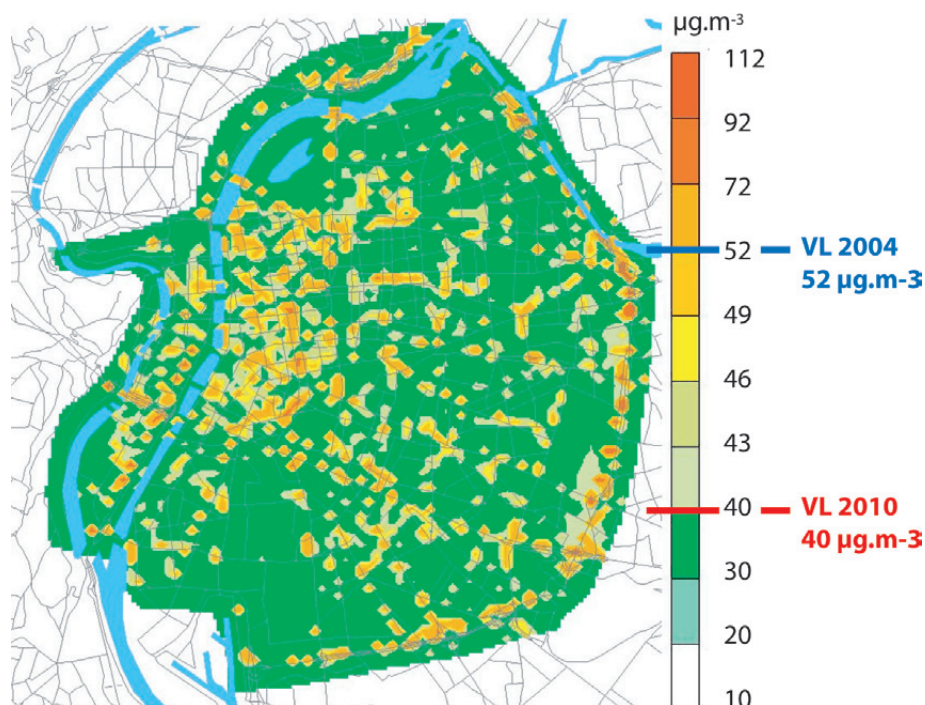
Circulation sur quai à Vaise, Lyon 9^e

6.2 Réduire le trafic automobile : un impératif environnemental

La pollution de l'air a des impacts aujourd'hui unanimement reconnus sur la santé et sur l'environnement : pollutions locales, pluies acides, dégradation de la couche d'ozone, changements climatiques... La loi sur l'air de 1996 précise le « droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

L'augmentation du trafic routier est une des causes majeures de la pollution de l'air en ville, et les rejets de polluants dans l'atmosphère ont des conséquences indéniables sur la santé. Ce trafic contribue également à l'aggravation de l'effet de serre et à l'augmentation du niveau d'ozone.

Concentration annuelles de NO₂ à l'échelle de la rue sur le centre de Lyon et Villeurbanne



Source : Coparly – Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise, arrêté le 30 juin 2008

Si la qualité de l'air de l'agglomération s'est largement améliorée, elle risque de se situer, pour de nombreux polluants, au-dessus des valeurs limites définies par l'Europe à l'échéance 2010.

UN OBJECTIF DE SANTÉ PUBLIQUE

Amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération

Les mesures sur la qualité de l'air réalisées en 2005 dans le cadre du diagnostic du Plan de protection de l'atmosphère (PPA)³⁴ de l'agglomération lyonnaise montrent une situation contrastée à l'échelle de l'agglomération suivant les lieux et les polluants.

Ainsi, une amélioration durable a été apportée sur certains polluants, notamment ceux émis par l'industrie. Ils se situent aujourd'hui largement en-dessous des seuils réglementaires suite à la mise en place de réglementation et à l'amélioration des procédés industriels. Des pics de pollution ponctuels existent néanmoins, dans le secteur de Feyzin notamment.

En revanche, la qualité de l'air de l'agglomération ne s'est pas améliorée sur des polluants émis par le transport routier, le résidentiel, le tertiaire et l'artisanat.

Les transports routiers impactent la qualité de l'air

Outre les activités humaines (industrie, tertiaire, agriculture), les transports et parmi eux, la circulation automobile, sont à l'origine de l'émission de multiples polluants. Ils représentent ainsi le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (30,4 %). Le trafic automobile est, à lui seul, à l'origine de 60 % des émissions d'oxyde d'azote dans l'agglomération lyonnaise.

Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise insiste sur le rôle essentiel joué par la circulation automobile. Six mesures sur quinze, relatives



à la circulation automobile et routière, ont été arrêtées pour améliorer la qualité de l'air. Parmi ces mesures figurent la réduction progressive de la vitesse, l'étude de la faisabilité d'un péage urbain, l'interdiction des véhicules et poids lourds les plus polluants, la généralisation des Plans de déplacement pour les entreprises (PDE) et administrations de plus de 100 salariés.

Tous les sites du réseau de surveillance de la qualité de l'air situés à proximité d'infrastructures et certains sites urbains dépassent la valeur limite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ applicable en 2010 pour le dioxyde d'azote. A Lyon et Villeurbanne, on estime que 41 % de la population sont exposés à des niveaux dépassant ce seuil. Les améliorations techniques des véhicules et le renouvellement du parc automobile ne suffiront pas à garantir le respect des seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote en tout point du territoire si l'augmentation du parc automobile et des trafics routiers se poursuivent avec les tendances actuelles.

Des conséquences sur la santé et une préoccupation majeure de la population

Des études épidémiologiques³⁵ réalisées sur l'agglomération lyonnaise ont montré que le nombre de décès annuels précipités attribuables à la pollution de l'air est de l'ordre de 220 par an (pour une zone d'étude de 800 000 habitants). Elles montrent également que l'impact de la pollution atmosphérique est lié à la pollution chronique à laquelle la population est exposée tout au long de l'année, bien avant les épisodes de « pics » de pollution décrétés par la Préfecture.

La qualité de l'air et ses implications sur la santé figurent au premier rang des préoccupations montantes dans l'agglomération lyonnaise³⁶.

Le Plan de protection de l'atmosphère

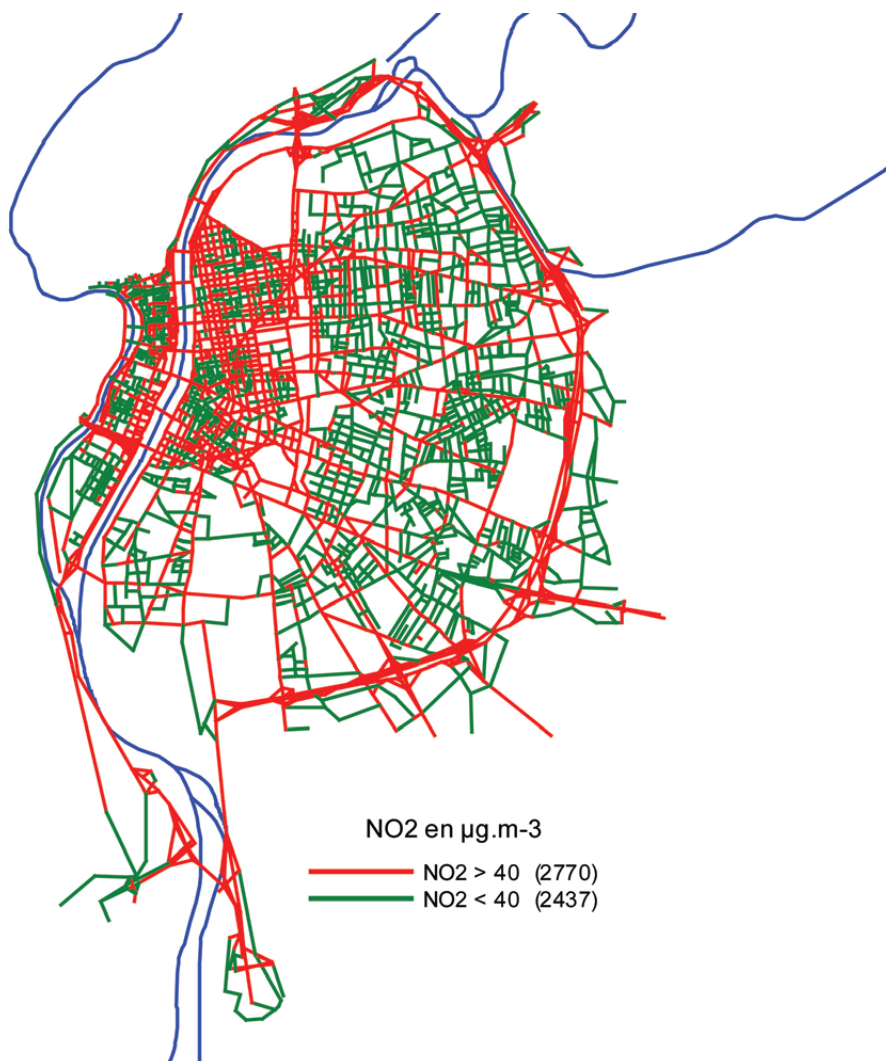
En application de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, le décret n°2001-449 du 25 mai 2001 dispose qu'un Plan de protection de l'atmosphère doit être élaboré tous les cinq ans pour chaque agglomération de plus de 250 000 habitants. Il doit définir les mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés par ce plan. Dans l'agglomération lyonnaise, le Plan de protection de l'atmosphère arrêté le 30 juin 2008 s'appuie sur un état des lieux effectué en 2005 et définit des objectifs à atteindre à l'horizon 2010.

Quelle qualité de l'air en 2010 ?

Les scénarios tendanciels à 2010 prennent en compte :

- pour le trafic routier : l'évolution technologique attendue du parc automobile (prospective Ademe) et l'évolution du trafic automobile (données DDT) ;
- pour les autres secteurs, les perspectives nationales définies dans le cadre du programme Optinec (avec ajustements de la Drire pour les grandes sources ponctuelles).

Les principaux axes pollués sur le secteur Lyon-Villeurbanne



³⁴ Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise (objectif 2010), arrêté le 30 juin 2008

³⁵ Cellule interrégionale d'épidémiologie-CIRE, Institut de veille sanitaire, travaux préparatoires du Scot

³⁶ Sondage Spiral et Institut Fournier, novembre 2004

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre

10% des émissions de gaz à effet de serre en France dépendent directement du patrimoine des collectivités locales et de façon beaucoup plus importante de leurs politiques de transport, d'urbanisme et d'habitat.

Sur le Scot de l'agglomération lyonnaise, les émissions mesurées en 2003 augmentent dans les secteurs en croissance rapide comme les transports et le résidentiel tertiaire, respectivement à l'origine de 31% et 43% des émissions de CO₂.

En France, le « plan Climat » vise, à l'horizon 2050, une réduction par quatre des émissions (« facteur 4 »); le Scot s'inscrit dans cette perspective.

Les impacts des changements climatiques annoncés commencent seulement à être anticipés au niveau local. Le Scot a naturellement vocation à organiser le développement et le fonctionnement urbain anticipant l'ère à venir de l'énergie rare et chère.

A travers l'Agenda 21 de la Communauté urbaine de Lyon adopté en 2005 et actualisé en 2007, un premier plan d'actions (Plan Climat) relatif à la lutte contre l'effet de serre a été adopté. Depuis 2008, ce projet de Plan Climat est devenu un outil de pilotage stratégique pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il pourrait être étendu à l'échelle du Scot. Il propose des éléments de diagnostic (intégrés à l'Etat initial de l'environnement du Scot), des objectifs de réduction ainsi que les déclinaisons opérationnelles (de type fiches action) permettant d'atteindre ces objectifs. Ce travail met en œuvre des actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que d'adaptation au changement climatique.

Un nouveau Plan Climat-Energie sera adopté fin 2010-début 2011 par la Communauté urbaine de Lyon.

LES LEVIERS D'AMÉLIORATION POSSIBLES

La mise en place d'un réseau ferroviaire express

Depuis 2002, l'offre ferroviaire régionale est entrée dans une nouvelle phase puisque la Région Rhône-Alpes est devenue autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux. Après cinq ans d'expérimentation, outre l'augmentation de l'offre ferroviaire sur le bassin de vie lyonnais, elle a également engagé une démarche de cadencement sur l'ensemble des TER ainsi qu'une carte de tarification multimodale.

Suite à l'élaboration d'un protocole d'accord en février 2005, un plan d'action pour le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise a été signé en septembre 2005 entre la Région, les conseils généraux du Rhône et de l'Isère, la SNCF, la communauté urbaine de Lyon, RFF, le Sytral, et les communautés d'agglomération de Villefranche et du Pays viennois. Elargi depuis au conseil général de la Loire, à Saint-Etienne Métropole et à la communauté d'agglomération des Portes de l'Isère, son objectif vise à renforcer l'intégration des différents réseaux de transports publics afin de proposer un service unifié de transport collectif et de mettre en place, le Real (Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise), à l'image du RER parisien.

Un plan d'actions à court terme (2005-2010) a été mis au point et porte sur la desserte ferroviaire (renforcement de l'offre, cadencement généralisé depuis décembre 2007), les gares (rénovation et éventuellement création), leurs accès, les parcs-relais, l'information des usagers, la billetterie et la tarification.

Des projets d'infrastructures d'ampleur à court terme ont ainsi été programmés : on peut citer la ligne de tramway express T3, la halte ferroviaire Jean Macé, le tram-train de l'Ouest lyonnais, Rhônexpress, le projet de prolongement de la ligne de métro B à la gare d'Oullins.

A plus long terme, d'autres actions visant à renforcer l'armature de transport public en matière de voyageurs dans l'agglomération lyonnaise sont envisagées : des études sont ainsi en cours sur une éventuelle réouverture de la ligne ferroviaire Sathonay-Rillieux - Trévoux actuellement dédiée au fret afin de proposer, en matière de déplacements, une alternative supplémentaire aux migrants pendulaires du Val-de-Saône.

Par ailleurs, les Scot de l'aire métropolitaine affichent l'ambition d'augmenter l'efficacité du système de transports métropolitain, et donc le fonctionnement global de cet espace en agissant sur la localisation de l'habitat et de l'emploi.

La politique de stationnement : un levier essentiel pour faire évoluer les comportements

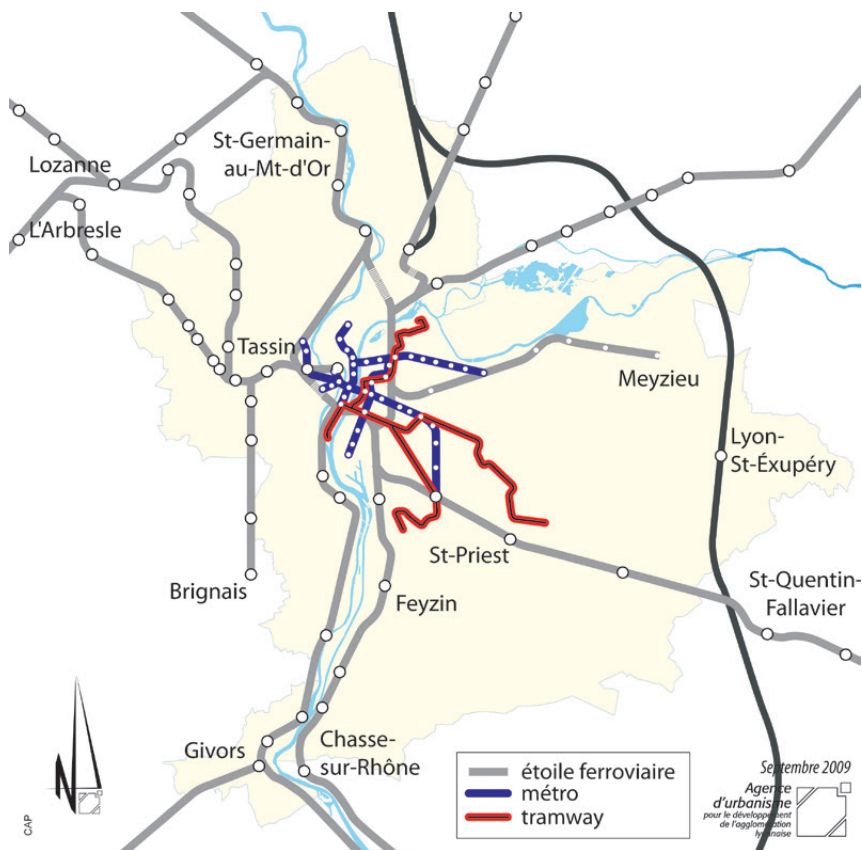
Les orientations du Plan de déplacements urbains de la communauté urbaine de Lyon adopté en 1997, reprises dans le Plan de déplacements urbains révisé de 2005, sont claires : favoriser le stationnement des résidents et des visiteurs ; dissuader le stationnement des actifs pendulaires, notamment par la mise en place de PDE, et les inciter à l'usage d'autres moyens de transport que la voiture, en particulier par le rabattement sur des parcs-relais périphériques.

Plus de 6 000 places en parcs-relais aujourd'hui : le double demain ?

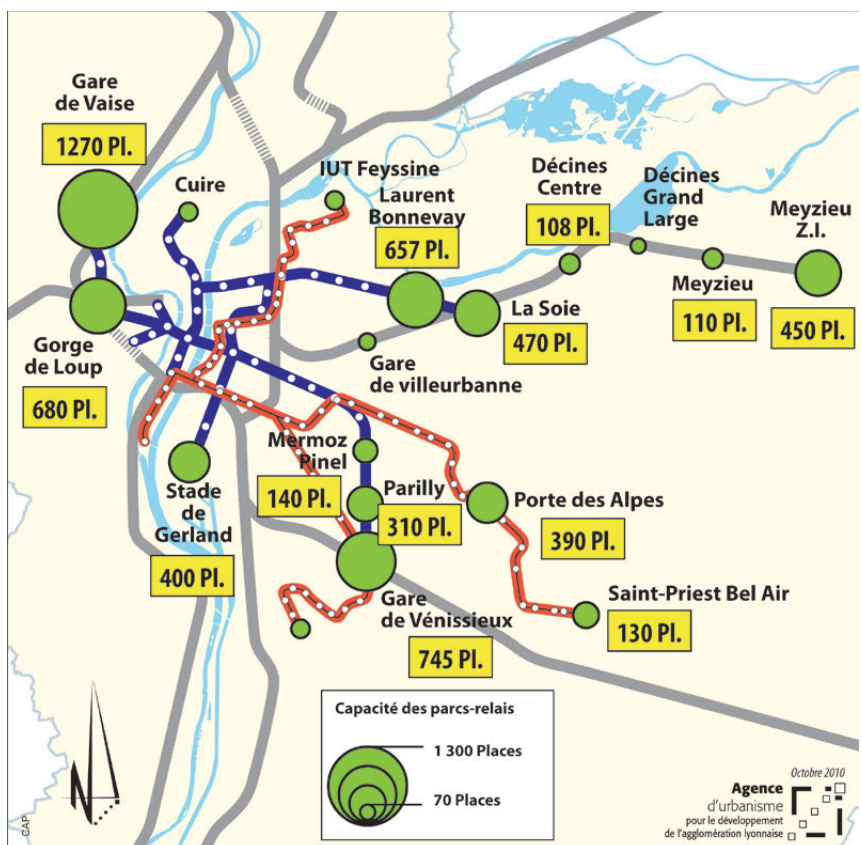
Un effort a été porté sur le développement de places dans des parkings connectés au réseau TCL et aux gares du bassin de vie lyonnais : ainsi, la capacité en parcs-relais, est actuellement de 6 580 places, dont 5 000 en lien avec le métro.

Malgré ce fort développement, l'agglomération lyonnaise ne saurait répondre aux besoins potentiels en stationnement automobile : une politique globale d'organisation des modes de rabattement (en voiture, mais aussi en transports collectifs, à vélo et à pied) sur les points d'accès aux réseaux structurants est nécessaire pour optimiser le fonctionnement du Real.

L'étoile ferroviaire et réseau de transports collectifs structurants



Les capacités des parcs-relais en 2010



Source : Sytral

Concilier des objectifs nombreux et des acteurs différents

Malgré les investissements réalisés, une politique coordonnée en matière de stationnement reste problématique à l'échelle de l'agglomération :

- le stationnement en parcs publics relève des compétences de la communauté urbaine de Lyon, les parcs-relais TCL des compétences du Sytral ;
- le stationnement sur voirie, gratuit ou payant, est du ressort des communes ;
- les contraventions sont perçues par le Trésor public.

La multiplicité des objectifs poursuivis rend complexe l'élaboration d'une politique de stationnement :

- favoriser le maintien du petit commerce en centre-ville par un stationnement de courte durée ;
- encourager les habitants des centres-villes à laisser leur véhicule personnel en leur assurant une offre de stationnement à leur domicile ;
- dissuader dans le même temps le stationnement des pendulaires ;
- développer des parcs-relais au détriment d'autres usages du sol valorisant mieux le foncier en milieu urbain.

Le Scot est un outil adapté pour définir des objectifs communs aux différents maîtres d'ouvrage.

Les modes doux : une politique marquée par des réussites, mais encore limitée dans ses résultats

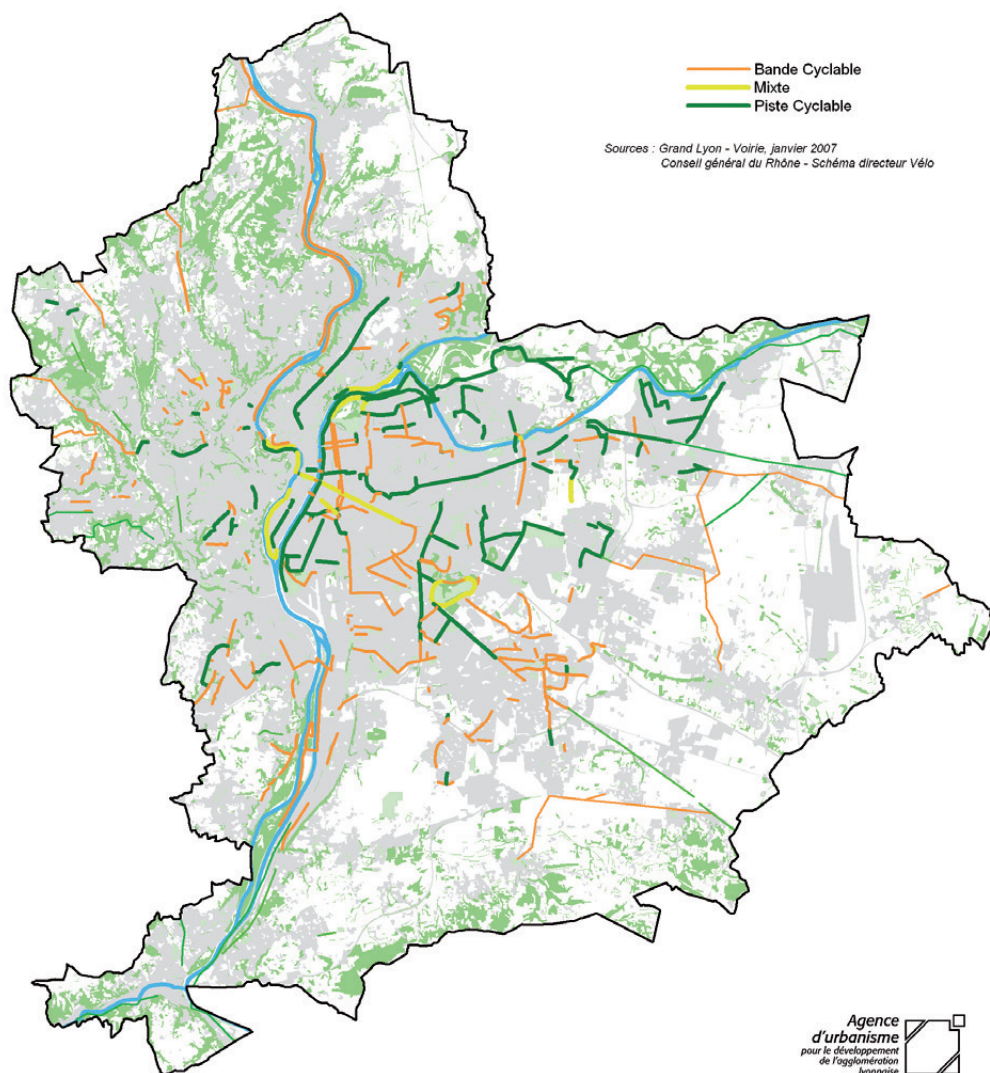
Les modes doux (marche et vélo) sont adaptés pour parcourir des distances courtes. En 2006, un déplacement sur trois s'effectue à pied dans l'agglomération et un peu moins de un sur deux dans Lyon et Villeurbanne³⁷.

La généralisation des aménagements cyclables

Si le vélo est bien adapté pour des distances comprises entre 3 et 6 kilomètres, il ne représentait que 2% des déplacements quotidiens en 2006 (contre 1% en 1995), alors que 70 % des déplacements des habitants de la communauté urbaine de Lyon à l'intérieur de l'agglomération font moins de 3 kilomètres.

Dans le respect des engagements du Plan de déplacements urbains de 1997, la communauté urbaine a adopté un schéma directeur, une charte vélo en 1998 et un plan de développement des modes doux en 2003, révisé en 2009. D'ici 2020, la communauté urbaine de Lyon s'engage notamment à porter à 920 kilomètres son réseau d'itinéraires cyclables (environ 320 aujourd'hui), et à rajouter, chaque année, aux 5 000 arceaux existants, 1 000 nouveaux arceaux de stationnement.

Un réseau d'aménagements cyclables en progression mais au maillage inachevé



Vélo'v un premier bilan très positif

En mai 2010, les villes de Lyon et Villeurbanne ont fêté le cinquième anniversaire de Vélo'v, système de location de vélo en libre-service. Son succès (315 000 locations en février 2009) repose à la fois sur une simplicité d'utilisation (une carte bancaire suffit), un fonctionnement 24 h sur 24 et un nombre élevé de stations. En 2010, le parc regroupe 4 000 vélos et le nombre de stations de location est de 340.

Le succès de ce projet a permis un retour en force de l'usage du vélo en général et devrait contribuer significativement au développement de l'usage des modes doux. Selon la dernière Enquête Ménages Déplacements de 2006, Vélo'v est utilisé pour un tiers des déplacements effectués à vélo sur Lyon-Villeurbanne.

De la même manière, la plupart des communes mettent en place des schémas cyclables pour permettre les déplacements à l'échelle locale, sous l'impulsion du Schéma directeur vélo adopté par le conseil général du Rhône en juillet 2000.

La reconquête de l'espace public au profit du piéton

Le Plan de déplacements urbains révisé de la communauté urbaine de Lyon réaffirme le souci de reconquérir l'espace urbain au profit du piéton. Outre les principes généraux d'aménagement favorisant l'accessibilité piétonne depuis 1999, le Plan modes doux de 2009 prévoit l'élaboration d'un Schéma directeur d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, d'une charte du piéton et la poursuite des opérations de type pédibus.

Le projet - en cours - de transformation de l'hypercentre de Lyon en zone 30, qui est la plus grande d'Europe, est une illustration de cette volonté de la collectivité d'agir en faveur des modes doux.

Intermodalité : dialogue entre systèmes de transport

Combinaison modes doux/transports collectifs

La marche est le premier mode utilisé avant ou après tout déplacement en transports collectifs, et les distances acceptables à pied sont directement liées à la qualité de l'offre de transport : on estime à 800 mètres la zone d'attraction d'une gare ou d'une station de métro, à 500 mètres celle d'un tramway et à 300 mètres celle d'un bus.

Les implantations d'équipements générateurs de nombreux déplacements (lycée, salle de spectacle, établissement hospitalier, etc.) devraient être pensées à faible distance des stations de transport lourd. De même, dans les pôles périurbains desservis par les TER, leur localisation à proximité de la gare devrait être privilégiée.

Les aménagements de l'espace public à proximité des arrêts de transports collectifs en faveur de la marche et du vélo apparaissent stratégiques.

Combinaison transport ferroviaire/réseau TCL

Le nombre de voyages en train augmente d'environ 7 % par an sur l'étoile ferroviaire lyonnaise (hors bassin stéphanois). Selon l'Enquête Ménages Déplacements de 2006, environ 11 000 habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise (hors bassin sté-

phanois) utilisent chaque jour le train pour venir dans le Sepal. Parmi ceux-ci, environ 40 % effectuent une correspondance avec le réseau TCL.

Sur les 35 gares en service dans l'agglomération lyonnaise, six d'entre elles sont connectées au réseau lourd structurant :

- les gares de Lyon-Perrache et Lyon Part-Dieu sont desservies par une station de métro,
- Vénissieux, gare de la ligne de Bourgoin-Jallieu et terminus de la ligne D du métro est desservie par la ligne de tramway T4,
- Vaise, desservie par les trains de Villefranche et de Roanne est un autre terminus de la ligne D du métro,
- Gorge de Loup est desservie par les trains de l'Ouest lyonnais et la ligne D.
- Jean Macé est le nouveau point d'interconnexion entre les lignes ferroviaires de Bourgoin-Jallieu et de Vienne, le métro B et la ligne de tramway T2.

En 2013, l'arrivée du métro B en gare d'Oullins fera de celle-ci un pôle d'échanges majeur avec les trains de la ligne de Givors.

Définition de l'intermodalité

Selon la définition de l'Enquête Ménages Déplacements, un déplacement est considéré comme intermodal s'il combine plusieurs modes de transports mécanisés (hors marche à pied). En revanche, il ne l'est pas s'il combine seulement des modes de transports du réseau TCL. Ainsi,

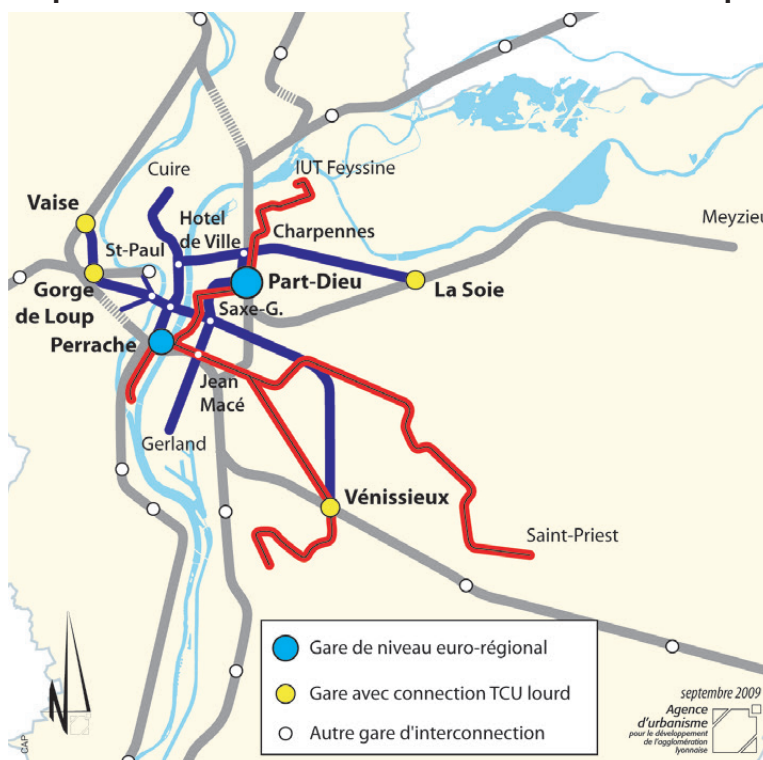
l'intermodalité concerne environ 2 % des déplacements mécanisés. Les pratiques intermodales peuvent donc paraître mineures, mais elles sont en fait plus répandues lorsque les déplacements sont liés à des motifs dits « obligés » (travail, études, école). Multipliées par quatre en vingt ans, elles ne cessent de progresser.

Les marges de progrès pour l'intermodalité, sous toutes ses formes, sont considérables. Même si le rabattement automobile en gare ou en parc-relais est en augmentation ces dernières années, il ne saurait être le seul levier. Il implique souvent des besoins de foncier, des coûts d'investissements et d'entretien importants. C'est pourquoi l'organisation du rabattement en transports collectifs et le développement des emplacements réservés aux vélos doivent aussi faire l'objet de politiques coordonnées avec le stationnement automobile.

A travers l'évolution de l'offre ferroviaire métropolitaine et les efforts entrepris en matière de modes doux, l'agglomération lyonnaise dispose de leviers potentiels permettant de limiter l'usage de la voiture en ville. Pour autant, beaucoup reste à faire notamment en matière de coordination de politiques publiques et de dialogue entre acteurs institutionnels.

³⁷ Agence d'urbanisme de Lyon, Sytral - Enquête Ménages Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise : principaux résultats. - Juin 2006

Les points d'interconnexion entre réseaux structurants de transports collectifs



6.3 Quelles évolutions de la mobilité à 20 ans ?

L'avenir n'est pas tracé concernant l'évolution de la mobilité mais un certain nombre de tendances lourdes incitent à envisager un tournant pour les pratiques de déplacement dans les années à venir. Renchérissement de l'énergie et engagements nationaux pour la lutte contre l'effet de serre apparaissent comme des appels à maîtriser la mobilité automobile.

Une structuration du développement urbain plus en adéquation avec les systèmes de déplacement collectif apparaît nécessaire pour permettre d'assurer un fonctionnement optimal de l'espace urbain.

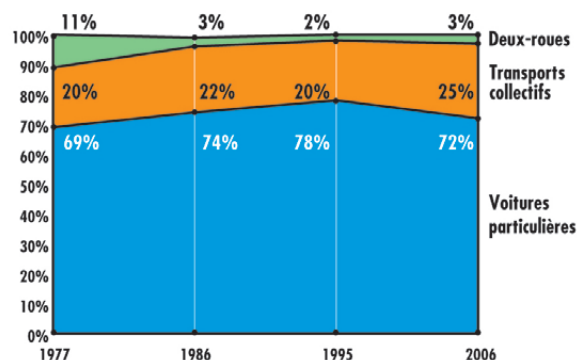
LES EVOLUTIONS CONSTATEES

Une mobilité dépendante des évolutions démographiques, des modes de vie, du prix de l'énergie et des politiques environnementales

Différentes évolutions de fond, indépendantes des choix d'aménagement et de structure de la ville, pourraient avoir des incidences fortes sur la mobilité dans les années à venir, et peuvent tout autant contribuer à l'accroissement des mobilités que tendre vers leur réduction.

Il est difficile de corréler strictement l'usage de la voiture et les mobilités aux évolutions démographiques comme le vieillissement, l'allongement de la scolarité et l'élévation du niveau d'instruction. En effet, si la mobilité décroît globalement avec l'âge, le vieillissement ne saurait être synonyme de réduction de l'utilisation de la voiture. Même si la possession du permis de conduire et l'accès à la voiture se généralisent, ils ne signifient pas pour autant un accroissement de son usage.

Evolution des parts de marché des modes mécanisés dans l'agglomération lyonnaise



Source: EMD 1977, 1986, 1995 et 2006

Parmi les facteurs qui peuvent contribuer à favoriser l'usage de la voiture, on peut citer la diversification des motifs de déplacement, la disjonction entre lieux d'habitat et d'emploi constatée jusqu'à aujourd'hui (travail moins stable, généralisation de la bi-activité dans les couples), l'individuation des modes de vie et leur désynchronisation. Néanmoins, l'augmentation des prix des carburants, les engagements nationaux pour la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la montée en puissance de préoccupations environnementales influenceront fortement les comportements des ménages.

Les premières indications de baisse de la mobilité

Des données récentes tendent à montrer une évolution sensible par rapport aux tendances mesurées dans les périodes antérieures : on observe ainsi au niveau national en 2005 une baisse de 1,4 % de la circulation des voitures particulières pour la première fois depuis le choc pétrolier de 1973. L'augmentation du budget consacré à la voiture, notamment celui des carburants suite à la hausse des prix survenue en 2003, explique en partie la baisse de l'usage de la voiture.

Les enquêtes Ménages Déplacements réalisée sur l'aire métropolitaine lyonnaise (en 2006) et sur l'agglomération lilloise (en 2005), sont les premières à indiquer une baisse significative de la mobilité quotidienne. Alors que chaque habitant de l'agglomération lyonnaise réalisait en moyenne 3,63 déplacements par jour en 1995, il n'en faisait plus que 3,36 en 2006, soit une baisse de 7,5 %³⁸.

Après 30 ans d'augmentation constante de la mobilité, on assiste pour la première fois à un renversement de tendance. Cette baisse de la mobilité concerne la voiture puisque le nombre total de déplacements en voiture a diminué de 17% entre 1995 et 2006. Mais elle ne signifie pas pour autant une baisse du trafic puisque la longueur moyenne des déplacements automobiles a augmenté de 7% entre les deux dates.

LES ÉVOLUTIONS POSSIBLES

Les modélisations de trafic à l'horizon 2015

Dans le cadre du programme Télescope, le Laboratoire d'économie des transports (Let), en partenariat avec le bureau d'études Isis et le Cete de Lyon, a élaboré en 2000 un modèle de prévision des trafics à l'horizon 2015. A partir d'hypothèses relatives à la croissance économique, aux mesures d'investissements et d'exploitation dans les transports et aux formes urbaines, des scénarios prospectifs ont ainsi été réalisés sur la grande agglomération lyonnaise. Ce modèle prend en compte les déplacements de personnes et de marchandises, locales et nationales. Il met en relation plusieurs modèles sectoriels existants, pour aboutir à ces prévisions.

Cette modélisation nous montre que :

- Une action volontariste sur les transports se traduisant par un fort développement des transports collectifs de surface, une réduction des capacités routières concernées, une diminution des capacités de stationnement et la mise en place de péages automobiles, permet de réduire le trafic entre le secteur central et la périphérie. En revanche, les déplacements de périphérie à périphérie continuent à augmenter ;
- La localisation des habitants et des emplois apparaît déterminante: un recentrage fort sur Lyon, Villeurbanne et la première couronne au détriment des secteurs périphériques, limite le nombre et la portée des déplacements automobiles. Des actions concernant uniquement l'amélioration de l'offre de transport sont insuffisantes pour limiter la congestion.

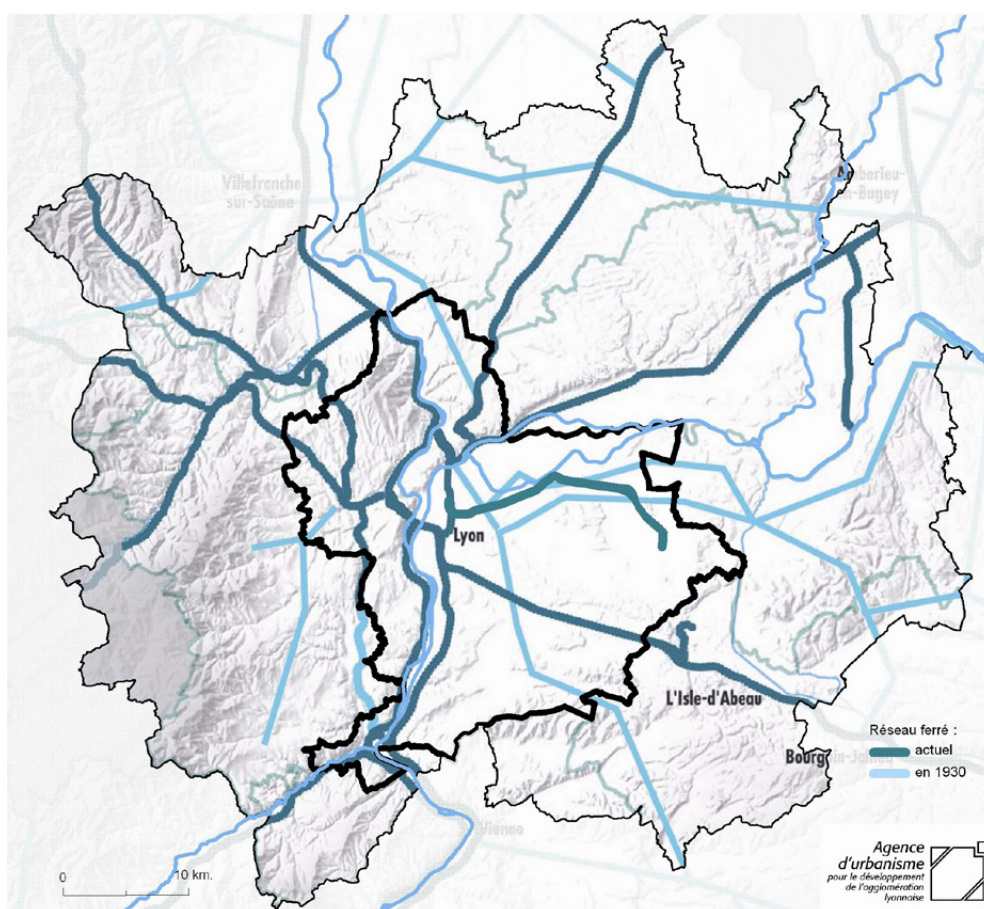
Les pratiques de mobilité en 2030 : évolution ou bouleversement ?

Le phénomène de périurbanisation des 40 dernières années est la conséquence d'un modèle de développement s'appuyant très majoritairement sur les déplacements automobiles. Ce modèle est encore aujourd'hui prégnant. Si les paramètres restent inchangés, il y a de fortes chances pour que celui-ci soit encore très actif dans 20 ans, malgré les investissements réalisés dans les grandes agglomérations en faveur des transports publics (métro, tramway, lignes fortes bus, parcs-relais).

Les projets autoroutiers inscrits dans la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée en janvier 2007 (cf. « Rayonnement européen : des progrès encore possibles » p. 63), nous montrent en effet que l'aménagement reste fortement associé aux infrastructures lourdes de transport routier, même si ces projets ne devraient pas aboutir avant 2015-2020 en raison des temps nécessaires liés aux études, à la concertation et aux travaux de réalisation.

³⁸ Sur Lille, la mobilité quotidienne est passée de 4 déplacements moyens par habitant en 1998 à 3,76 en 2006, restant cependant supérieure à celle observée en 1987.

Evolution du réseau ferroviaire entre 1930 et 2010



Plus de 560 km de voies de chemin de fer parcouraient l'aire urbaine en 1930 ; il en reste aujourd'hui 350 km, soit une diminution de près de 40 % du réseau ferroviaire.



Au demeurant, des inflexions plus ou moins remarquables sont relevées depuis le début des années 2000, qui peuvent laisser penser que le scénario des mobilités en 2030 n'est pas encore tout à fait écrit.

En effet, les moteurs de l'auto-mobilité semblent quelque peu s'enrayer. Les enquêtes Ménages Déplacements menées à Lille et à Lyon montrent pour la première fois une baisse du nombre quotidien de déplacements automobile par personne.

Les coopérations entre autorités organisatrices de transports publics se renforcent à l'échelle de l'aire métropolitaine (protocole Real) et la fréquentation des TER augmente significativement, tandis que l'évolution annuelle du trafic automobile s'infléchit d'après l'enquête Cordon de 2005.

Le coût des énergies fossiles augmente et va augmenter dans des proportions importantes d'ici 2030 ; la sensibilité des citoyens aux questions environnementales va se renforcer.

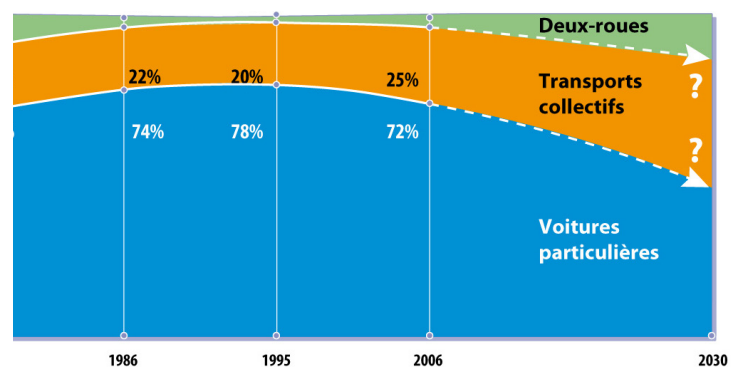
Enfin, les pouvoirs publics commencent à mettre en œuvre un peu partout en Europe des systèmes tarifaires qui visent tous à rendre payant l'usage des infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou de transports collectifs, afin de dégager de nouvelles sources de financement et pour améliorer le fonctionnement global de leurs systèmes de transport. La France – et l'agglomération lyonnaise – ne sauraient rester longtemps à l'écart de ce mouvement qui laisse entrevoir une autre mobilité pour 2030.

L'agglomération lyonnaise doit s'y préparer, en ayant à l'esprit trois difficultés majeures, qui peuvent se révéler autant de pierres d'achoppement :

- le tarissement des financements publics pour les transports collectifs alors que les collectivités ont beaucoup investi depuis 20 ans et qu'il faut maintenant faire face aux charges d'exploitation découlant de ces investissements ;
- le fait que les signes de retournement exposés plus haut ne concernent durablement que la partie centrale du territoire métropolitain (et peut-être Saint-Etienne), alors que dans les autres secteurs les habitants n'ont pas aujourd'hui de réel choix modal pour se déplacer et restent captifs de l'automobile pour leurs déplacements quotidiens ;
- les coordinations encore trop faibles entre les politiques de déplacements, très cloisonnées en raison d'une démultiplication des compétences en matière de transports, et les politiques d'aménagement et d'urbanisme.

Les modalités de localisation de l'urbanisation et des équipements auront un impact très fort sur les pratiques de déplacements des 20 prochaines années.

Evolution projetée des parts de marché des modes mécanisés



EMD 1977, 1986, 1995 et 2006

Enjeux pour l'agglomération

L'agglomération lyonnaise est confrontée comme tous les territoires urbains à un tournant dans les pratiques de déplacements par rapport aux évolutions des cinquante dernières années.

Les enjeux auxquels il faut répondre sont les suivants :

- Mieux organiser le développement urbain afin de rendre possible de développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle ;
- Permettre le développement des transports collectifs et l'accès à pied ou à vélo aux équipements et services du quotidien ;
- Proposer à l'échelle métropolitaine un système unifié de transports collectifs ;
- Trouver les sources de financement permettant d'exploiter et de développer un tel système ;
- Généraliser des principes d'aménagement renforçant les possibilités d'usage du vélo et de la marche à pied et favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture « solo » : transports collectifs, covoiturage, plans de déplacement d'entreprises, etc.

7. DES TERRITOIRES AUX CARACTÉRISTIQUES AFFIRMÉES

Au-delà des évolutions générales qu'a connues l'agglomération et des enjeux auxquels elle doit chercher à répondre, la réalité physique et géographique du territoire oblige à effectuer un diagnostic différencié selon les secteurs.

Ainsi, l'est et le sud, territoires d'expansion « naturelle » de l'agglomération, sont porteurs de lourds enjeux de développement ; sur ces secteurs, un travail de composition et de ménagement des espaces urbanisés apparaît nécessaire.

L'ouest et le nord, espaces plus préservés, organisés autour de collines et de vallons, doivent quant à eux mieux intégrer les logiques de développement de l'agglomération.

Enfin, le secteur Centre, porteur d'enjeux de développement métropolitains, doit conforter son rôle tout en s'ouvrant sur les territoires périphériques.

7.1 Diagnostic du territoire Est Sepal

Le développement de l'Est Sepal, territoire stratégique pour l'agglomération, ne s'est pas toujours réalisé sur un mode valorisant. Entre la ville-centre et le nord de l'Isère, ce secteur a accueilli depuis 40 ans activités industrielles et logistiques, et infrastructures d'agglomération. Au regard des enjeux identifiés dans la première partie du diagnostic, l'Est Sepal nécessite la définition d'un projet urbain, paysager et économique de plus grande qualité.



L'EST SEPAL SE STRUCTURE SELON UN SYSTÈME DE COURONNES

La première couronne enserrée entre le boulevard Laurent Bonnevey et le Boulevard urbain est (BUE), dense, composite, se restructure autour de grands projets d'agglomération (grands projets de ville, opérations de renouvellement urbain, projet de Carré de Soie, Renault Trucks, Puisoz), et s'ancre à la ville centre à partir de lignes fortes de transports en commun (métro D, tramway T2 et T3, Trolley C3).

La deuxième couronne se développe de part et d'autre de la rocade Est, qui en constitue l'épine dorsale. Elle est composée de secteurs monofonctionnels (équipements, zones économiques, secteurs résidentiels pavillonnaires et ensembles collectifs), juxtaposés par une politique de « zoning ». Les communes y sont confrontées à des enjeux de restructuration après une phase de développement résidentiel extensif (années 1970-1980).

La troisième couronne regroupe des communes périurbaines, caractérisées par une dominante d'habitat individuel, au contact de la couronne verte de l'agglomération. Les communes localisées à proximité de l'aéroport de Saint Exupéry sont concernées par un cumul de prescriptions issues du plan d'exposition au bruit de l'aéroport et de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Des axes radiaux ont également guidé le développement urbain

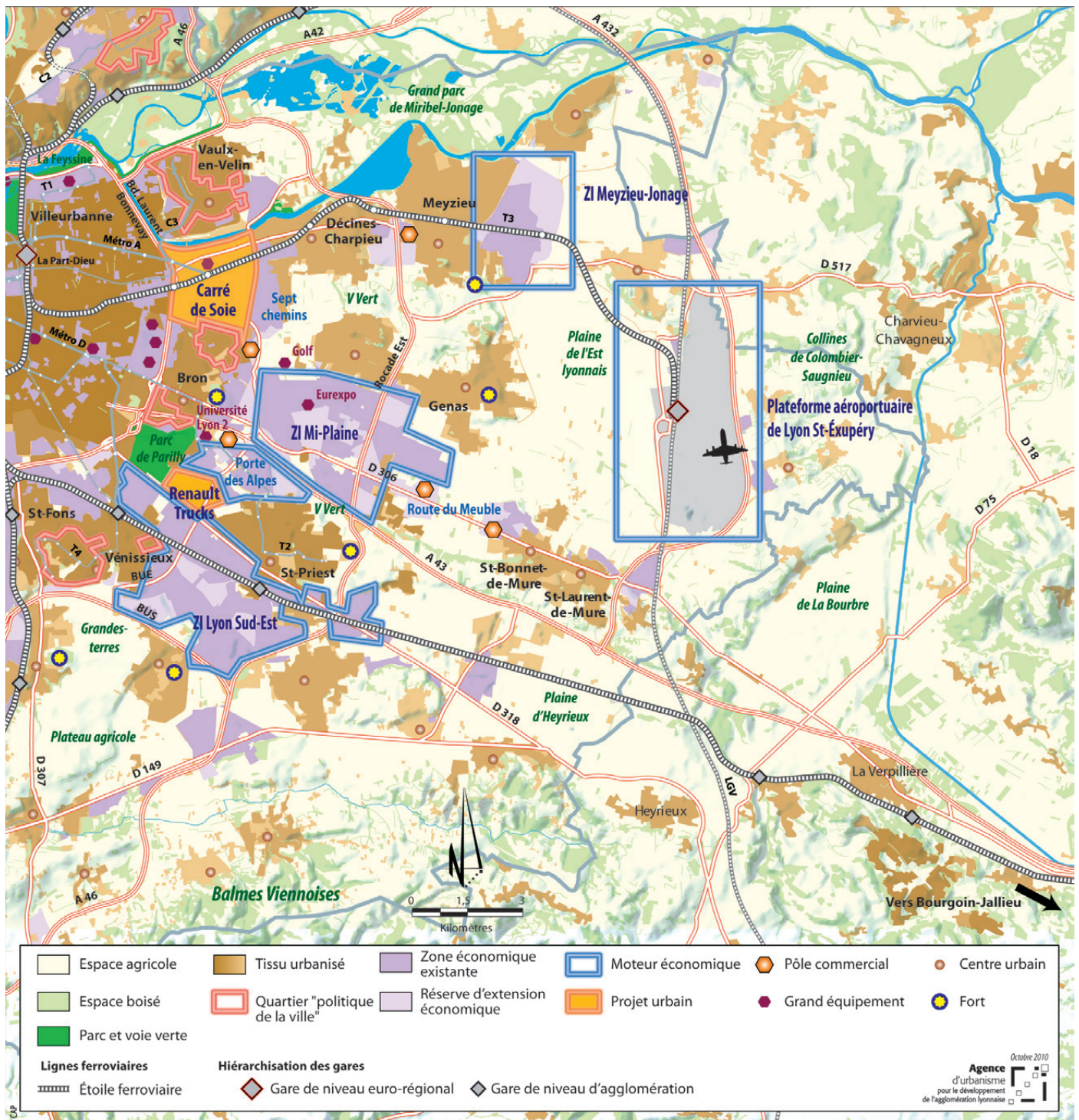
L'axe A43/RN6 est un axe majeur du développement est-ouest de l'agglomération. Il a guidé les aménagements selon une logique de la « ville automobile », à proximité de l'axe ferroviaire Lyon-Grenoble.

La RD517, axe radial de développement, doublée par le tramway T3 jusqu'à la zone industrielle de Meyzieu, irrigue des territoires aux densités décroissantes, qui connaissent de fortes mutations urbaines autour des stations Tram.

La RD29 (« route de Genas ») traverse quant à elle des tissus urbains.

La RD518 (« route d'Heyrieux »), qui suit la voie ferrée Lyon-Grenoble, constitue un 4^e axe radial de développement.

Organisation du territoire Est



UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE POUR L'AGGLOMÉRATION

Le caractère stratégique de l'Est Sepal, territoire d'extension de l'agglomération en raison de sa configuration géographique, est affiché depuis les études de l'Oream dans les années 1960. Pôle de développement économique majeur pour l'aire métropolitaine, c'est aussi un important territoire d'accueil résidentiel. Ainsi, le Schéma directeur de 1992 considère ce territoire comme le lieu « d'accueil d'équipements d'intérêt général pour l'agglomération et l'aire métropolitaine, et d'une part importante du développement économique et résidentiel ».

UN PÔLE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE MAJEUR POUR L'AGGLOMÉRATION

Principal pôle de développement économique de l'agglomération

L'Est Sepal est le principal pôle de développement économique de l'agglomération. 40% des surfaces économiques du Sepal s'y localisent actuellement (2 300 hectares).

Ce pôle d'emplois de l'agglomération (104 820 000 emplois salariés privés en 2007, soit 20% des emplois du Sepal) est en progression (27 755 emplois salariés privés supplémentaires entre 1997 et 2007) (source Unedic, 31 décembre 2007). Il est composé d'un tissu économique diversifié.

A proximité, dans le Scot Nord-Isère voisin, le pôle économique de l'Isle d'Abeau-Bourgoin totalise environ 1 500 hectares de zones d'activités.

Dans la période récente, le rythme de consommation de foncier économique a été soutenu dans l'Est Sepal (43 hectares par an entre 2000 et 2005, selon la source satellitaire Spot Thema) ; ce rythme est encore plus élevé dans le Nord-Isère voisin (53 hectares par an).

Encore des réserves à vocation économique

L'Est lyonnais comporte encore d'importantes réserves pour le développement économique : 1 200 hectares dans les PLU en vigueur, en dehors des 275 hectares réservés pour l'extension de l'aéroport de Saint Exupéry, soit près de 58% des réserves de sites économiques du Sepal. En miroir, dans les territoires situés à l'est de l'A432, sont réservées dans les documents d'urbanisme d'importantes surfaces pour le développement économique (près de 800 hectares entre l'agglomération pontoise et l'agglomération Nord-Isère).

UN TERRITOIRE D'ACCUEIL RÉSIDENTIEL

Pôle de développement économique, l'Est Sepal est également un territoire d'accueil résidentiel qui possède environ 450 hectares de zones d'urbanisation future à vocation d'habitat (PLU en vigueur au 1^{er} janvier 2006), soit environ un tiers des réserves du Sepal, sans compter un fort potentiel de renouvellement des tissus anciennement urbanisés, notamment autour du boulevard urbain est en construction et à proximité du boulevard Laurent Bonneville.

A contrario, le développement résidentiel des communes proches de l'aéroport est considérablement limité par la zone C du plan d'exposition au bruit ou par la limitation en capacité d'accueil totale en population fixée par la DTA. Les capacités des PLU en vigueur ne suffiront pas pour répondre aux besoins en logements estimés. Entre 2010 et 2030, le Scot se fixe l'objectif de construire plus de 1 850 logements par an dans l'Est Sepal. Un des enjeux pour le long terme sera donc de renforcer les possibilités de construire des logements dans les secteurs bien équipés et bien desservis par les transports en commun.

DES FORMES DE DÉVELOPPEMENT PEU VALORISANTES

L'Est Sepal a connu des formes de développement peu valorisantes et parfois mal articulées avec les territoires environnants (concentration de la précarité, déficit de qualité urbaine, développement extensif).

Concentration de la précarité

Ce territoire connaît des disparités sociales importantes. Le déséquilibre dans la répartition des logements sociaux, qui caractérise l'agglomération, se reproduit à l'échelle de l'Est Sepal. En 2004, les logements sociaux représentaient 50 % des résidences principales en première couronne, 19 % en deuxième couronne, et 3 % en troisième couronne. Les revenus moyens par ménage sont environ 50 % supérieurs en troisième couronne par rapport à la première couronne, où ils ont eu tendance à diminuer entre 1990 et 2003.

Crise du logement

L'accès de plus en plus difficile au logement est une réalité bien présente à l'est. La forte hausse des prix (+ 31 % dans le neuf entre 2000 et 2005) bloque les parcours résidentiels des jeunes ménages à revenus modestes et intermédiaires. Les demandes en logement social sont toujours importantes (8 000 en 2007, source Odelos). Le déficit en logements locatifs sociaux se portait à 1 464 logements en 2007 (source inventaire SRU).

Le programme local de l'habitat de la Communauté de communes de l'Est lyonnais soulignait en 2002 les difficultés de logement pour les jeunes, les ménages aux revenus moyens, les personnes âgées. L'urgence de la diversification de la production de logements est d'actualité.

Déficit de qualité urbaine et de planification

La juxtaposition d'opérations assez autonomes a composé un territoire manquant parfois de lisibilité et dont les aménagements souffrent d'un certain déficit de qualité urbaine. Les secteurs de grands ensembles initialement mal accompagnés en termes d'équipements et d'espaces publics ont marqué la première couronne. Les opérations de lotissements en « nappe » ont manqué d'organisation et de qualité.

Les grandes zones industrielles, dont certains aménagements sont aujourd'hui vieillissants, constituent de larges enclaves dans le territoire. Les efforts de requalification des espaces publics ont peu d'effet sur le renouvellement des espaces privés, même si cela ne nuit pas à leur occupation (activités économiques dynamiques). La cohabitation entre zones économiques et zones résidentielles pose problème.

Les importantes surfaces commerciales périphériques, peu reliées aux espaces environnants, ont entraîné une fragilisation du commerce des centres-villes et génère une concentration de flux routiers posant d'importantes difficultés de circulation.

La géographie de plaine a facilité des formes de développement extensives, consommatrices d'espaces. Entre 2000 et 2005, 68 % de la consommation foncière économique du Sepal se situe à l'est (source Spot Thema), du fait notamment de la forte pression de la logistique sur ce territoire. L'enjeu dans le cadre du Scot sera de trouver de nouvelles façons de combiner développement économique, densité et qualité.

Difficiles efforts de valorisation

Les équipements de rayonnement métropolitain souffrent de leur relatif enclavement et de la mauvaise qualité de leur desserte : université et Ecole de santé militaire à Bron, ENTPE et Ecole d'architecture à Vaulx-en-Velin, IUFM à Villeurbanne, Grand Parc Miribel Jonage, aéroport d'affaires de Bron. L'attractivité internationale d'Eurexpo est pénalisée par une médiocre desserte en transports en commun. Les synergies entre l'université et le parc technologique de Porte des Alpes sont encore faibles. Les actions de requalification des quartiers d'habitat social pourraient davantage profiter des projets d'agglomération qui se développent à proximité.

L'importante opération de Porte des Alpes crée un nouveau mode de développement économique dans l'est ; mais elle n'a pas encore permis de créer le « secteur de densité urbaine aux fonctions composites » prévu initialement par le Schéma directeur de 1992.

La mise en valeur de la plaine du Biézinv Vert nord (au sens du Sdal), dans sa partie nord, ne fait que débiter avec la création d'un projet nature. L'insertion paysagère de la rocade Est reste encore à améliorer. Le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise prévoyait un certain nombre de sites stratégiques de développement économique mais certains n'ont pas trouvé de concrétisation à ce jour (la Glayre, à Vaulx-en-Velin, le secteur de Mangetemps à Mions), ce qui incite à reconsidérer la vocation de ces sites.

UN CAPITAL AGRICOLE ET PAYSAGER

L'Est Sepal accueille une partie de la couronne verte et de la trame verte (Parilly, Grand Parc de Miribel Jonage, plaine du Biézin-V Vert nord (au sens du Sdal)), éléments du réseau maillé des espaces naturels et agricoles de l'agglomération. Modernisée, remembrée, irriguée, bénéficiant de sols de qualité, l'agriculture représente un potentiel économique avec près de 10 000 hectares de cultures parfois à forte valeur ajoutée.

Les espaces de respiration offerts par les grands parcs (Miribel Jonage et Parilly), le fleuve, les sites agricoles, les chemins de randonnée, mais aussi le patrimoine bâti en particulier les forts qui ponctuent le territoire offrent des lieux récréatifs de proximité. La valeur de ces espaces a conduit les communes à renforcer leur protection dans les plans locaux d'urbanisme, au-delà des dispositions du schéma directeur de 1992.

La mise en valeur de certains de ces espaces a été amorcée : projet de l'Anneau bleu, branche sud du V Vert (coulée verte). Mais la mise en réseau de ces espaces est incomplète (aucun lien entre les espaces nature de la communauté urbaine de Lyon et les aménagements de la Communauté de communes de l'Est lyonnais) ; certains aménagements prévus au Schéma directeur peinent à voir le jour (extension de Parilly vers l'est par exemple) ; surtout leur sur fréquentation démontre un fort déficit d'espaces de détente et de nature dans l'Est lyonnais.

Des questions environnementales non résolues

La richesse des espaces naturels et agricoles qui constituent l'ensemble le plus important de l'agglomération est soumise à l'épreuve des extensions possibles de l'urbanisation et des grands projets d'infrastructure. La pérennité de l'agriculture dépendra aussi de l'aptitude des espaces agricoles à résister.

Les grandes cultures doivent s'adapter au marché dans un contexte en forte évolution. Les filières agricoles subissent les évolutions macroéconomiques (concurrence, diminution des aides de la politique agricole commune, crises sanitaires). L'enjeu pour le Scot est double :

- asseoir les limites de la trame verte et de la couronne verte, afin de leur assurer une protection et une gestion pérennes dans le cadre d'un projet global,
- inciter les politiques publiques (Enap portés par le conseil général, projets nature portés par les intercommunalités) à valoriser ces espaces pour que leur fonction économique ou leur fonction d'usage complète leur protection juridique.

L'Est Sepal partage avec les Scot voisins (Nord-Isère et Boucle du Rhône en Dauphiné), la problématique de la ressource en eau. D'un intérêt stratégique pour l'agglomération, le fonctionnement de cette ressource présente des signes croissants de fragilité en quantité et en qualité. Des conflits d'usage sont à prévoir à court terme entre une agriculture extensive fortement consommatrice d'eau et les zones d'activités et d'habitat qui contribuent également à l'imperméabilisation des sols.

Il est donc essentiel de trouver les conditions d'un développement maîtrisé de l'Est lyonnais, compatible avec la préservation de ses ressources. La prise en compte des préconisations des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux de l'Est lyonnais et de la Bourbre par les différents Scot concernés sera déterminante pour la protection de la ressource en eau.

Enfin, l'Est Sepal contribue pour une part essentielle à l'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise en matériaux de construction. La gestion à long terme de cette ressource précieuse pour l'agglomération et le devenir des sites après exploitation (réutilisation, intégration paysagère, protection de la nappe) sont des questions majeures à traiter par le Scot.

Saturation routière et desserte insuffisance en transport en commun

L'Est Sepal se caractérise par sa bonne accessibilité routière. Le maillage routier et autoroutier constitué dans les années 1970-1980 a encore été conforté par la réalisation de la rocade Est, de l'autoroute A432 (2003), et l'amorce de plusieurs tronçons du futur boulevard urbain Est (tronçon Porte des Alpes sud livré en 2004), imaginé dans les années 1970-1980.

La bonne accessibilité routière de l'Est Sepal n'empêche pas une saturation des infrastructures. Les niveaux de trafic sont de plus en plus élevés et certains axes créent des effets de coupure et des nuisances importantes au cœur du territoire (environ 150 000 véhicules par jour sur le boulevard Laurent Bonnevey, 120 000 sur l'autoroute A43, 75 000 sur la rocade Est).

La réalisation du boulevard urbain est, et la constitution possible d'une « façade économique » en continu, risquent de former une coupure supplémentaire dans l'organisation urbaine de l'Est Lyonnais. La trame viaire intermédiaire et de proximité est insuffisante dans certains secteurs. Elle est pénalisée par l'existence de grandes emprises infranchissables (équipements, zones d'activités et grands secteurs d'habitat pavillonnaire) qui favorisent la dépendance à l'automobile.

L'accessibilité tend ainsi à devenir un handicap (saturation routière, nuisances pour les riverains, menaces sur les ressources naturelles).

La desserte en transports en commun s'est amélioré avec le prolongement du métro A jusqu'à l'arrêt la Soie à Vaulx-en-Velin, la réalisation de la ligne forte C3 entre le centre de Vaulx-en-Velin et la Part-Dieu, et du tramway T4 entre Vénissieux et la Part-Dieu. La création du tramway T3 relie à la Part-Dieu les pôles urbains de Villeurbanne, de Décines et de Meyzieu. La réalisation de la liaison ferroviaire expresse entre la Part-Dieu et Lyon-Saint Exupéry (Rhônexpress) permettra une desserte performante en transport en commun de l'aéroport.

Des pôles intermodaux majeurs, portes d'entrée dans l'agglomération, se constituent autour de la gare de Vénissieux et du pôle de La Soie (Villeurbanne-Vaulx-en-Velin), et à une autre échelle, de la gare de Saint Exupéry.

Pas de liaisons efficaces en rocade en transports en commun

Ces réalisations sont importantes, mais il demeure une zone d'ombre de la desserte en transports en commun sur la partie centrale de ce territoire autour de la route de Genas (Eurexpo, Mi-plaine Chassieu/Genas), à laquelle il sera nécessaire de répondre pour accompagner le développement urbain prévu sur cet espace central du territoire Est.

Concernant les communes de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais, la mise en œuvre de transports en commun performants est désavantagée par la faible densité des territoires à desservir.

De plus, le desserrement constaté des emplois et des activités depuis le centre de l'agglomération n'a pas été accompagné de création de transports en commun de « rocade » : les liaisons au centre (« en radiales ») ont été renforcées. Mais les liaisons nord/sud restent pénalisées. La ligne « A8 », qui doit relier le pôle de Vaulx-en-Velin à celui de Vénissieux-Saint Fons, constitue un enjeu majeur pour le développement du territoire Centre Est.

Le cœur de l'Est Lyonnais est mal relié de façon radiale au système des transports en commun, (secteurs économiques de Mi-Plaine, Eurexpo, Chassieu et Genas).

Au-delà du périmètre du Sepal, l'enjeu de la desserte des agglomérations ponctuelle et du Nord-Isère

Le territoire du Scot Boucle du Rhône en Dauphiné n'est pas desservi par une ligne forte de transports collectifs, ce qui entraîne une forte dépendance à la voiture pour les trajets en direction de l'agglomération. Ce Scot a cependant inscrit le principe du prolongement de Lea en direction de Pont-de-Chéruy. L'accès en transports en commun des deux Scot voisins de l'aéroport de Saint Exupéry est à organiser.

La liaison directe ferroviaire la Part-Dieu/Lyon-Saint Exupéry (Rhônexpress) et le contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise offrent des opportunités pour relier les pôles urbains de Pont-de-Chéruy et de l'Isle d'Abeau à l'agglomération Lyonnaise et à la gare multimodale de Saint Exupéry.

Au-delà, il s'agit donc de construire un véritable réseau TCSP pour l'Est Sepal prenant en compte d'une part les besoins de liaison en rocade, d'autre part les connexions nécessaires avec le réseau express régional (TER), et le réseau des lignes à grande vitesse (projets Lyon-Turin et le futur contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise).

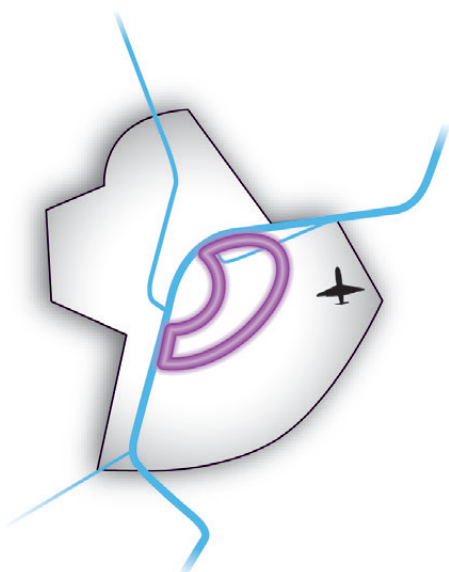
Le réseau des modes doux reste insuffisamment maillé

La mise en place de pistes cyclables dans le cadre de l'Anneau bleu et de la ligne de tramway T3 apportera des réponses dans le secteur nord, mais ne satisfera pas les besoins de continuité d'itinéraires dans l'ensemble de l'Est Sepal.

DEUX TERRITOIRES À ENJEU

Deux territoires aux enjeux distincts se dégagent dans l'Est Sepal :

- le secteur situé au contact immédiat du centre de l'agglomération, non plus considéré comme une périphérie, mais appelé à jouer un rôle central et à ce titre dénommé « Centre Est »;
- les territoires situés à proximité de la plate-forme multimodale de Lyon-Saint Exupéry, qui constituent à la fois un bassin de vie de l'agglomération et un espace métropolitain à fort enjeu, identifié comme tel par la DTA du fait de la présence de la plateforme.



Le Centre Est

Les constats

Le Centre Est forme un ensemble urbain plus encombré que composé, globalement peu dense et « zoné », imbriqué à l'Ouest mais composé 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).

Le Centre Est est marqué par 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 »).

Ce territoire est pénalisé par la saturation des infrastructures routières et autoroutières, par un déficit de maillage viaire de proximité et par un déficit d'offre de transport en commun en rocade, mais aussi en radiale dans la partie centrale pour accompagner le développement.

Le poids des zones économiques dans le Centre Est, parfois au détriment de la qualité résidentielle, incite à repenser les conditions de son développement : en veillant par exemple à la recherche de for-

mules plus innovantes en matière de parcs d'activités (plus de densité, plus de qualité, plus de mixité habitat/activités) ; en cherchant aussi à pousser davantage le processus de requalification des zones industrielles ; en envisageant des reconversions là où cela peut s'avérer nécessaire.

Le Centre Est constitue, en outre, 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 : la qualité de vie des habitants et le renforcement de l'attractivité résidentielle de ce territoire nécessitent un programme d'actions cohérent pour lutter contre les nuisances sonores et préserver des zones de calme.

Le potentiel

Le Centre Est possède de très fortes marges de développement qui font de ce territoire le lieu de développement privilégié de l'agglomération :

- à l'horizon 2030, un potentiel de logements supplémentaires de l'ordre de 63 000 logements à proximité des gares et des arrêts de transport en commun, dans les polarités et dans les sites de projet,
- un potentiel de développement économique de l'ordre de 1 050 hectares (50 % en extension, 50 % en densification/renouvellement).

Le Centre Est possède un réseau de villes moyennes (de 20 000 à 50 000 habitants) susceptibles de structurer le développement sur un mode multipolaire dans ce secteur, sous réserve du renforcement de leur niveau d'équipements et de services (notamment en termes de commerce de proximité et d'équipements susceptibles de rayonner à l'échelle d'agglomération) et de la mise en œuvre de projets urbains susceptibles d'accompagner le développement résidentiel avec la qualité urbaine requise.

Le Centre Est

Le Centre Est correspond au territoire s'étendant des secteurs situés de part et d'autre du périphérique, de Vaulx-en-Velin au nord à Vénissieux et Saint-Fons au sud, jusqu'aux communes situées de part et d'autre de la Rocade Est (de Meyzieu à Saint-Priest).

Il prend notamment en compte les parties les plus à l'est des villes de Lyon et Villeurbanne, ainsi que Saint-Fons et Vénissieux, et dépasse donc le cadre strict du territoire Est Sepal.

Ce territoire connaît une importante dynamique de projets susceptible de transformer de manière significative la perception de ce territoire (renouvellement des quartiers « politique de la ville » Léa/Rhôneexpress, Carré de Soie, Centre de Décines, Renault Trucks) et aboutissant à une dynamique immobilière relayée par la promotion privée particulièrement visible à Vaulx-en-Velin, Meyzieu, Bron ou Saint-Priest.

Ce territoire possède en outre des qualités paysagères sur lesquelles il paraît possible de s'appuyer pour fabriquer une ville de qualité :

- des éléments de reliefs singuliers ponctuant le paysage de la plaine, qui font que 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, permettant de donner une consistance concrète à un modèle urbain imbriquant ville et nature (cf. concept de parc habité),
- d'intéressantes ouvertures et échappées visuelles sur les grands paysages de l'agglomération, voire au-delà (les grands massifs alpins), qui en font un espace ouvert qui respire,
- la présence de l'eau avec le Rhône, le canal de Jonage et le Grand Large, qui fait que le Centre Est peut profiter d'un rapport au fleuve à renforcer.

L'espace interdépartemental autour de Saint Exupéry

Les diagnostics, réalisés dans le cadre de la charte de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais, du Scot et plus récemment dans le cadre de la définition du projet de territoire « Plaine Saint Exupéry » reconnaissent quatre niveaux d'enjeux à cet espace interdépartemental.

La plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry : Une porte d'entrée internationale à développer.

La montée en puissance de l'aéroport, la capacité de la gare TGV à constituer une gare de territoire pour le grand Est Lyonnais et le nord Isère, en complément de la gare Part-Dieu, le développement des infrastructures à haut niveau de service (LGV Rhin Rhône, LGV Lyon-Turin, Cfal) destinent cette plateforme à constituer un hub voyageurs et un hub fret de dimension internationale.

L'espace interdépartemental Saint Exupéry : une polarité économique de rayonnement métropolitain à conforter

La plateforme multimodale va continuer à générer un développement économique nécessaire aux objectifs de développement et de rayonnement que se fixe l'agglomération (notamment en termes de réserves foncières de taille importante et d'un seul tenant qui se raréfient en première et deuxième couronne). Il va s'agir de l'organiser en complémentarité avec les territoires voisins (Pipa, Parc des Chesnes, ZI de Meyzieu, ZI Lyon Sud Est) et de le structurer sur le plan spatial dans le respect des prescriptions de la DTA et des enjeux environnementaux du territoire.

Un bassin de vie qui constitue une composante de l'organisation multipolaire de l'agglomération

Même si la Directive territoriale d'aménagement (DTA) limite le développement résidentiel des communes de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais, à l'exception de Genas, Saint-Pierre de Chandieu et Toussieu, ce territoire n'en constitue pas moins un bassin de vie de 30 à 35 000 habitants qui nécessite en tant que tel d'être conforté en termes d'équipements et de services pour offrir un cadre de vie de qualité.

En termes de déplacements, il s'agit à la fois de remédier au déficit d'accessibilité des transports en commun dont souffre ce territoire dans sa partie centrale et sud et, par ailleurs, de limiter les impacts générés par les projets d'infrastructures et de développement économique sur la qualité de vie des habitants.

Des espaces agricoles et des ressources naturelles à valoriser et à protéger

La plaine de l'Est bénéficie d'une profession agricole dynamique, structurée, qui a notamment investi dans la mise en place d'un réseau d'irrigation. L'activité agricole est toutefois soumise à de fortes pressions. Une mutation des pratiques culturales avec une diversification des productions s'est amorcée ces dernières années. La pérennité des espaces agricoles nécessite une protection à long terme des espaces sous pression et son accompagnement par des projets de valorisation.

Ce territoire présente des qualités paysagères certaines (butte de Moifond, butte de Mathan, butte de Grenay), sans, pour autant, présenter une structure paysagère marquée. La vocation de porte d'entrée internationale et les nombreux projets de développement nécessitent d'appréhender ce territoire en termes de devenir paysager.

La plaine de l'Est Lyonnais est identifiée comme étant un aquifère alluvial remarquable à forte valeur patrimoniale, pouvant notamment servir de réserve pour l'avenir. La qualité des eaux de cette nappe est actuellement affectée par des pollutions d'origine industrielle, urbaine et agricole.

La protection de cette nappe, à la fois comme ressource et comme réserve d'eau pour l'agglomération lyonnaise, constitue donc un fort enjeu écologique, qui nécessite que les projets d'aménagement et de développement soient conçus et conduits pour préserver cette ressource.

La plaine de l'Est Lyonnais représente la ressource en sables et en graviers alluvionnaires la plus importante du département du Rhône. De nombreux sites sont actuellement exploités et la pression est forte pour intensifier l'exploitation compte tenu des besoins de l'agglomération en la matière.

L'enjeu pour l'agglomération est de s'assurer d'une gestion durable de la ressource, garantissant à l'agglomération une alimentation à long terme. L'enjeu pour le territoire est d'organiser cette exploitation de telle sorte qu'elle ne génère pas de nuisances et, surtout, qu'elle s'accompagne d'une remise en état permettant à terme la réutilisation pour d'autres usages et la reconstitution d'un paysage de qualité.

7.2 Diagnostic du territoire Sud Sepal

Cloisonné par sa géographie et l'infrastructure, contraint dans son développement par les activités de la Vallée de la chimie, le Sud Sepal reste le troisième pôle d'emplois de l'agglomération.

C'est un territoire attractif d'un point de vue résidentiel, grâce au poumon vert que constitue le val d'Ozon, adossé aux balmes viennoises au sud. La vallée du Rhône, après avoir, durant le siècle dernier accueilli l'essor industriel de toute une agglomération, cherche à retrouver aujourd'hui les voies de l'attractivité résidentielle et économique.



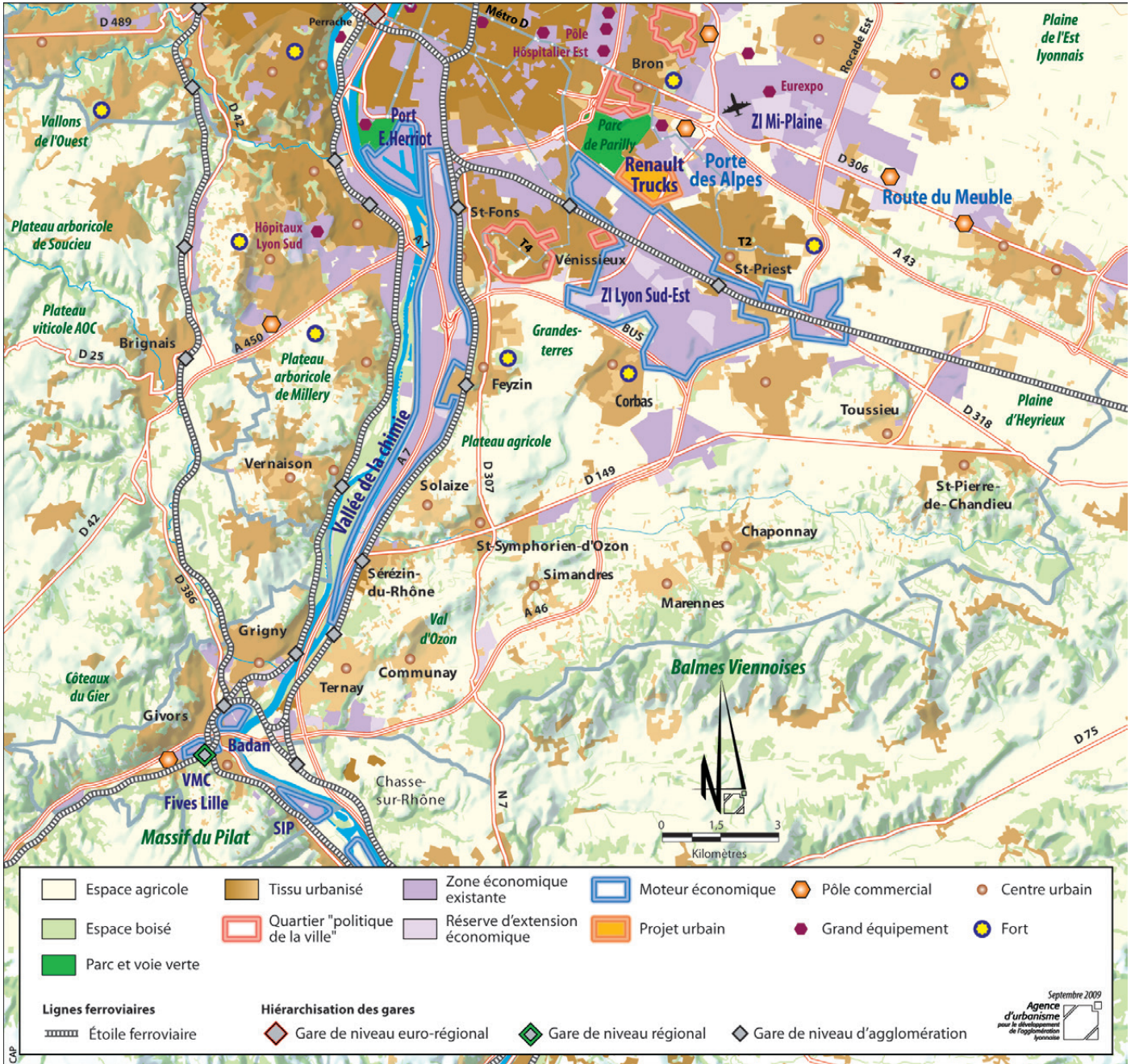
UNE GÉOGRAPHIE COMPLEXE

Le Sud Sepal présente des entités naturelles emblématiques : fleuve Rhône, espace agricole des Grandes Terres, val d'Ozon, balmes viennoises, massif du Pilat. S'ils constituent des atouts, ces espaces naturels ont également contraint l'aménagement de ce territoire (reliefs prononcés). Les infrastructures (A7, A47, voies ferrées) ont emprunté le couloir rhodanien et la vallée du Gier, en générant de fortes coupures.

Cette géographie a contribué à faire émerger quatre secteurs bien délimités :

- Deux portes d'entrées d'agglomération : à l'extrémité sud du Sepal, les communes de Givors et Grigny - à mi-distance de Lyon et Saint-Etienne - se trouvent à un carrefour majeur de circulations ; Vénissieux et Saint-Fons constituent quant à elles la porte d'entrée sud-est de l'agglomération lyonnaise ;
- Une dorsale fortement marquée par l'accueil d'activités industrielles lourdes, la Vallée de la chimie, site stratégique qui s'étend du Port Lyon-Edouard Herriot au nord, aux sites industrialo-portuaire de Givors et de Loire-sur-Rhône au sud ;
- Un territoire de respiration à forte identité patrimoniale et naturelle : l'Ozon.

Organisation du territoire Sud



UN TERRITOIRE D'ACCUEIL D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

En matière de développement économique, le Schéma directeur de 1992 prônait la poursuite du développement industriel (chimie et mécanique), l'émergence de nouvelles zones économiques destinées à renforcer le technopôle Sud (Puisoz, Saint-Fons nord, Vénissieux sud), et l'implantation de grands équipements d'agglomération liés au transport et à la distribution (plateforme logistique de Mions-Corbas). Ces orientations ont été globalement suivies d'effets, même si le développement économique s'est plus fait au fil de l'eau qu'en réponse à une stratégie volontariste.

Un des principaux pôles économiques de l'agglomération

Le tissu économique, qui concentre près des deux tiers de ses emplois en zones d'activité dédiées, est caractérisé par de grands sites dévolus aux industries chimiques et pétrochimiques d'une part, et des zones d'activités plus diversifiées d'autre part.

L'industrie chimique et pétrochimique emploie 7 500 salariés au sein de 70 entreprises. Elle accueille, aux portes de Lyon, les fleurons d'une industrie chimique régionale, qui connaît cependant de profondes mutations dues aux évolutions du marché mondial. La mise en œuvre récente (2005) du pôle de compétitivité dans les domaines de la chimie et de l'environnement à Lyon et en Rhône-Alpes inscrit la Vallée de la chimie dans une dynamique de renforcement et de valorisation axée sur le recherche d'une chimie « verte », tournée vers les activités de recherche et développement.

Des zones d'activités plus diversifiées rassemblent des grandes entreprises industrielles et logistiques, des PME de production et de services, ainsi que des activités commerciales (zones de Lyon sud-est, de l'Arsenal, du Carreau, du Val de Charvas). La zone industrielle de Lyon sud-est (1 200 hectares) s'affirme, avec le renforcement du pôle agroalimentaire de Corbas et l'arrivée du marché d'intérêt national.

Avec une consommation de foncier à destination économique de 13 hectares par an entre 2000 et 2005 (source satellitaire Spot Théma), le Sud Sepal apparaît comme le second territoire d'accueil d'activités en zones dédiées du Sepal après le territoire de l'Est.

L'histoire de Givors est liée à celle de l'industrie

La commune de Givors connaît depuis plusieurs décennies une mutation économique marquée par la désindustrialisation, comme en témoignent les friches industrielles de Five-Lille, VMC et Badan, et la croissance des emplois de services. L'arrêt en 2004 de la production de la centrale thermique de Loire-sur-Rhône rend disponible un site industrialo-portuaire qui peut accueillir des fonctions et des activités à l'échelle de l'agglomération.

Des capacités de développement économique importantes

La vallée de la chimie connaît de fortes mutations liées à la restructuration des grands groupes chimiques et pétrochimiques et au développement de centres de recherche, tandis que les activités de production décroissent. Ces mutations se traduisent par l'apparition de friches et par la libération de foncier. Depuis 2001, 30 hectares jadis consacrés à des activités chimiques ont été réutilisés, en partie par la logistique urbaine.

Ces mutations laissent entrevoir des capacités d'accueil d'activités économiques importantes dans le Sud Sepal, qui représentent déjà près d'un quart du potentiel d'accueil économique du Scot. 75 % de ce potentiel se concentre dans la Vallée de la chimie et dans les communes de Vénissieux et de Corbas. L'aérodrome de Corbas (concedé à la communauté urbaine de Lyon en 2007) représente quant à lui une opportunité foncière de 120 hectares en limite de l'A46 et à proximité de la RD301.

UN TERRITOIRE QUI RENOUE AVEC L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE

Le Schéma directeur de 1992 prescrivait une revalorisation de l'habitat des grands ensembles des années 1960 (Vénissieux, Saint-Fons) et le développement résidentiel sous la forme d'opérations d'habitat individuel groupé autour des bourgs (dans le secteur de l'Ozon).

Si ces orientations ont été suivies d'effets, l'offre locative sociale reste encore territorialement déséquilibrée entre les communes de Vénissieux et de Givors et le secteur de l'Ozon.

Le Sud Sepal connaît un renouveau démographique

Ce renouveau démographique n'est pas homogène sur le territoire. Les taux d'évolution annuelle varient entre Vénissieux (+ 0,29 % par an entre 1999 et 2006), Feyzin (+ 1,72 % de croissance annuelle) et des communes qui connaissent des taux plus forts comme Simandres et Toussieu (respectivement + 2,32 % et + 2,03 % entre 1999 et 2006).

La reprise importante de la construction neuve depuis 2000 témoigne également d'une nouvelle attractivité résidentielle. Le secteur de Vénissieux (Conférence des maires « Porte du Sud ») connaît en effet un rythme annuel de 553 logements neufs entre 2004 et 2008, contre 306 entre 1999 et 2003 (source Sitadel). Dans l'Ozon, on observe une moyenne annuelle de 116 logements neufs sur la période 2004-2008 pour la Communauté de communes du Pays de l'Ozon contre 70 pour le Sivom (rythme stable sur les dix dernières années).

A Givors et Grigny la moyenne annuelle sur les cinq dernières années avec 150 logements est supérieure à celle de la période précédente 1999-2003 qui comptabilisait 92 logements neufs par an.

Des déséquilibres géographiques dans l'offre de logements sociaux

Ces déséquilibres se traduisent par une importante concentration de l'offre locative sociale dans les communes de Vénissieux et de Saint-Fons (55 % du parc de logements en locatif social), mais également à l'échelle infra-communale, notamment dans les quartiers des Minguettes à Vénissieux, de l'Arsenal et des Grandes Terres à Saint-Fons.

A Givors, le poids du logement social est également important, puisqu'il représente près de 50 % de l'offre locative.

D'importantes opérations de renouvellement urbain ont été mises en place à Vénissieux et à Saint-Fons (requalification du quartier de l'Arsenal). A Vénissieux, le renouvellement urbain du quartier des Minguettes, initié en 1993 et poursuivi sous la forme d'un grand projet de ville depuis 2000, porte peu à peu ses fruits en matière d'amélioration du cadre de vie des habitants et de l'attractivité résidentielle du quartier. Plus d'un millier de logements ont déjà été démolis et une grande partie du parc HLM et des copropriétés a été réhabilitée.

A Givors et Grigny, une convention Opération de renouvellement urbain a été signée en 2001 et trois quartiers font partie de la géographie prioritaire de la politique de la ville : les Vernes à Givors, le centre-ville de Givors, le Vallon à Grigny.

Le secteur de l'Ozon souffre d'un déficit en logement social

En 2008 le déficit de 675 logements sociaux – chiffre déterminé en application de la loi SRU et identifié dans le PLH – n'était pas comblé.

La Communauté de communes du Pays de l'Ozon dispose d'un programme local de l'habitat approuvé en 2008. Il fixe l'effort de construction à 690 logements par an pour le temps du PLH (2008-2014) dont 206 logements sociaux (soit environ 30 %).

Des capacités encore conséquentes de développement résidentiel

370 hectares restent à urbaniser dans le Sud Sepal, sans oublier le foncier mutable soit par densification, renouvellement ou par reconversion du tissu économique. Ces capacités représentent a priori un potentiel de développement important, surtout dans les communes de Vénissieux et Saint-Fons.

La présence de nombreuses entreprises classées Seveso induit cependant des Périmètres de protection de risques technologiques (PPRT) qui contraignent le développement urbain de bon nombre de communes de la Vallée de la chimie.

DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES MENACÉS

Des espaces naturels emblématiques

Le Sud Sepal comporte des espaces naturels de premier ordre : vallée du Rhône, balmes viennoises, contreforts du Pilat, ainsi que la plus vaste continuité d'espaces agricoles périurbains du Scot (plateau des Grandes Terres, val d'Ozon).

Partie intégrante de la grande couronne agricole de l'agglomération lyonnaise, le val d'Ozon constitue une rupture paysagère forte entre ville et campagne. Il participe également au fonctionnement environnemental du territoire par la présence de liaisons écologiques et d'espaces remarquables (Znieff des rives de l'Ozon, boisements des Balmes), ainsi que par la qualité de ses ressources aquifères (nappe de l'Est lyonnais, avec trois captages identifiés comme prioritaires par le Sdage - ferme Pitiot et les Romanettes à Corbas, Sous la Roche à Saint-Pierre-de-Chandieu et Mions) et de ses eaux de surface (l'Ozon et ses affluents et bien sûr le Rhône)). Une agriculture dynamique permet la gestion de la majeure partie des espaces non bâtis. Le territoire s'est également doté d'outils de gestion et d'animation des espaces naturels (Projets Nature des Grandes Terres et des Iles et Lônes du Rhône, Parc naturel régional du Pilat, espaces naturels sensibles).

Des espaces menacés

Les fortes pressions liées à l'urbanisation (habitat pavillonnaire) et au développement économique (zones d'activités en bordure de l'A46), la déprise agricole sur les versants des balmes viennoises, les nuisances liées aux déplacements pendulaires, remettent en cause la préservation de ces sites.

UN POTENTIEL FERROVIAIRE SOUS UTILISÉ

Les orientations du Schéma directeur de 1992 en matière de déplacements portent sur le renforcement du réseau d'infrastructures d'agglomération, à la fois routier (barreau d'Irigny, RD301 prolongé vers l'A432, boulevard urbain est) et de transport collectif (ligne de rocade en site propre reliant Vénissieux à Vaulx-en-Velin, prolongement de la ligne D du métro jusqu'aux Minguettes). Ces projets n'ont été que très partiellement réalisés (tronçons du BUE).

Un territoire en forte interaction avec le centre de l'agglomération

A la fois pôle d'emplois important et couronne périurbaine de l'agglomération, le Sud Sepal connaît des échanges quotidiens très importants avec Lyon-Villeurbanne et l'est de l'agglomération, et ce dans les deux sens. Les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail se font très majoritairement en voiture.

Le maillage autoroutier et routier important favorise l'usage de l'automobile

A7, A43, A46, A47, RD301 constituent une offre autoroutière conséquente qui a permis une forte augmentation de la mobilité automobile mais qui entraîne aujourd'hui des phénomènes de saturation de plus en plus forts. Se concentrant sur la rive gauche du Rhône, ces infrastructures ne permettent pas des échanges satisfaisants avec la rive droite.

Un potentiel ferroviaire sous utilisé

L'offre ferroviaire devrait se développer à court terme avec la mise en œuvre progressive du projet de Réseau express de l'agglomération lyonnaise : cadencement, amélioration des fréquences, aménagement des gares et abords, tarification combinée, organisation des correspondances entre les différents réseaux de transports collectifs, création de la halte Jean Macé et d'éventuelles nouvelles haltes sur la ligne Lyon-Givors en rive droite du Rhône.

Ce projet devrait permettre d'accroître l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise et de renforcer l'intégration des réseaux ferrés, urbains et interurbains, afin d'offrir une alternative efficace aux déplacements automobiles.

Il pourrait surtout positionner la gare de Vénissieux comme la grande gare d'interconnexion du sud de Lyon. Par ailleurs, la gare de Sérézín-du-Rhône (36 circulations quotidiennes) et la réouverture potentielle des haltes Toussieu-Chandieu et de Ternay peuvent jouer un rôle important dans l'organisation du rabattement dans le bassin de l'Ozon, en complément des gares de Vénissieux et de Saint-Priest.

Une desserte en transports collectifs hétérogène

La desserte en transports collectifs est performante en première couronne sur les communes de Vénissieux et de Saint-Fons (et va se renforcer en 2009 avec la ligne de tramway T4) mais le caractère radial du réseau ne permet pas de répondre aux déplacements de périphérie à périphérie en forte croissance. L'offre est moins attractive sur les communes de deuxième couronne, sur les sites d'activités de Lyon sud-est et de la vallée de la chimie. Hors de la communauté urbaine de Lyon, l'offre se limite aux cars interurbains permettant de rejoindre la gare de Vénissieux (lignes 176 et 179) ou de la Part-Dieu (ligne 196).

Le pôle givordin : entrée sud de l'agglomération lyonnaise

A la confluence du Gier et du Rhône, les deux communes de Givors et Grigny, regroupant environ 26 000 habitants, constituent un véritable pôle urbain avec les communes limitrophes de Chasse-sur-Rhône et de Loire-sur-Rhône. Situées près du nœud autoroutier A7-A46-A47 entre Lyon et Saint-Etienne, elles disposent d'une bonne desserte ferroviaire avec les lignes Lyon/Saint-Etienne en rive gauche du Rhône et Lyon/Givors en rive droite ainsi que d'un réseau de transports urbains intégré depuis 2007 au réseau TCL. A ce titre, le pôle givordin constitue la porte d'entrée sud de l'agglomération lyonnaise.

TROIS TERRITOIRES À FORTS ENJEUX

Trois territoires aux enjeux distincts se dégagent dans le sud de l'agglomération :

- le Port Lyon-Edouard Herriot et le site industrialo-portuaire de Givors/Loire-sur-Rhône,
- la vallée de la chimie,
- les sites économiques de la vallée du Gier.

Le site industrialo-portuaire de Givors/Loire-sur-Rhône constitue, en lien avec le Port Lyon-Edouard Herriot, le point d'ancrage du système portuaire du sud de l'agglomération. Zone à vocation métropolitaine (DTA), le site pourrait, à condition d'être mieux desservi, développer une véritable fonction portuaire.

Sa situation de seconde confluence lui permet également d'envisager une évolution de son site pétrolier vers la plaisance en lien avec l'effort de requalification entrepris notamment sur la rive droite du Rhône.

La vallée de la chimie se déploie entre ces deux sites portuaires. Elle constitue l'entrée sud de l'agglomération lyonnaise.

Sur une largeur d'environ 2 kilomètres de part et d'autre du Rhône, elle se présente comme une gigantesque zone industrielle d'environ 500 hectares où travaillent 15 000 personnes, dont 50 % dans des activités chimiques. Depuis l'implantation de la raffinerie de Feyzin et la production de bases pour la pétrochimie au début des années 1960, les restructurations intervenues sous l'effet de la concurrence de pays à faible coût de main d'œuvre ont renforcé la concentration spatiale de l'activité et se sont traduites par une baisse de l'emploi : (- 450) entre 2001 et 2005 dans l'agglomération.

Plusieurs grands groupes restent encore présents : Rhodia (ancienne branche chimie de Rhône Poulenc), Total, avec la raffinerie de Feyzin, Arkema, Air Liquide et Rhône Gaz.

Cet espace accueille sur une quinzaine de kilomètres des axes de communication, des emprises d'usines, des zones industrielles et une gare de triage. Toutes ces servitudes fonctionnelles, masquant des espaces naturels, ont largement contribué au phénomène de corridor urbain et industriel, fortement ressenti par ceux qui le traversent.

Depuis 1999, des efforts de requalification menés de concert par la collectivité et les industriels donnent peu à peu sens au concept de « vallée ». La réhabilitation hydraulique et écologique du Rhône, court-circuitée à Pierre Bénite, contribue également à réconcilier ce territoire avec son fleuve. Le devenir de la Vallée de la chimie semble ainsi de moins en moins séparable de l'atout fluvial.

Les sites économiques de la partie rhôdaniennne de la vallée du Gier (VMC, Five Lille...) ont une vocation d'envergure métropolitaine. La proximité de l'agglomération stéphanoise, de la vallée de la chimie ainsi que la très bonne desserte du réseau autoroutier et ferroviaire métropolitain représentent autant d'atouts pour la valorisation de ces sites.

7.3 Diagnostic du territoire Ouest Sepal

La forte dépendance des territoires regroupés au sein du Scot de l'Ouest lyonnais à l'agglomération nécessite de penser l'avenir de l'Ouest Sepal en cohérence avec ceux-ci. De fait, les limites du Sepal à l'ouest apparaissent peu pertinentes et obligent à penser les déplacements, la politique de l'habitat, la gestion des espaces naturels et agricoles, la programmation des équipements, de manière coordonnée avec le Syndicat de l'Ouest lyonnais.



LE RELIEF A FAÇONNÉ L'ORGANISATION DE L'OUEST SEPAL

Un territoire de transition entre le centre de l'agglomération lyonnaise et l'Ouest lyonnais

La géographie de coteaux et de vallons encaissés est à l'origine d'un territoire morcelé où s'individualisent différents plateaux urbanisés.

Les vallons de l'Yzeron, de Charbonnières et du Garon marquent la limite entre les communes urbaines denses qui s'inscrivent dans la continuité de la ville centre (Ecully, Champagne-au-Mont-d'Or, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Oullins et Pierre-Bénite) et les communes périurbaines de 1^{re} (Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, Saint-Didier-au-Mont-d'Or et Saint-Genis-Laval) ou de 2^e couronne (Dardilly, la Tour-de-Salvagny, Limonest, Irigny, Charly et Vernaison) davantage tournées vers l'ouest.

Trois bassins de vie dessinés par les infrastructures

Entre les autoroutes A6 au nord et A47 au sud, des voiries structurantes radiales ont été le support du développement du territoire et ont découpé des secteurs distincts.

Ainsi, le nord s'organise autour de la RD306 et RD307 en lien avec le Pays de l'Arbresle, les Monts d'Or et le val d'Azergues.

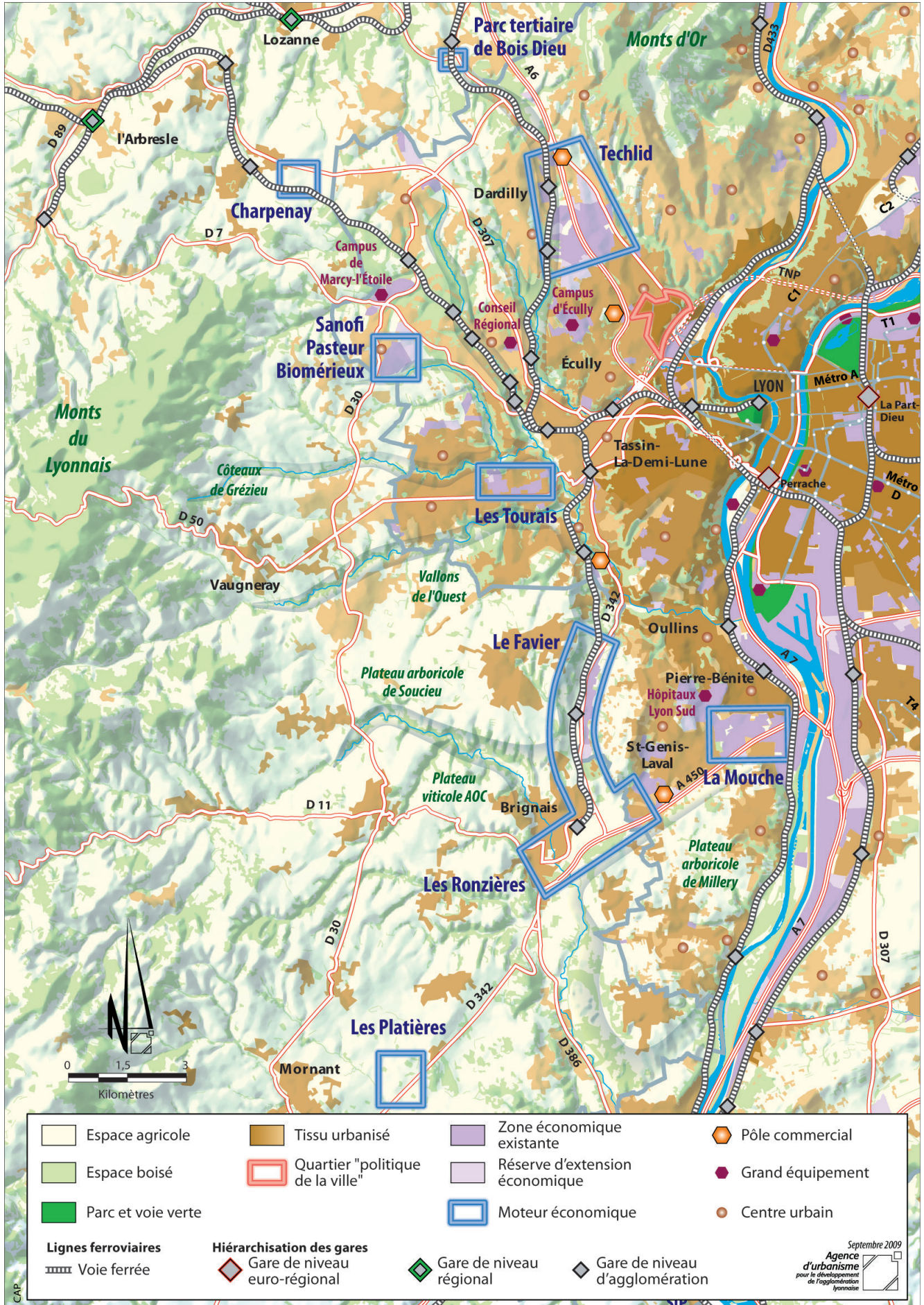
Un secteur central se dessine autour de la RD489 (Val d'Yzeron) en lien avec les Vallons du Lyonnais.

Enfin, autour de l'axe RD342/A450, la vallée du Garon et le Pays Mornantais forment le secteur sud, avec le territoire Lômes et coteaux du Rhône.

Le territoire Lômes et coteaux du Rhône développe également des opérations de logements et mène une politique de renouvellement urbain dans les quartiers relevant de la politique de la ville (quartier de la Saulaie à Oullins, du Champlong à Saint-Genis-Laval, quartier Haute Roche à Pierre-Bénite).

Cette dynamique de l'habitat traduit la volonté d'être un territoire plus accueillant pour de nouvelles populations. Cette ambition est confortée par les stratégies des territoires voisins, en particulier celui du Scot de l'Ouest lyonnais, qui affiche la volonté de polariser la croissance démographique dans les villages par la densification des tissus urbanisés. Elle repose sur la capacité d'offrir du foncier dans le tissu urbain et sur des sites en reconversion (la Saulaie à Oullins, ancien siège du Conseil régional à Charbonnières-les-Bains, Le Tronchon à Dardilly, site des Hôpitaux Sud à Saint-Genis-Laval).

Organisation du territoire Ouest



L'OUEST PREND UNE PART ACTIVE DANS L'AMBITION MÉTROPOLITAINE

L'Ouest Sepal concentre deux pôles économiques majeurs de l'agglomération.

En 1999, 26 000 actifs du Scot de l'Ouest lyonnais venaient quotidiennement travailler dans le Sepal, 8 200 dans l'autre sens. Ces flux sont générés par la présence de deux pôles économiques importants.

Au nord, un pôle économique se dessine autour du fuseau A6/RD306 agrégeant les zones de Techlid, des Portes de Lyon et l'axe commercial sur la RD306. Ce pôle économique est très attractif pour les actifs résidant dans le centre de l'agglomération comme dans l'Ouest lyonnais.

Malgré d'importantes zones dédiées à l'économie, on constate cependant une dilution des activités : en effet, près d'un tiers des emplois se situent hors de ces zones.

Au sud, l'activité économique est plus diversifiée et compte notamment le pôle hospitalier Lyon-Sud, important pourvoyeur d'emplois publics. Les pôles d'emplois autour de Saint-Genis-Laval, Oullins, Pierre-Bénite, Irigny, Sainte-Foy-lès-Lyon sont très attractifs pour les actifs résidant dans les communes du sud-est de l'agglomération comme de l'Ouest lyonnais.

Une dynamique économique portée par les pôles de compétitivité et l'université

Quatre pôles de compétitivité se déclinent dans l'Ouest Sepal

Le pôle de compétitivité Techtera a pour ambition de développer une zone de recherche et d'activité avec un premier projet de plateforme textile technique et fonctionnel sur le secteur nord-ouest (villa Créatis-Ecully).

Le pôle numérique affiche le souhait de concentrer sur Vaise les activités liées aux loisirs numériques, avec notamment le projet Rives Numériques de 3 000 m².

Le pôle de compétitivité en infectiologie et virologie compte parmi ses centres de gravité le site de bioMérieux à Marcy-l'Etoile.

L'entreprise Arkema à Pierre-Bénite est une des trois grandes entreprises du pôle de compétitivité en chimie et environnement. Les projets de recherche pourraient faire évoluer les activités de production sur le site (à moyen terme) et pourraient ainsi réduire les périmètres de protection des risques technologiques.

L'université est également le moteur de l'ambition de l'Ouest Sepal

Le Campus d'Ecully/Marcy-l'Etoile abrite l'Ecole Centrale ainsi que l'Ecole de Management de Lyon, classée dans le « Top 50 » des Business schools européennes. Toutefois, le développement de ce site repose sur le dégagement de nouvelles capacités foncières afin de permettre l'extension des écoles et la production de logements étudiants. Il nécessiterait l'amélioration de l'accessibilité du campus, notamment en transports collectifs (absence de liaisons structurantes avec Vaise, Techlid et la gare ferroviaire d'Ecully-la-Demi-Lune).

Le projet de ligne en site propre inscrite dans le PDU de l'agglomération lyonnaise approuvé en juin 2005 pourrait contribuer à améliorer significativement cette accessibilité.

Une dynamique économique fondée sur le tertiaire supérieur

Site stratégique de développement économique inscrit dans le schéma directeur de 1992, le Pôle économique de l'Ouest (PEO) a atteint les objectifs assignés. Il constitue un site tertiaire d'envergure métropolitaine avec plus de 35 000 emplois, dont une part significative en emplois tertiaires supérieurs. Il représente le deuxième secteur de surfaces placées en immobilier d'entreprise de l'agglomération.

Son renforcement se heurte cependant à une desserte en transports collectifs difficile, à l'éloignement d'un certain nombre de services essentiels à son fonctionnement

(aéroport, logements pour les salariés), à la concurrence des autres sites métropolitains positionnés sur le tertiaire supérieur.

La rareté du foncier représente toutefois la principale menace qui pèse sur l'affirmation du PEO comme pôle tertiaire d'agglomération, alors que les territoires voisins disposent d'importantes réserves foncières économiques (Pays de l'Arbresle : 50 hectares commercialisables en 2006 ; 70 hectares dans les vallons du Lyonnais). L'enjeu du développement du PEO tient dans sa capacité à établir un dialogue avec les territoires voisins afin de construire une vision commune du développement à l'horizon 2030.

DES DIFFICULTÉS CROISSANTES POUR ACCÉDER AU LOGEMENT

Un secteur très apprécié pour la résidence

Dès le XIX^e siècle, les citoyens lyonnais ont construit de belles propriétés dans des parcs privés, dont une partie a par la suite été transformée en habitat de standing. Le territoire compte encore de grands domaines, ainsi que divers bâtiments classés.

Un marché du logement tendu

Fort de son attractivité naturelle, le développement résidentiel de l'ouest est depuis 30 ans surtout le fait d'initiatives privées. L'intervention publique s'est focalisée dans les centres sous la forme de ZAC. Elle est restée limitée en termes de maîtrise foncière et de grands projets, alors même que le marché du logement est particulièrement tendu sur ce territoire. En effet, les communes de l'ouest présentent des prix à l'accession parmi les plus élevés, renforcés par des potentialités foncières limitées. Le niveau moyen des revenus des ménages est le plus important dans l'agglomération.

Le déficit de logements sociaux selon la définition qu'en donne la loi SRU (1 794 logements dans le sud au 1^{er} janvier 2008 – conférence des maires Lômes et coteaux du Rhône – et 3 081 logements dans le nord au 1^{er} janvier 2008 – conférences des maires Ouest Nord et Val d'Yzeron) et la diminution du parc locatif privé à vocation sociale, notamment sur le territoire Lômes et coteaux du Rhône, accentuent les difficultés de logement pour les ménages aux revenus intermédiaires et modestes.

Ainsi, malgré les orientations du Schéma directeur de 1992, l'Ouest Sepal se caractérise encore par une faible diversité sociale.

La fuite des jeunes vers le centre et des familles à revenus intermédiaires plus à l'ouest

Cette crise du logement accessible se traduit en matière de mobilités résidentielles par des échanges déficitaires avec les territoires situés plus à l'ouest. Entre 1990 et 1999, 10 000 personnes ont quitté le territoire du Sepal en direction du Scot de l'Ouest lyonnais, soit la plus forte migration du Sepal vers un Scot périphérique.

Les ménages qui partent en direction du plateau et des coteaux lyonnais sont surtout des familles, le plus souvent propriétaires, tandis que les départs vers le centre de l'agglomération concernent des jeunes ménages.

Une amorce de diversification de l'habitat

Augmentation du nombre de logements sociaux

Depuis l'actualisation du programme local de l'habitat de la communauté urbaine de Lyon en 2002, une amorce de rééquilibrage de la production de logement social de l'est vers l'ouest s'est engagée. Sur les exercices 2005-2008, l'ouest a concentré 19 % des logements sociaux financés dans la communauté urbaine de Lyon, contre 8 % sur la période 1995-2000.

Une offre d'habitat plus importante et plus diversifiée

Depuis 2000, l'ouest enregistre une augmentation du rythme de construction neuve, avec près de 695 logements mis en construction par an entre 2000 et 2008 sur les secteurs Ouest Nord et Val d'Yzeron, et 500 logements par an sur le secteur Lômes et coteaux du Rhône.

Des opérations de logements encadrées par la puissance publique se sont développées dans les centres des communes et proposent une offre nouvelle d'habitat, constituant une alternative à la maison individuelle et favorisant la mixité sociale (ZAC du centre à Tassin-La Demi-Lune et à Pierre-Bénite, ZAC de Noyeraies à Dardilly, ZAC du Contal à La Tour-de-Salvagny).

ENTRE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET MAINTIEN DU PATRIMOINE NATUREL : QUEL ÉQUILIBRE ?

Un patrimoine paysager et naturel exceptionnel

L'Ouest lyonnais est marqué par des milieux naturels variés et imbriqués qui contribuent fortement à la diversité biologique du territoire et à son attractivité résidentielle.

Une large panoplie d'outils de protection et de mise en valeur de ces paysages a été mise en place : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, sites d'intérêt écologique, sites naturels inaltérables et espaces d'intérêts paysagers inscrits dans le Schéma directeur de 1992 et reconduits dans les PLU, espaces naturels sensibles du Département, projets Nature du Grand Lyon.

Les loisirs en lien avec la nature de proximité se sont développés, avec des lieux de promenades associés aux monts du Lyonnais, aux vallons des Serres et des Planches, aux vallons de l'Yzeron et à la vallée du Garon.

Le nord-ouest du Sepal présente également une concentration de lieux et d'équipements d'agglomération à vocation de loisirs le plus souvent de plein air (golf de la Tour-de-Salvagny, parc de l'hippodrome, casino, piscine intercommunale, parc de Lacroix-Laval, plateau de Méginant). Les équipements de loisirs sont également bien représentés sur les territoires voisins avec notamment le lac du Ronzey et l'aérodrome de Brindas. La mise en réseau des équipements et la continuité des sentiers est loin d'être systématique.

Dans l'Ouest Sepal, une agriculture périurbaine fragile, morcelée et enclavée

Le schéma directeur préconisait simplement « d'assurer le maintien d'une agriculture diversifiée, en limite d'urbanisation ». Or, l'agriculture interstitielle en milieu urbain qui caractérise l'Ouest Sepal est une composante essentielle du maintien d'une trame verte et assurer sa pérennité nécessite une politique très volontariste de la part des collectivités locales.

Sur les secteurs Ouest Nord et Val d'Yzeron, l'agriculture interstitielle dans les vallons se caractérise par des petites structures (polyculture et élevages) propices à la vente directe, gérées par des agriculteurs jeunes et dynamiques.

Sur le secteur des Lônes et coteaux du Rhône, l'agriculture est plutôt marquée par l'arboriculture avec une population agricole vieillissante. Le développement de friches et le morcellement des parcelles constituent, comme pour les secteurs Ouest Nord et Val d'Yzeron, le principal obstacle au maintien de l'agriculture, auquel s'ajoutent le contexte de crise de l'arboriculture et une cohabitation difficile avec les résidents riverains des exploitations.

L'activité agricole est aujourd'hui en fort recul dans l'ouest. Les stratégies spéculatives se développent en lien avec la pression immobilière ; les reprises d'exploitation ne se font pas, et ce malgré la reconduction des zones agricoles dans les PLU. La principale menace serait de voir se reproduire à long terme le schéma qu'a connu l'agriculture dans les Monts d'Or, dont le maintien nécessite aujourd'hui un soutien financier important des collectivités.

Une continuité de secteurs agricoles formant une partie de la couronne agricole d'agglomération

Dans le territoire du Scot de l'Ouest lyonnais, vallons profonds, plateaux et coteaux ont généré des secteurs agricoles différenciés : zone arboricole du Plateau de Millevy, polyculture du plateau de Mornant, zone viticole de Taluyers, plateau arboricole de Soucieu-en-Jarrest, coteaux de Grézieu-la-Varenne où se développent la culture fruitière, maraîchère, et l'élevage.

Ces secteurs connaissent une situation similaire à ceux de l'Ouest Sepal. La concentration des activités agricoles sur les terres les plus favorables pour une meilleure productivité conduit à l'abandon de certaines terres – les plus difficilement exploitables – et à l'apparition de friches, qui pourraient être déclassées en zones constructibles.

Des projets d'infrastructures qui pourraient déstabiliser le foncier agricole

Les projets d'infrastructures autoroutières inscrits dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise (A89, A45 et Col), pourraient déstabiliser le foncier agricole par les ruptures de continuité provoquées par le passage des voies autoroutières et par la pression résidentielle et économique induite. Les risques de diffusion de l'urbanisation à partir des échangeurs, notamment autour de Mornant et de l'Arbresle (intersection A45-Col et A89-Col) ont été identifiés dans la DTA, qui définit ces secteurs comme des territoires spécifiques, avec des prescriptions particulières.

UNE FORTE INTERDÉPENDANCE DES DÉPLACEMENTS ENTRE LE SCOT DE L'OUEST LYONNAIS ET L'OUEST SEPAL

L'accessibilité de l'Ouest Sepal reste problématique

Des difficultés de déplacements sont liées à la saturation des principaux axes routiers (A6, RD306, RD307, RD489, A450, A7). Les points de congestion se concentrent notamment sur les points de franchissement de la colline de Fourvière et du Rhône ; ils entraînent un report du trafic sur le réseau routier secondaire.

Les difficultés de déplacements trouvent également leurs causes dans une desserte en transports collectifs peu performante et nettement sous-utilisée, alors que les voies ferrées actuelles couvrent d'ores et déjà une bonne part du territoire (lignes vers Brignais, Sain-Bel, Lozanne, et axe Lyon-Givors).

Le projet Real : la perspective d'une bonne couverture ferroviaire du territoire

Le projet Real, lancé en 2005, vise à créer à l'horizon 2010, au-delà du cœur de l'agglomération, un réseau efficace de transports collectifs, articulé autour du réseau ferroviaire existant. Les trois lignes ferroviaires de l'ouest (Sain-Bel, Brignais, Lozanne), avec une première phase programmée sur la ligne de Sain-Bel en 2011, seront le support de la mise en place d'un réseau de tram-train.

L'optimisation du fonctionnement du futur réseau de tram-train réside dans l'urbanisation privilégiée autour des arrêts, l'organisation des rabattements et la hiérarchisation du réseau routier intégrant la création de parcs-relais pour les automobiles.

Des projets d'infrastructures qui restent à réaliser

Les orientations fixées par le Schéma directeur sur l'ouest en matière d'infrastructures de transport n'ont pas été réalisées : il s'agit des projets du Tronçon ouest du périphérique (Top), du barreau routier dit « d'Irigny » et du prolongement de la ligne de métro jusqu'à Saint-Genis-Laval.

L'Ouest Sepal et l'Ouest lyonnais concentrent une grande partie des projets d'infrastructures de transport de l'agglomération : projets autoroutiers figurant dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise approuvée le 9 janvier 2007 (A89, A45, contournement ouest de Lyon - Col, Top) et actions de développement de la desserte ferroviaire (projet de tram-train de l'ouest lyonnais).

Ces projets, indispensables au bon fonctionnement de l'aire métropolitaine et de l'agglomération, nécessitent d'être coordonnés entre eux et d'être mis au service d'un véritable projet de territoire.

L'Ouest Sepal concentre les équipements et les services à la population

Cette concentration génère d'importants déplacements avec l'Ouest lyonnais. Ces deux territoires sont fortement dépendants dans leur fonctionnement quotidien : le Scot de l'Ouest lyonnais est ainsi couvert par les périmètres scolaires des lycées d'enseignement général public situés sur l'Ouest Sepal qui abrite également les quatre grands pôles commerciaux du secteur. Trois maternités importantes sont situées sur l'Ouest Sepal, aucune sur l'Ouest lyonnais.

La desserte en transports collectifs jusqu'à Lyon

La desserte en transports collectifs de l'Ouest Sepal vers Lyon est confrontée à une rupture de charge pour accéder à l'hyper-centre (Presqu'île et Part-Dieu). Aujourd'hui, seules les gares de Vaise et de Gorge de Loup sont interconnectées au réseau structurant de transports collectifs (métro D). A l'horizon 2013, la gare d'Oullins accueillera la ligne de métro B prolongée depuis Gerland. Ces trois gares représenteront ainsi les trois portes d'entrée vers Lyon.

D'autres projets d'amélioration de la desserte en transports collectifs sont à l'étude

Il s'agit notamment de la réouverture de la ligne Brignais-Givors au trafic des voyageurs, avec la création possible d'une halte ferroviaire à Vourles, de la création d'une ligne en site propre entre Vaugneray et Lyon-Gorge de Loup ou encore de la perspective de création d'une halte ferroviaire à Irigny, au débouché de l'A450, sur la ligne Lyon-Givors.

Sur le secteur des Hôpitaux Sud, actuellement mal desservi, le prolongement de la ligne de métro B permettrait d'envisager des développements urbains importants.

Le dialogue sur les déplacements est établi entre les territoires de l'Ouest lyonnais et ceux de l'Ouest Sepal à travers notamment le projet Real et la perspective de la ligne en site propre Vaugneray – Gorge de Loup, deux projets qui s'affranchissent des limites administratives. La participation des territoires de l'Ouest lyonnais au Sytral, autorité organisatrice des transports urbains lyonnais, est en discussion afin de permettre le financement et la mise en œuvre de projets communs et le bon fonctionnement du réseau de transports collectifs.

DEUX SECTEURS À FORTS ENJEUX ÉCONOMIQUES : LES PORTES NORD-OUEST ET SUD-OUEST

La Porte Nord-ouest prend une part active dans l'ambition métropolitaine, avec une dynamique économique fondée non seulement sur l'innovation et la compétitivité avec les pôles d'enseignement et de recherche, mais aussi sur l'attractivité pour les activités tertiaires supérieures.

Aujourd'hui, l'enjeu du développement du Pôle économique Ouest tient dans sa capacité à mobiliser des réserves foncières économiques au-delà des limites du Scot. Il tient aussi dans la stratégie économique, concertée ou non, qui sera mise en place par les collectivités territoriales, au regard du projet de liaison autoroutière Clermont-Ferrand/Lyon/Genève. A cet égard, les choix que feront les collectivités dans leurs documents d'aménagement seront déterminants.

La Porte Sud-ouest conserve une dominante industrielle avec des espaces économiques qui se sont développés le long de l'A450 (zone industrielle de la Mouche à Saint-Genis-Laval, zone industrielle Nord, des Ronzières et des Vallières à Brignais). La requalification de ces sites économiques est engagée.

La zone d'activités du Favier, espace économique d'interface avec l'Ouest lyonnais (Saint Genis Laval–Chaponost) est actuellement engagée dans un processus de requalification, qui pourrait intégrer à moyen terme la réduction du périmètre de risques technologiques autour des établissements Application des Gaz (Campingaz).

La zone industrielle de la Mouche porte quant à elle un enjeu important lié à sa meilleure intégration dans les tissus urbains environnants. Une meilleure gestion de l'interface entre activités économiques et habitat est nécessaire ; la valorisation et la recomposition de ses façades sur l'A450 (enjeu d'entrée d'agglomération), sur le boulevard de l'Europe ou sur la future desserte des Hôpitaux Lyon Sud (enjeu d'entrée de ville) pourraient être recherchées.

Les projets de restructuration doivent être partagés entre le Sepal et le l'Ouest lyonnais, en tenant compte de la perspective de réouverture au trafic voyageurs de la ligne Brignais-Givors, de la possible création d'une halte à Vourles, du bouclage du périphérique et du projet d'A45.

Au-delà des enjeux économiques, la Porte Sud-Ouest justifie un projet d'aménagement global intégrant les communes d'Oullins, de Pierre-Bénite, de Saint-Genis-Laval et de Brignais, valorisant la trame paysagère, protégeant les espaces agricoles et naturels et permettant la reconquête urbaine des berges du Rhône dans la continuité des aménagements réalisés dans le centre de Lyon.

7.4 Diagnostic du territoire Nord Sepal

Entre Rhône et Saône, le nord du Scot de l'agglomération lyonnaise présente une structure simple. Les activités agricoles se sont maintenues en couronne sur le plateau du Franc lyonnais, sur la Dombes et dans la plaine des Chères. Les espaces boisés des vallons et le massif des Monts d'Or, protégés, constituent un patrimoine naturel et paysager de grande valeur. Après le « boom » périurbain des années 1970-1980, la vallée de la Saône présente aujourd'hui des atouts pour un mode de développement plus durable : un bon potentiel de renouvellement des tissus urbanisés, la présence de trois lignes ferroviaires et l'existence de deux polarités urbaines structurantes. Le site des Maraîchers sur le plateau nord constitue un espace naturel remarquable dont le potentiel mérite d'être préservé.



LE NORD SEPAL, UN TERRITOIRE STRUCTURÉ ENTRE RHÔNE ET SAÔNE

Les deux vallées fluviales ont accueilli les premiers développements urbains et les infrastructures de transport, notamment les lignes ferroviaires Lyon - Mâcon, Lyon-Trévoux et Lyon - Ambérieu-en-Bugey.

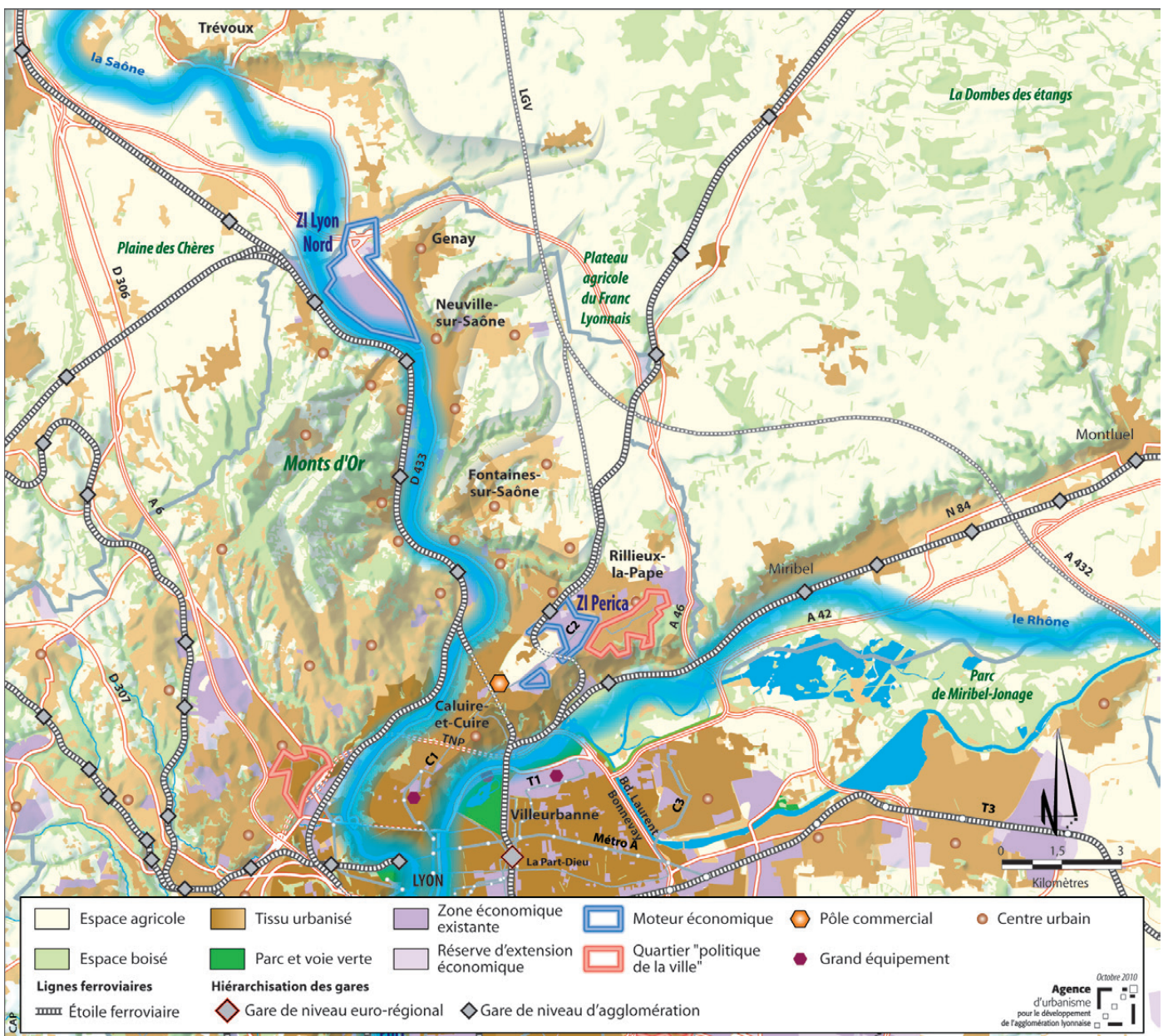
Après 1960, la forte expansion démographique et industrielle de l'agglomération lyonnaise a entraîné un développement résidentiel et l'implantation d'activités économiques sur le plateau (ville nouvelle de Rillieux-la-Pape, zone d'activités de Périca, centre commercial Caluire 2).

DEUX GRANDS ESPACES AU POIDS DÉMOGRAPHIQUE INÉGAL ET AU FONCTIONNEMENT DISTINCT

Le plateau Nord, encadré par trois côtières à l'ouest, au sud et à l'est) est un territoire relativement isolé par rapport aux autres secteurs de l'agglomération. Au nord, le vallon du Ravin et ses versants escarpés constitue une coupure verte très marquée. Les secteurs urbains du plateau Nord, territoires de première couronne urbaine, proches de la ville centre, sont parmi les plus denses de l'agglomération lyonnaise avec 2 795 habitants/km² (633 habitants/km² dans le Val de Saône).

La Saône et ses rives, colonne vertébrale du nord de l'agglomération, présente des atouts qui pourraient permettre d'y recentrer le développement urbain afin de limiter la périurbanisation apparue dans les années 1980 dans les Monts d'Or et sur le plateau du Franc lyonnais. Ils pourraient également contribuer à enrayer la fuite des ménages vers les communes plus rurales de l'Ain, qui génère la multiplication et l'allongement des déplacements et du coup la saturation relative des axes routiers du Val de Saône.

Organisation du territoire Nord



DEUX POLES ÉCONOMIQUES EN MUTATION

Le Nord Sepal affiche le plus faible ratio emplois/actifs du Sepal (0,6 environ). Il compte néanmoins deux pôles économiques majeurs à l'échelle de l'agglomération : la zone industrielle de Périca et la zone industrielle Lyon-Nord.

Une tradition industrielle

L'économie du Nord Sepal est marquée par une tradition industrielle. Le Val de Saône est jalonné de zones industrielles anciennes comme Lyon-Nord (3 900 emplois, soit 28 % des emplois du Val de Saône), la zone d'Albigny-Couzon, et celle de Collonges-au-Mont-d'Or ; ces zones sont touchées par une accumulation de contraintes liées principalement aux risques d'inondation et aux risques technologiques. La zone industrielle de Périca, située au cœur du plateau, compte quant à elle 6 400 emplois, soit 26 % des emplois totaux du plateau Nord. Son passé industriel florissant a été marqué par l'accueil de grandes entreprises du textile français.

Une économie fragilisée dans le Val de Saône

L'économie du Val de Saône apparaît aujourd'hui fragilisée. La perte d'emplois industriels (-23 % entre 1997 et 2007) a certes été compensée par la création d'emplois tertiaires (+36 % entre 1997 et 2007). Cependant cette dynamique reste relative à l'échelle de l'agglomération puisque le nombre d'emplois privés a augmenté de 11 % sur la période alors qu'il augmentait de 21 % au niveau de l'agglomération. Le secteur des services, porteur de dynamisme économique, reste en effet sous représenté, notamment le secteur des services aux entreprises.

Divers facteurs pèsent sur le développement de l'économie du Nord Sepal : les risques technologiques et d'inondation remettent en cause les projets d'extension des sites industriels et la nature des activités possibles. Le nécessaire développement de l'habitat constitue également une concurrence dans les choix pour l'occupation de l'espace.

Mutation économique en marche sur le plateau Nord

Sur le Plateau Nord, la baisse de l'emploi dans l'industrie (-1 900 emplois entre 1997 et 2007) a été largement compensée par le développement de l'emploi tertiaire (+ 4 100 emplois entre 1997 et 2007). La zone industrielle de Périca, aujourd'hui en requalification, connaît une mutation économique avec le départ de grandes unités de production, remplacées par des activités de négoce, des PME ou TPE industrielles et de services.

De nouvelles perspectives de développement

Les sites économiques du Val de Saône présentent une desserte tous modes – voie d'eau, voie ferrée, voie routière et autoroutière – qui constitue un atout pour leur développement futur (activités logistiques et portuaires).

Le renouveau du transport fluvial depuis une dizaine d'années – le trafic a été multiplié par deux entre 1995 et 2005 sur l'axe à grand gabarit Rhône-Saône – et le dynamisme du port Lyon Edouard Herriot constituent une perspective de développement intéressante.

Les études conduites en partenariat avec Voies navigables de France sur le développement du transport fluvial ont démontré la pertinence de localiser une plateforme portuaire au nord de l'agglomération, dont la zone de Lyon-Nord pourrait tirer parti, en complément du site portuaire de Villefranche-sur-Saône.

LA VALLÉE DE LA SAÔNE, UN ATOUT POUR L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Le développement résidentiel s'est concentré sur le Franc lyonnais et les Monts d'Or

Le Nord Sepal a connu une croissance démographique modérée (+ 3 200 habitants entre 1990 et 2006) qui s'est concentrée dans le Val de Saône (Monts d'Or, Franc lyonnais), plus résidentiel. Cette croissance s'est illustrée par le développement du parc de logements, surtout sous la forme de maisons individuelles.

Dans le Val de Saône, le rythme de construction de logements a passé le cap des 266 logements construits par an entre 2000 et 2008 (source Sitadel) ; cela s'est traduit par une forte consommation d'espaces, alors même que le territoire doit intégrer des contraintes naturelles fortes (risques d'inondation et de mouvement de terrain).

Une dynamique de diversification de l'habitat

Ces dernières années sont apparues, dans les communes de la vallée de la Saône et du plateau du Franc Lyonnais, des opérations d'habitat mixtes, en accompagnement de projets de renforcement des centralités. Des emplacements réservés pour développer un habitat plus diversifié ont également été inscrits au PLU.

La vallée conserve des capacités d'accueil résidentiel

Les estimations des besoins en logements supplémentaires entre 2010 et 2030 sur le nord de l'agglomération (conférences des maires du Val de Saône et du Plateau Nord) sont de 8 200 logements.

La production de logements abordables pour venir combler l'important déficit cumulé de logements sociaux sur le Val de Saône (900 logements sociaux manquants) apparaît comme essentielle pour faciliter les parcours résidentiels des ménages.

Une évaluation des capacités résidentielles montre que le Nord Sepal ne pourra pas répondre à ces besoins selon un scénario correspondant au règlement du PLU actuellement en vigueur.

Un scénario plus volontariste est donc nécessaire (renforcement de l'urbanisation, densification respectueuse des identités territoriales) et permettrait de dégager des capacités supplémentaires, notamment dans les communes de Neuville-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Albigny-sur-Saône, Couzon-au-Mont-d'Or, Rochetaillée-sur-Saône, Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Collonges-au-Mont-d'Or.

La Saône, un potentiel de développement

Les espaces naturels remarquables sont nombreux dans la vallée de la Saône. L'ambition du Schéma directeur de 1992 d'assurer la protection de ses berges et de développer les équipements de loisirs nautiques et récréatifs a été bien relayée à travers le Projet nature des berges de la Saône, et le projet en cours « Rives de Saône » en cours d'aménagement, depuis le Confluent (Lyon 2^e) jusqu'à Neuville-sur-Saône.

La Saône présente un fort potentiel de développement d'activités nautiques – pêche, baignade, sports d'eau vive, plaisance – permettant de répondre à la demande des habitants de l'agglomération de loisirs de proximité. Le loisir nautique s'appuie notamment sur une offre de haltes fluviales dont la mise en réseau avec le site du Confluent pourrait être recherchée.

UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ MAINTENU GRÂCE A LA PRÉSERVATION D'UN PATRIMOINE PAYSAGER ET NATUREL EXCEPTIONNEL

Les vallons et les côtières végétales offrent une alternance de séquences paysagères et urbaines imbriquées et animées par des éléments structurants du paysage comme les Monts d'Or, le plateau agricole de la Dombes et du Franc Lyonnais et la plaine agricole des Chères.

La préservation et la gestion des espaces naturels ont été relativement bien assurées

Le Schéma directeur de 1992 a renforcé la protection des espaces naturels et agricoles à travers la cartographie des sites naturels inaltérables et des espaces d'intérêts paysager et agricoles, s'accompagnant de recommandations visant à la mise en œuvre de moyens concrets de gestion.

Cette ambition a abouti à la mise en place de chartes sur le patrimoine (Monts d'Or, Franc Lyonnais), et à l'introduction d'outils de gestion, comme les projets nature des Monts-d'Or, du Val de Saône, de Rillieux-Sermenaz, des Echets, ou encore la réalisation du Plan bleu (berges de Saône).

Des délimitations à revoir sur certains secteurs

Sites inaltérables et espaces d'intérêt paysager du Schéma directeur ont été pris en compte dans les PLU à travers une protection forte allant au-delà parfois des délimitations de la carte de destination générale des sols.

Mais ces délimitations, autour des vallons boisés et entre espaces agricoles et zones bâties en limite du plateau du Franc Lyonnais, pourraient être revues.

Un territoire agricole à deux vitesses

Une agriculture en fort recul dans les Monts d'Or

L'agriculture dans les Monts d'Or a été protégée mais elle est aujourd'hui en recul. Malgré l'action du Syndicat mixte des Monts d'Or et la réalisation d'investissements de la part des collectivités, les reprises d'exploitations sont difficiles. Seul l'élevage peut y être valorisé, en tant que producteur essentiel du paysage des Monts d'Or.

Plaine des Chères et plateau du Franc Lyonnais et de la Dombes : une couronne verte en danger

Ces secteurs agricoles spécialisés dans le maraîchage et la céréaliculture, qui font partie de la « couronne verte » d'agglomération inscrite dans la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, sont les plus mécanisés et les plus dynamiques de l'agglomération.

Le plateau agricole du Franc Lyonnais et de la Dombes subit cependant la segmentation induite par les infrastructures (LGV, A46), qui ont également facilité l'expansion urbaine (le diffuseur des Echets a notamment entraîné la création d'une zone d'activités le long de la RD1083) dont le développement doit être maîtrisé pour ne pas faire de l'A46 Nord une rocade Est « bis ». Les nouveaux projets d'infras-

structures (liaison A46 Nord / A432) questionnent les modes de protection à mettre en œuvre.

Il en est de même sur le secteur de la plaine des Chères, couverte par un programme d'intérêt général mis en place en 1995, dont la vocation agricole pourrait être mise à l'épreuve par les projets d'infrastructures routières comme la déviation de Chasselay et le barreau de liaison A6-A46.

Les maraîchers, un site agricole à l'échelle de l'agglomération

Espace central de respiration, situé entre les communes de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape, le site des Maraîchers présente un caractère exceptionnel à l'échelle de l'agglomération : c'est l'un des rares sites non bâtis de cette envergure (120 hectares) situés au cœur du territoire urbanisé de la première couronne.

Le secteur des Maraîchers est dominé par une activité agricole maraîchère intensive de type industriel (transformation des produits).

La protection des espaces agricoles et naturels partagée avec les Scot voisins

Le Schéma directeur de 1992 destine à l'agriculture l'essentiel des espaces du plateau (jusqu'à l'A46) et des espaces situés autour de la RD73. Plus au nord, une attention particulière doit être portée aux dispositions prises par les Scot voisins (Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, Dombes et Val de Saône-Dombes), qui ont inscrit des projets de zones à vocation économique le long de l'A46 Nord (Massieux, Civrieux, Mionnay, les Echets).

Ce territoire, à la croisée de quatre exercices de planification, doit être considéré comme vulnérable, avec un risque de voir se développer un « effet Rode est ». La mise en application de la Directive territoriale d'aménagement doit toute-

fois permettre d'assurer la pérennité de la vocation naturelle et agricole du secteur au titre du respect de la couronne verte d'agglomération.

La vallée pourrait miser plus fortement sur le développement des transports collectifs

La vallée de la Saône concentre les déplacements automobiles

Les déplacements se font principalement sur les axes routiers le long de la Saône. Les sites économiques de Caluire-et-Cuire, de Neuville-sur-Saône et de Genay génèrent eux-mêmes des flux de voitures importants. Les trois quart des déplacements domicile-travail des actifs résidant dans le Val de Saône se font en voiture.

Malgré la réalisation de nouvelles infrastructures routières (A46 Nord et périphérique Nord), les phénomènes de congestion demeurent ; ils restent concentrés le long de la Saône, au niveau des franchissements et au niveau du « Nœud des îles » (croisement A42/Rode est).

Des perspectives d'amélioration de la desserte ferroviaire

Les projets d'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire peuvent constituer une véritable alternative à l'automobile pour les habitants, non seulement du Val de Saône mais aussi des territoires voisins de la Dombes et du Beaujolais.

En effet, les trois lignes ferroviaires qui traversent le Nord Sepal, (Lyon-Mâcon, Lyon-Bourg et Lyon-Ambérieu) font partie du projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (Real) et voient leur niveau de service augmenter.

La ligne Lyon-Trévoux, déjà identifiée dans le Schéma directeur pour pallier le déficit d'offre de transports collectifs en site propre sur la rive gauche, pourrait offrir une desserte fine du territoire et être complémentaire à la ligne Lyon-Mâcon située en rive droite.

DEUX POLARITÉS URBAINES BIEN IDENTIFIÉES

Le pôle de Neuville-sur-Saône Genay

Fortes de leur poids démographique, de leurs équipements sportifs, administratifs, scolaires et commerciaux – dont la zone de chalandise s'étend jusqu'à Trévoux – les communes de Neuville-sur-Saône (7 200 habitants) et de Genay (4 800 habitants) constituent un pôle économique important avec plus de 5 600 emplois.

Cette polarité urbaine a vu sa desserte améliorée récemment avec l'augmentation de la desserte de la gare d'Albigny-Neuville sur la ligne Lyon-Mâcon. La perspective de réouverture au transport de voyageurs de la ligne Sathonay-Trévoux devrait encore renforcer ce niveau de desserte.

Les villes de Caluire-et-Cuire Rillieux-la-Pape

Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape constituent deux polarités urbaines structurantes du fait de leur poids démographique (environ 72 000 habitants). Elles bénéficient de la présence de pôles commerciaux (Caluire 2, Rond-point Charles de Gaulle), d'équipements sportifs (pôle sportif du Loup Pendu à Rillieux-la-Pape), administratifs et scolaires (lycée Albert Camus à Rillieux-la-Pape) et d'un pôle économique majeur (Pélica). Rillieux-la-Pape est concernée par les enjeux d'insertion urbaine et sociale de sa « Ville Nouvelle » (Grand projet de ville) qui rassemble 19 000 habitants en 1999 soit les deux tiers de la population communale.

La commune de Sathonay-Camp va connaître une importante restructuration urbaine avec le projet de ZAC du camp militaire. Quant à la gare de Sathonay-Rillieux, elle est destinée à être le futur pôle multimodal du nord de l'agglomération.

7.5 Diagnostic du territoire Centre Sepal

Le secteur Centre constitue le cœur politique, économique et culturel d'une aire métropolitaine de 2 900 000 habitants. Il bénéficie d'un site géographique remarquable inscrit pour partie au patrimoine mondial de l'Unesco. Son patrimoine urbain constitue un facteur d'attractivité et de rayonnement international. Le Schéma directeur de 1992 fixait comme priorité le développement du Centre, afin d'enrayer une dynamique d'affaiblissement (et un risque de dispersion) en cours dans les années 1970/80. En quelques années, le Centre est redevenu un moteur de croissance et a su maintenir et renforcer son rôle stratégique dans les dynamiques démographiques et économiques de l'agglomération.



L'omniprésence des fleuves

Le cours de la **Saône**, plus apaisé que celui du Rhône, a autorisé la navigation, permis la fondation d'un premier site urbain et suscité le développement des activités économiques à l'origine de la prospérité lyonnaise. La Saône a ainsi constitué l'artère principale de la cité jusqu'au XIX^e siècle.

Le cours du **Rhône**, plus agité, est resté indomptable jusqu'au XIX^e siècle. Le Rhône a ainsi constitué une frontière naturelle et administrative. Avec l'évolution des techniques, la construction des premières digues a jeté les fondements de l'extension de l'urbanisation à l'est de la ville puis de l'ensemble de l'agglomération.

LES FONDEMENTS DE L'URBANITÉ LYONNAISE

A Lyon et Villeurbanne, l'histoire et la géographie se sont combinées pour forger des entités urbaines aux visages multiples. L'histoire de l'urbanisation des deux communes, sédimentée par strates successives, fait d'elles des sites urbains de grande valeur.

C'est à ce titre que l'Unesco reconnaît et institutionnalise Lyon comme un site urbain d'une Valeur universelle exceptionnelle (VUE). Quant à Villeurbanne, la croissance de la ville et son équipement a justifié des gestes urbains remarquables tels que l'ensemble des Gratte Ciel ou bien ou encore l'usine hydraulique de Cusset.

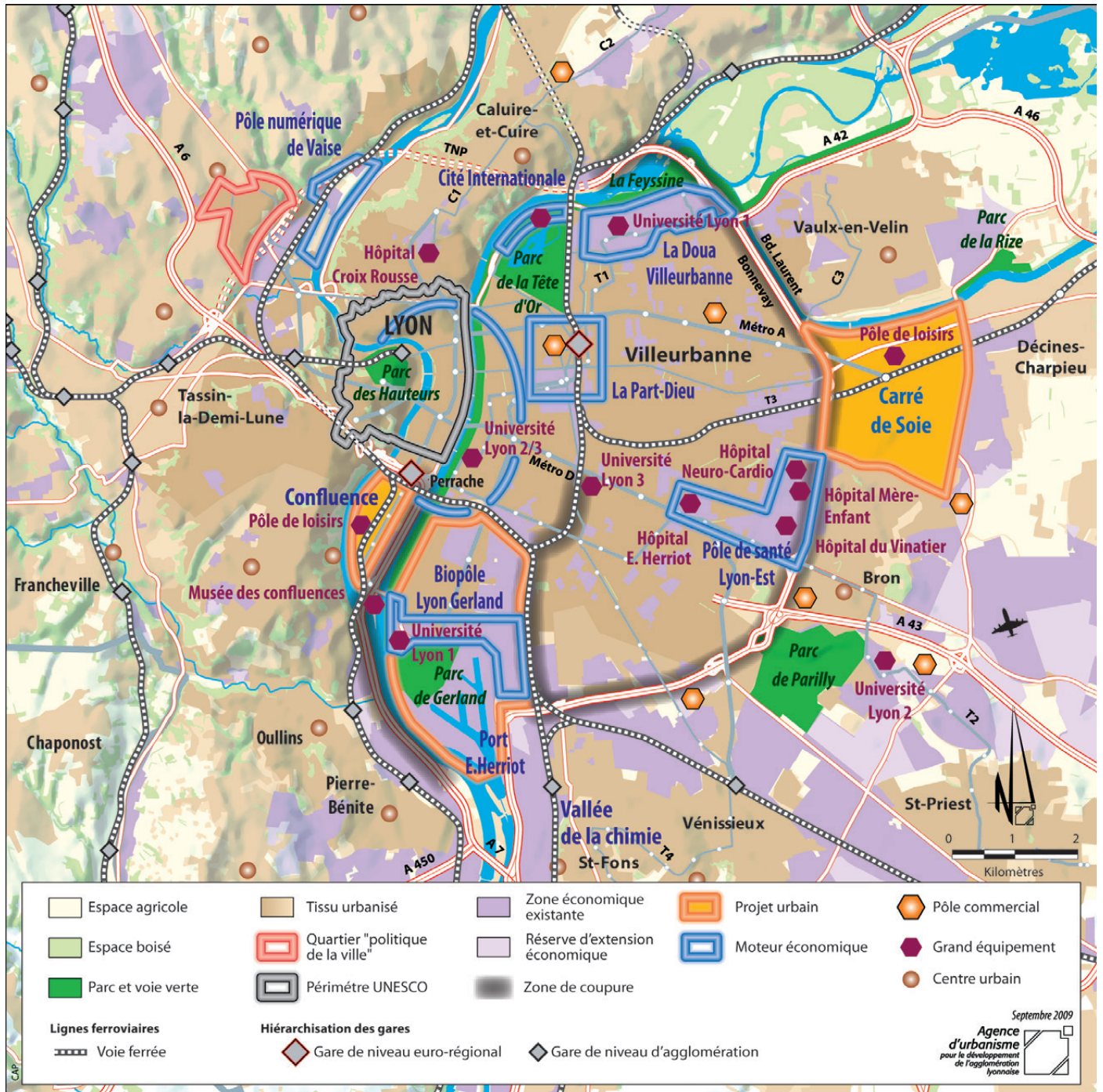
Un patrimoine naturel et paysager

La situation géographique de Lyon constitue un carrefour routier fondamental entre Europe du Nord et Méditerranée, entre orient et occident.

Cette situation géographique exceptionnelle s'explique par le site naturel de Lyon caractérisé par une géomorphologie (fleuves, collines, confluence) ayant fondé les conditions des premières implantations humaines, imposé durablement les conditions de l'extension urbaine, façonné une silhouette et un paysage emblématiques et enfin marqué de leur identité chaque partie de la ville.

Essentiels en termes d'impact paysager, les fleuves de la Saône et du Rhône ont constitué un fil conducteur déterminant à toutes les époques.

Organisation du territoire Centre



Un patrimoine architectural et urbain

L'esprit respectif des différents quartiers de Lyon et Villeurbanne a été conservé avec un grand soin ; les tendances néfastes du dégagement et la rénovation à l'oeuvre dans les années 1960 ont été dans l'ensemble évitées. L'identité des deux villes se traduit par la présence d'éléments de patrimoine majeurs et par la trace très présente de familles de patrimoine qui ont marqué les quartiers au fil du temps : patrimoine religieux, hospitalier, militaire, civil, canut, marchand, industriel, populaire.

Lyon et Villeurbanne représentent un témoignage exceptionnel de la continuité de l'installation urbaine sur un site à l'énorme signification commerciale et stratégique, où des traditions culturelles en provenance de diverses régions d'Europe ont fusionné pour donner naissance à une communauté homogène

Un patrimoine habité

L'urbanisme lyonnais traduit la permanence d'usages et de pratiques sociales au coeur de la ville. Cette permanence d'usage est un enjeu urbain déterminant dans la valorisation du patrimoine et sa durabilité car elle se situe au coeur même des pratiques et des traditions lyonnaises et participe ainsi de l'identité de la ville. C'est un enjeu urbain déterminant dans la valorisation du patrimoine et sa durabilité.

Loin de toute muséification, le Vieux Lyon peut se prévaloir d'être encore aujourd'hui habité et animé de commerces et de restaurants. L'aménagement, déjà ancien, de logements HLM à l'intérieur même des immeubles protégés au titre de monuments historiques dans le Vieux Lyon et sur les pentes de la Croix-Rousse montre bien la volonté réelle de la collectivité de conserver à ce quartier un rôle dans les dynamiques sociales et urbaines de la ville. On peut encore évoquer le quartier des pentes de la Croix-Rousse, théâtre de la première industrialisation lyonnaise et des premières luttes ouvrières, qui abrite depuis plusieurs décennies les élans créatifs et alternatifs qui font l'une des richesses culturelles de la ville. Citons enfin des quartiers plus récents comme ceux des Etas-Unis ou bien des Gratte Ciel qui conjugent le rôle qui leur était assigné à leur création à la valorisation de sites patrimoniaux car emblématiques d'un urbanisme visionnaire.

Le patrimoine, vecteur de lien social

Les caractéristiques identitaires du territoire se construisent au croisement d'un patrimoine bâti, d'un patrimoine naturel et d'un patrimoine immatériel appropriés de façon sensible par les habitants.

Le patrimoine constitue de ce fait le socle de liens d'appartenance à un territoire et à une ou plusieurs communautés. Il est un vecteur de lien social entre les individus, entre les communautés et entre les générations. En cela, il doit être préservé pour les habitants d'aujourd'hui et pour les générations futures.

LE MOTEUR DU RAYONNEMENT DE LA MÉTROPOLE

Une concentration de fonctions métropolitaines

Une contribution au dynamisme et au rayonnement de la métropole lyonnaise

Le Centre participe au renforcement des fonctions de commandement de l'agglomération, à l'instar de la Part-Dieu, centre directionnel et d'affaires, qui regroupe de grandes administrations publiques, des sièges d'entreprises, de grands équipements publics (auditorium, médiathèque) et la gare TGV. Second pôle tertiaire français après la Défense, la Part Dieu concentre un tiers de la demande placée en immobilier de bureaux de l'agglomération. Le maintien de la position du quartier d'affaires nécessite le renouvellement du parc de bureaux et le maintien d'une capacité d'accueil nouvelle. L'activité tertiaire se renforce sur d'autres sites comme Lyon Confluent, Carré de Soie, Gerland, Cité internationale. Des arbitrages doivent donc être effectués.

Les sites technopolitains, épicentres des pôles de compétitivité, sont également très présents sur Lyon/Villeurbanne (Biopôle de Lyon Gerland, pôle de santé Lyon Est, domaine scientifique de la Doua, pôle loisirs numériques de Vaise). Ils accueillent des leaders mondiaux dans leur domaine (Sanofi Pasteur, Centre d'alerte épidémiologique de l'OMS, Merck...) et renforcent la dimension internationale de la métropole en favorisant, via des structures d'animation, la rencontre entre le monde de l'industrie et celui de l'enseignement et de la recherche.

Des grands équipements d'agglomération

Par ailleurs, le secteur Centre s'est doté de grands équipements de dimension métropolitaine qui stimulent l'économie du tourisme, des loisirs et des affaires.

La Cité internationale, notamment, permet à l'agglomération d'accéder au niveau des grandes métropoles européennes sur le marché international du tourisme d'affaires grâce au Palais des Congrès, à l'« amphithéâtre 3000 », au Musée d'Art contemporain et au Casino. Le futur pôle de loisirs du Confluent et celui du Carré de Soie (inauguré en 2009) constitueront de nouveaux outils au service d'une politique touristique ambitieuse.

Des activités économiques à ne pas négliger

Si Lyon et Villeurbanne jouent un rôle essentiel dans l'économie et le rayonnement métropolitain à travers la présence d'entreprises de notoriété mondiale, il est également important de garantir la présence d'un tissu de PME/PMI.

On observe depuis une quinzaine d'années un net recul des activités dites « traditionnelles » artisanales et de production, au profit des activités tertiaires et des industries de pointe liées aux pôles d'excellence. Accentué par une pression forte sur le marché foncier et immobilier, ce recul oblige les collectivités à réfléchir au rôle de ces activités sur l'économie des territoires, mais aussi sur la mixité fonctionnelle et l'animation urbaine. Il pose aussi la question de la reconversion et/ou modernisation des grands sites économiques traditionnels en milieu urbain (Grandclément, Gerland-la Mouche, Vaise-Ouest, Saint-Jean).

D'une manière générale, il devient donc nécessaire de s'interroger sur les fonctions économiques à maintenir et/ou développer dans le Centre, sur le nécessaire équilibre entre rayonnement métropolitain et économie locale et sur le maintien de la mixité des fonctions économiques et résidentielles.

Le Centre est aussi un lieu de concentration forte de l'appareil d'enseignement supérieur puisqu'il accueille près de 85 % des effectifs étudiants de l'agglomération autour de grands campus (sites de La Doua, Gerland, et Lyon Centre) ou dans des locaux disséminés en tissu urbain.

Si l'offre universitaire et le domaine de la recherche souffrent encore de pesanteurs historiques (découpage universitaire autour d'oppositions idéologiques, doublonnage des formations, éclatement des sites...), le futur Pôle de recherche et d'enseignement supérieur - sous la dénomination d'Université de Lyon - ainsi que le déploiement des Réseaux thématiques de recherche avancée à l'international (RTAI) devraient rendre l'université lyonnaise plus lisible et attractive à l'international.

Outre l'organisation d'une gouvernance de l'enseignement supérieur, le renforcement de l'offre universitaire passe par la résolution des problèmes de propriété et de gestion foncière afin de préserver des espaces stratégiques et des capacités d'extension des sites urbains et des campus de la Doua et Rockefeller.

Les réserves foncières à Saint-Jean et Croix-Luizet à Vaulx-en-Velin permettraient notamment, dans la continuité de la Doua, de faire émerger un pôle d'excellence sur la thématique de « la ville » prenant appui sur l'ENTPE et l'Ecole d'architecture de Lyon déjà présentes.

Enfin, le secteur Centre, bien que très prisé par les étudiants, n'a pas connu ces dernières années un développement important de son offre de logements, puisque le ratio entre le nombre de logements et le nombre d'étudiants est resté à peu près constant entre 1998 et 2003. L'offre sociale est particulièrement déficitaire, alors même que le marché du logement étudiant est tendu depuis le début des années 2000. La mise à disposition d'une offre de logements dédiée pour les étudiants devient un enjeu pour le Centre, d'autant que ce secteur devrait concentrer l'essentiel de la croissance des effectifs dans les années à venir.

Un rôle dans les dynamiques démographiques de l'agglomération

Un territoire attractif, véritable porte d'entrée de l'agglomération

L'étude des mobilités résidentielles entre 1990 et 1999 montre une forte attractivité du secteur Centre pour les nouveaux arrivants dans l'aire urbaine, ce qui en fait une véritable porte d'entrée de l'agglomération.

Après une période de déclin démographique dans les années 1970-1980, le Centre a connu une phase de croissance importante et continue depuis les années 1990 (+ 212 900 habitants entre 1990 et 2006) en absorbant l'essentiel de la croissance de l'agglomération lyonnaise. Aujourd'hui, il concentre 57 % de la population du Scot. Les dynamiques de construction ont accompagné cette embellie démographique, malgré un léger essoufflement ces dernières années. Sur la dernière décennie (1999-2008) le rythme de construction est d'environ 3 500 logements neufs par an. Au-delà de cette moyenne, certaines années (1999, 2001 et 2007) connaissent un dynamisme de construction particulièrement important avec plus de 4 500 logements neufs commencés chaque année.

Des capacités foncières importantes à moyen et long termes

Le secteur Centre est un territoire déjà largement constitué mais qui comprend encore des tissus urbains moins structurés et évolutifs. Sur Lyon et Villeurbanne, les zones d'aménagement concerté en cours, les opérations de renouvellement urbain et les sites mutables en diffus constituent d'importantes potentialités foncières et immobilières. Un tel atout impose des arbitrages sur les choix fonctionnels à opérer, particulièrement dans un contexte de marché du logement tendu sur Lyon et Villeurbanne. Ces potentialités laissent une marge de manœuvre importante pour accueillir des programmes résidentiels ou mixtes.

La question du poids du secteur Centre dans le développement à venir de la métropole est posée dans un contexte où les collectivités ont à réaliser d'importants investissements en termes d'équipements et de services aux habitants au profit des secteurs péricentraux, dans une logique de rééquilibrage.

Un accès au logement de plus en plus difficile pour les catégories populaires et moyennes

Des prix immobiliers à la hausse

A l'instar de nombreuses agglomérations françaises, la métropole lyonnaise connaît depuis les années 1990 une forte augmentation de ses prix fonciers et immobiliers, avec une accélération depuis 2000. C'est sur le territoire du Centre que cette hausse est la plus forte. Les prix ont été plus que doublés entre 1995 et 2007 que ce soit pour un logement collectif neuf (de 1 600 € à 3 600 € par m² (source OTIF) ou ancien (de 1 000 € à 2 700 € par m² (source ECLN).

Une forte spécialisation sociodémographique des parcs de logements

Les tensions du marché immobilier lyonnais aboutissent à une forte spécialisation dans l'occupation du parc de logements. Dans le Centre, 60 % des ménages sont des jeunes ménages aux revenus intermédiaires inférieurs (contre 42 % dans la communauté urbaine Lyon), et près d'un quart, des personnes seules avec des revenus supérieurs.

Ce secteur accueille donc peu de familles à revenus supérieurs ou intermédiaires lesquelles se concentrent essentiellement dans certains quartiers de Lyon (Vaise, Point du jour, Montchat, Tonkin, Gerland etc.).

Enfin, les ménages à revenus modestes ne représentent que 6 % des ménages contre 16 % dans la communauté urbaine de Lyon et sont dominants dans les quartiers de la politique de la Ville (la Duchère, Saint-Jean, Mermoz) ou certains quartiers du 3^e et du 7^e arrondissement.

La crise du logement accessible

Aujourd'hui, 62 % des ménages de Lyon et Villeurbanne ont des revenus qui leur permettraient d'accéder à un logement social (source Filocom 2007). Hors, malgré des efforts importants ces dernières années en termes de production de logements sociaux, le secteur Centre reste globalement déficitaire avec de fortes disparités entre quartiers : les 8^e et 9^e arrondissements lyonnais concentrent respectivement 20 % et 14 % du parc locatif social du centre tandis que les autres arrondissements présentent entre 2,2 % et 12,1 % de logements sociaux (source EPLS). L'augmentation de la demande locative sociale et la diminution de la mobilité ont rendu la programmation de l'offre sociale nouvelle insuffisante avec en moyenne 1 380 logements par an entre 2006 et 2007.

L'enjeu pour les années futures est de répondre aux besoins en logements de l'ensemble des ménages en diversifiant l'offre et, au-delà des préconisations du PLH, de compenser les déséquilibres territoriaux structurels par des mesures pérennes.

UN TERRITOIRE QUI DOIT RENFORCER SES LIENS AVEC LA PÉRIPHÉRIE

Un centre principal et des centres « relais »

Le Centre forme un territoire organisé autour de différents secteurs. Le site hypercentral, (centre historique et centre contemporain de la Part Dieu) constitue le cœur de l'agglomération tandis que le secteur des Gratte-Ciel est appelé à devenir une centralité majeure. Les centres secondaires (Croix-Rousse, Vaise, Bachut, Grandclément, Montplaisir-Lumière...) structurants à l'échelle des arrondissements, et les centres de quartiers viennent compléter l'offre de commerces, de services et d'équipements de proximité.

Un bon maillage par les transports collectifs

Le réseau de transports collectifs urbains est particulièrement développé et attractif dans la zone centrale Lyon-Villeurbanne. Il offre aujourd'hui une alternative crédible à l'automobile pour les habitants du Centre et assure 34 % de leurs déplacements (hors marche à pied). Les grands projets récents ou en cours (T3, T4, Rhônexpress, prolongement des lignes A et B du métro, halte Jean Macé) devraient permettre un ancrage du réseau TC en périphérie en améliorant les connexions au réseau ferroviaire et en consacrant de grands pôles d'échanges tels que La Soie, Gare de Vénissieux et Gare d'Oullins.

Toutefois, la question de la connexion en est-ouest du réseau armature, par exemple avec une liaison entre Saint-Paul et Part-Dieu, reste aujourd'hui posée afin d'améliorer la performance du réseau. De même, le Centre est essentiellement desservi par des lignes radiales de transport collectif urbain ou de TER : la question de la desserte de secteurs très urbanisés, en particulier à l'est, et du soulagement du nœud de la Part-Dieu renvoie à celle du développement d'une desserte en rocade (entre la Doua et Gerland en passant par Grange-Blanche par exemple) telle qu'envisagée dans le PDU (projets A7 et A8).

Une bonne accessibilité routière

Le réseau autoroutier radial autour de l'agglomération, et en particulier le passage de l'axe A6-A7 au cœur de Lyon, ainsi que le boulevard Laurent Bonnevey confèrent au secteur Centre une excellente accessibilité routière. De même, de grands axes à caractéristiques routières ont été progressivement aménagés dans le Centre (quais du Rhône, rue Garibaldi, boulevard Vivier-Merle, cours Emile Zola, ...) pour faciliter les déplacements automobiles. Néanmoins, cette politique connaît des limites et l'usage facilité de l'automobile dans les déplacements quotidiens a finalement perturbé le fonctionnement de la ville (congestion quotidienne, place réduite pour les autres modes de transport).

De plus, elle a généré des phénomènes de coupure préjudiciables au fonctionnement urbain. Ces coupures contribuent à l'isolement de certains secteurs, et vont jusqu'à contraindre le développement urbain, voire obérer des grands projets tels que « Lyon Confluence ». De plus, on estime à plus de 400 000 le nombre de personnes habitants à moins de 200 mètres d'une voie autoroutière ou routière importante, en subissant quotidiennement les nuisances (sonores, visuelles ou de pollution directe) et concernées de plus par les risques associés au transport de matières dangereuses.

Des liens avec la périphérie difficiles à renforcer

La coupure générée par le boulevard Laurent Bonnevey constitue un handicap particulier par rapport au développement du secteur Centre et à son lien avec l'est de l'agglomération. Les projets d'aménagement réalisés à ce jour n'ont pas permis, sauf en matière de transports collectifs avec T2 et T3, de renforcer ces liens avec la périphérie.

Compte tenu des potentialités foncières, des nouvelles conditions de desserte (T4, C3, prolongement du métro A et B à la Soie et Gare d'Oullins) et des projets urbains en cours (Confluence, Carré de Soie, Grandclément, La Duchère, Gerland etc.), l'enjeu est bien de favori-

ser un meilleur dialogue entre territoires, et notamment de favoriser les relations centre-périphérie. Ceci concerne particulièrement les secteurs situés aux portes de l'agglomération (Vaise-La Duchère-pôle d'enseignement d'Ecully au nord-ouest ; Confluent-Gerland-Oullins au sud-ouest) mais également l'ensemble des territoires situés aux franges du boulevard Laurent Bonnevey, longtemps isolés des grandes dynamiques de l'agglomération.

QUALITÉ URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE : UN POTENTIEL À AMÉLIORER

Un certain retour à la proximité

Le territoire Centre connaît depuis quelques années une évolution des pratiques et des politiques urbaines. Les démarches visant à améliorer les espaces publics et la vie de quartier (Vaise, Bachut, Gerland etc.) et à promouvoir l'usage des modes doux se sont multipliées : valorisation du patrimoine, partage de l'espace public, trames vertes à l'échelle des quartiers, services de proximité...

Les documents récents de planification ont ainsi reclassé 1 000 hectares en zone verte, ceci afin de permettre une véritable continuité écologique à l'échelle de l'agglomération, qui est actuellement rompue au niveau du Centre. Ce maillage vert nécessite donc d'être développé et relié à l'armature des grands parcs et paysages d'agglomération (fleuves, Anneau Bleu, balmes, etc.) afin de développer l'offre d'espaces de nature et de loisir de proximité et de renforcer la biodiversité des milieux « banals ».

Une prédominance de l'automobile qui pose des problèmes de santé publique et la qualité de vie

Pour autant, la collectivité doit amplifier ses efforts, car de nombreux espaces urbains restent encore marqués par l'automobile et des infrastructures nuisantes (autopont Mermoz, débouché du tunnel de la Croix-Rousse, boulevard des Tchécoslovaques, montée de Choulans, rue Garibaldi, etc.). La reconquête des grands espaces publics

dénaturés par l'automobile, qui s'exprime aujourd'hui à travers des projets tels que les Berges du Rhône, reste un enjeu fort, tout comme la prise en compte des modes doux dans l'aménagement des espaces publics pour les déplacements de proximité.

Par ailleurs, la qualité de l'air et notamment le niveau des émissions d'oxydes d'azote devient particulièrement préoccupant pour le secteur Centre. Sur Lyon et Villeurbanne, on estime que 40% de la population est exposée à des niveaux dépassant le seuil maximal de $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ applicable en 2010.

Les nouvelles directives européennes et le futur plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise imposent des mesures locales concrètes pour réduire significativement les émissions polluantes. Les collectivités locales sont, par conséquent, face à l'impératif accru de maîtriser la place de la voiture en ville, mais aussi de privilégier des démarches et des techniques de construction innovantes en matière d'habitat, d'autant que la qualité environnementale constitue un enjeu fort d'attractivité des territoires.

Par conséquent, le secteur Centre doit conforter son attractivité par le renforcement de ses fonctions métropolitaines et sa capacité à rayonner à la fois au niveau local et international. Cette ambition métropolitaine doit cependant être relayée par un développement multipolaire basé sur le territoire élargi des Gratte-Ciel de Villeurbanne et une armature solide de centres relais. Le renforcement de l'attractivité du Centre impose également l'extension de la centralité vers des sites de grands projets qui impose la valorisation du secteur de Vaise/La Duchère, le désenclavement de Gerland/Porte Sud et la requalification des territoires aux abords du boulevard Laurent Bonnevey.

