

# SCOT

AGGLOMÉRATION  
LYONNAISE / 2030 /

LES CAHIERS DE LA MISE EN ŒUVRE



2010 > 2016

**Le Scot 6 ans après :  
Quelle trajectoire  
pour l'agglomération  
lyonnaise ?**

sepal

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



SCOTT





# 1

**Analyse des résultats  
de l'application du Scot  
depuis son approbation**

06 > 29

# 2

**Tableau de bord :  
résultats par  
indicateur**

30 > 73

PÉRIMÈTRE DU SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE





# Préambule

Document issu de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), le Scot de l'agglomération lyonnaise approuvé le 16 décembre 2010, fixe le cap pour les politiques publiques en matière d'habitat, d'économie, de déplacements et d'environnement pour les vingt prochaines années.

Plus qu'un document d'urbanisme, le Scot est un cadre pensé dans la longue durée pour assurer le développement de l'agglomération lyonnaise. C'est un projet qui fait le pari de l'ambition, sans sacrifier les solidarités territoriales ni les équilibres environnementaux.

## POURQUOI UNE ÉVALUATION ?

➤ Quand bien même cette évaluation apparaît précoce au regard de la relative jeunesse du document, l'article L143-28 du code de l'urbanisme stipule que le Scot de l'agglomération lyonnaise doit faire l'objet d'une analyse des résultats de son application 6 ans après son approbation.

Cette évaluation réglementaire doit constituer une occasion pour faire le bilan des orientations inscrites dans le Scot et de leurs impacts réels sur l'organisation urbaine, économique, sociale et environnementale de l'agglomération lyonnaise.

### EXTRAIT DE L'ARTICLE L143-28 DU CODE DE L'URBANISME

*« Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète. »*

## UN EXERCICE DE PORTÉE LIMITÉE

➤ Il est difficile, au bout de 6 ans, de mesurer les effets du Scot sur le territoire du Sepal. **En effet, la majeure partie des orientations inscrites dans le document seront suivies d'effet, au seul moment où les documents de planification locaux (PLU) et de programmation (PLH, PDU) seront devenus compatibles avec celles-ci.** Or, ce n'est pas le cas en 2016 (cf. chapitre sur les « repreneurs » du Scot).

Cet exercice d'évaluation doit néanmoins permettre de vérifier si les grandes lignes directrices définies au sein du Scot suivent la trajectoire souhaitée (objectifs d'accueil de population, logements, pratiques de mobilité,...). Par ailleurs, l'objectif est certes d'évaluer le document et ses orientations mais aussi le travail entrepris par le Sepal dans le cadre de la mise en œuvre du Scot, ainsi que l'activité menée par les « repreneurs » du Scot, que sont les collectivités ou toute structure en charge de porter des orientations inscrites dans le document.

## LE CONTENU DE L'ÉVALUATION

➤ Cette évaluation fait tout d'abord l'analyse des résultats de l'application du Scot en passant en revue 5 grands thèmes (économie, habitat, environnement, armature verte et déplacements). Elle se fonde sur les 51 indicateurs\* qui composent le tableau de bord de suivi et d'évaluation réalisé en 2011, suite à l'approbation du Scot.

Au-delà des aspects quantitatifs, il apparaît également indispensable de porter un regard sur des aspects qualitatifs et notamment sur :

- la manière dont ce projet a été « repris » depuis 2010 par les nombreux partenaires du Sepal ;
- l'impact que ce projet a eu en 6 ans sur les « territoires de projet » identifiés dans le Scot comme lieux à forts enjeux ;
- le rôle que joue l'agglomération lyonnaise dans les dynamiques à l'œuvre au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise.

\* L'analyse qui suit fait référence à ces indicateurs par des parenthèses de couleur { **indicateur n°X** }

# 1

## **Analyse des résultats de l'application du Scot depuis son approbation**

08 > 10



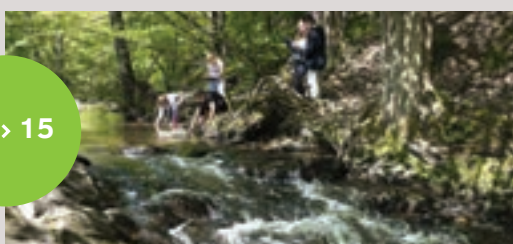
Le soutien d'une économie créatrice d'emplois

11 > 13



Un territoire attractif qui accueille de nouveaux habitants

14 > 15



Une agglomération qui se développe en préservant ses ressources environnementales

16 > 18



Une armature verte préservée à portée de tous

19 > 21



Une mobilité quotidienne des habitants et des marchandises facilitée

22 > 24



Les « repreneurs » du Scot

25 > 26



Les territoires de projet

27 > 28



L'agglomération lyonnaise dans l'aire métropolitaine lyonnaise



## Le soutien d'une économie créatrice d'emplois

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SCOT POUR DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

*Le projet de territoire à 2030 est fondé sur le pari d'une croissance économique soutenue mais repensée dans son organisation et renouvelée dans ses formes.*

*Il vise notamment à :*

- *Développer les fonctions clés du rayonnement métropolitain*
- *Conforter et rénover la base productive*
- *Accompagner le développement des emplois de services*

### Quelle trajectoire pour l'agglomération lyonnaise depuis 2010 ?

#### UNE AGGLOMÉRATION COMPÉTITIVE SUR LE PLAN INTERNATIONAL

➤ Le projet inscrit dans le Scot vise à mieux faire reconnaître l'agglomération lyonnaise à l'international. Ainsi, le Scot a intégré la nécessité de renforcer plusieurs fonctions-clés de ce rayonnement :

➤ Attirer plus de centres de décisions et de sièges sociaux suppose d'**accroître en quantité et en qualité l'offre immobilière de bureaux**. Lyon est de loin le second marché tertiaire en France. En effet, le parc immobilier de bureaux a augmenté sur l'agglomération lyonnaise entre 2010 et 2016 de 20% { **indicateur n°5** }, soit plus d'un million de m<sup>2</sup> supplémentaires. Ce sont les sites métropolitains définis dans le Scot qui connaissent un accroissement significatif du parc tertiaire. La production globale demeure malgré tout raisonnée, puisque le taux de vacance est de l'ordre de 6%.

En termes d'évolution du nombre d'emplois, l'agglomération lyonnaise a connu une évolution positive de 31 700 emplois sur la période 2008-2013, soit + 4.6%, alors que dans le même temps la Région connaissait une croissance de 2% et la France de +0.8% { **indicateur n°1** }. La nature de ces emplois évolue également puisque la part des emplois des fonctions métropolitaines est en croissance (36% en 2013 ; +1.6 point et + 22 115 emplois entre 2008 et 2013) au dépens des fonctions de productions et



transversales, ce qui témoigne de la tertiarisation croissante de l'économie lyonnaise.

D'autres marqueurs témoignent de l'évolution de l'attractivité de l'agglomération lyonnaise :

- L'accueil ou le confortement de sièges d'entreprises et organisations nationales ou internationales : déménagement d'Euronews à la Confluence ; renforcement du siège mondial Pasteur/Mérial à Gerland ; accueil de l'Agence France Locale (financement des collectivités locales) et de la direction nationale des TER,...

- Le développement d'équipements à fort rayonnement : extension d'Eurexpo, constructions du Grand Stade et du Musée des Confluences,...

- le tourisme d'affaires (quarantaine de congrès nationaux et internationaux accueillis chaque année) et d'agrément (+13% de nuitées entre 2010 et 2015) permettent également d'asseoir la place lyonnaise sur le plan national et européen. De nombreux « classements » internationaux viennent régulièrement conforter cette analyse.

➤ Le projet porté par le Scot fait de l'**enseignement supérieur** l'un des moteurs du développement métropolitain. Il s'agit de concrétiser également un modèle d'organisation universitaire alliant intégration des établissements à la ville et qualité de vie étudiante. Depuis 2010, le réseau universitaire de l'agglomération s'est davantage structuré : 10% d'étudiants supplémentaires (environ 13000) ; mise en réseau des 26 établissements universitaires au sein de la COMUE Université de Lyon ; élaboration d'un schéma de développement universitaire ; présence sur le territoire de 12 laboratoires d'excellence. Ces actions viennent conforter le second pôle de recherche et d'enseignement supérieur français.

➤ Enfin le Scot fait du renforcement et de l'**amélioration de l'accessibilité internationale** un élément important de son projet de territoire. Concernant l'offre de transports, de nouvelles dessertes TGV depuis/vers Londres et Barcelone sont désormais proposées. La LGV Est permet de relier Lyon et Strasbourg en 4 heures. Concernant les destinations plus lointaines, les villes européennes reliées par les compagnies « low cost » depuis l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry sont de plus en plus nombreuses, confortant ainsi le rôle croissant de « hub » aérien. Par ailleurs, les ouvertures récentes des nouvelles lignes vers Dubaï (via Emirates depuis 2012) et Montréal (via Air Canada en 2016) confortent l'accessibilité internationale de la place lyonnaise.

En matière d'infrastructures projetées par le Scot, les principales avancées que le territoire a pu connaître depuis 2010 concernent pour le ferroviaire la création de la voie K en gare de Lyon Part Dieu et la déclaration d'utilité publique de la partie nord du CFAL. En matière de projets, le réaménagement des gares de la Part-

Dieu et de Perrache est prévu à court terme. Sur le volet routier, la liaison A89/A6 et l'autoroute A466 permettront de renforcer la liaison autoroutière entre Bordeaux et Genève. L'État s'est engagé à lancer des études pour définir une liaison directe A89/A466 et éviter ainsi un effet « pénétrante » dans le cœur de l'agglomération lyonnaise.

Le projet « Anneau des Sciences » a mobilisé une Commission du Débat Public en 2012-2013. Suite au bilan établi par la CNDP, la Métropole de Lyon a décidé de poursuivre les études pour mener à bien ce projet.

## UNE BASE PRODUCTIVE QUI NÉCESSITE D'ÊTRE ACCOMPAGNÉE

➤ Le projet porté par le Scot vise à régénérer la **base industrielle** en misant sur le potentiel d'innovation du territoire, en renforçant le triptyque industrie-recherche-formation et en mettant en réseau les acteurs. Aujourd'hui, si les stratégies portées par les collectivités visent résolument à tourner l'industrie lyonnaise vers l'innovation (renforcement des pôles d'excellence et de compétitivité, vocation économique confortée sur la Vallée de la chimie,...), l'évolution du poids des emplois industriels ou fonctions de production tend à s'effriter (- 5355 emplois entre 2008 et 2013) mais il demeure important comparativement à d'autres agglomérations françaises. À l'échelle nationale, cela s'explique par une concurrence mondiale toujours plus forte. À l'échelle locale, les difficultés rencontrées sont d'ordre foncier (coût et pénurie de terrains) et de difficultés de recrutement pour certains métiers.

À propos de l'**offre foncière économique**, le Scot réaffirme que le développement économique doit se déployer au sein de zones d'activités dédiées, mais aussi au sein du tissu urbain mixte de manière diffuse. Depuis 2010, la répartition territoriale des établissements entre zones dédiées et secteurs diffus demeure stable (81% pour le diffus). Cette stabilité est similaire en analysant les emplois (70% pour le diffus) { **indicateur n°2** }.

L'**industrie logistique** poursuit un développement important dans l'agglomération lyonnaise. Très encadrée dans sa localisation par le Scot (priorité est donnée aux secteurs bénéficiant d'une desserte multimodale), l'offre nouvelle depuis 2010 est évaluée à 212300 m<sup>2</sup>, soit 11% de plus par rapport au parc de 2010. La localisation du parc immobilier dans les secteurs bénéficiant d'une desserte multimodale passe de 44 à 41% en 6 ans. Cette diminution s'explique notamment par le fait que certains sites bénéficiant d'une desserte multimodale et ciblés par le Scot, n'ont pas encore été ouverts à l'urbanisation dans les PLU { **indicateur n°4** }.


## UNE OFFRE COMMERCIALE DE « GRANDS FORMATS » QUI TEND À SE STABILISER

➤ Le Scot de l'agglomération lyonnaise fixe le cadre du développement commercial, à plusieurs échelles de manière à mieux intégrer l'activité commerciale au tissu urbain dans une perspective de ville des courtes distances. Le « livre blanc du commerce » élaboré par le Sepal en 2014, est venu conforter les enjeux déjà connus en 2010 : le commerce est à la fois un levier d'attractivité, un élément déterminant de l'équilibre des bassins de vie et une activité à mieux ancrer dans la ville.

L'analyse des données issues de la CDAC du Rhône depuis 2010 tend à montrer que **le développement commercial connaît un net ralentissement**. Effectivement, si sur la période 2010/2012, environ 30 000 m<sup>2</sup> de surface de vente étaient autorisées par an, la période 2013/2015 voit ce chiffre diviser par trois. Ces évolutions s'expliquent par le contexte de crise économique à l'échelle nationale et la moindre propension à consommer des ménages. Cela s'explique aussi par des formats de magasin qui évoluent fortement pour privilégier aujourd'hui des tailles plus petites et localisées dans les centralités urbaines. Sur ce point, la grande majorité des autorisations depuis 2010 se localise dans les pôles commerciaux dédiés ; mais on observe un rééquilibrage en faveur des polarités urbaines depuis 2013 { **indicateur n°6** }. Par ailleurs, les dossiers CDAC analysés mettent en évidence **une meilleure prise en compte des problématiques environnementales et d'insertion urbaine** par les porteurs de projet, conformément aux orientations inscrites dans la Charte inter-Scot « pour un urbanisme commercial durable et de qualité », charte signée en 2012 par les Présidents de Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Cette faible évolution du tissu commercial de l'agglomération lyonnaise depuis 2010 modifie de manière mesurée le ratio offre/demande commerciale par bassin de vie du Scot { **indicateur n°9** }. **Si un rééquilibrage à tendance à s'opérer, des écarts notables demeurent entre des bassins de vie très « excédentaires » et d'autres « déficitaires »**. Cette situation s'explique par l'importance d'une offre dense et ancienne sur certains bassins et par le comportement d'achat de certains ménages qui ne consomment pas toujours sur leur lieu d'habitation.





Un territoire  
attractif qui accueille  
de nouveaux  
habitants

RAPPEL DES OBJECTIFS DU SCOT  
POUR DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ  
RÉSIDENTIELLE ET FAIRE LE CHOIX  
DE LA SOLIDARITÉ

- › Pouvoir accueillir plus de 150 000 habitants
- › Produire de l'ordre de 7 500 logements par an
- › Une politique sociale du logement : Atteindre un taux de l'ordre de 28 à 30 % de logements sociaux en 2030
- › Accueillir au minimum 70 % des nouveaux logements au sein des espaces urbanisés
- › Une qualité urbaine à la hauteur des attentes des habitants
- › Construire le « vivre ensemble » dans l'agglomération

Quelle trajectoire  
pour l'agglomération lyonnaise  
depuis 2010 ?

UN TERRITOIRE DE PLUS  
EN PLUS ATTRACTIF

- › Selon le dernier recensement de l'INSEE, l'agglomération lyonnaise comptabilise 1 401 100 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Elle a ainsi connu entre 2008 et 2013 **une accentuation de son rythme de développement démographique** avec un taux de croissance annuel moyen de 1,01 % (0,79 % sur la période 1999-2013). Cette dynamique s'explique par un meilleur solde naturel (plus de naissances que de décès), mais surtout par le **retour à un solde migratoire positif** (plus d'entrants dans l'agglomération que de sortants) : cette situation est une première depuis le début des années 1970 { **indicateur n°17** }. En poursuivant ce rythme d'accueil (environ 13 500 habitants supplémentaires par an), l'agglomération lyonnaise atteindrait l'objectif du Scot (+150 000 habitants) bien avant 2030.

En élargissant l'analyse à l'échelle de l'inter-Scot, on constate que l'agglomération lyonnaise joue bien son rôle de « locomotive » de l'aire métropolitaine lyonnaise : entre 2008 et 2013 elle a accueilli 48 % de la croissance démographique des Scot de l'inter-Scot alors qu'elle regroupe environ 43 % de la population de cet espace métropolitain.

## UNE RÉPARTITION ÉQUILIBRÉE DU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

➤ Le défi de l'attractivité résidentielle a pu être relevé ces 6 dernières années grâce à la production d'un nombre important de logements. Ainsi, **environ 9 700 logements ont été produits chaque année en moyenne sur l'agglomération lyonnaise**, pour un objectif plancher de 7 500 log/an inscrit dans le Scot { **indicateur n°11** }.

Cette production s'est répartie géographiquement en suivant globalement les préconisations du Scot par secteurs, avec une construction neuve tirée par le Centre (43% de la production de logements pour un objectif de 40%) et par le secteur Est (24% de la production de logements pour un objectif de 25%).

Ce développement résidentiel s'est réalisé, conformément aux attendus du Scot, dans les secteurs prioritaires : **88% des nouveaux logements ont été construits dans les polarités urbaines, les abords des gares ou les corridors urbains** { **indicateur n°13** }.

De même, afin de répondre à l'objectif de limitation de l'étalement urbain prôné par le Scot, **96% de l'offre nouvelle de logement s'est faite en renouvellement urbain** (investissement des espaces déjà urbanisés et dents creuses), les 4% restants en extension { **indicateur n°15** }. Précisons enfin que la majorité de ces nouvelles constructions se font dans le cadre du marché privé en diffus (environ 70%), le reste étant réalisé dans le cadre de projets urbains partenariaux (20%) ou d'opération d'aménagement publiques (10%).

## UNE POLITIQUE DE L'HABITAT SOLIDAIRE

➤ Afin de répondre aux besoins des ménages les plus modestes, l'agglomération lyonnaise s'était donnée comme objectif de produire 2 500 à 3 000 logements sociaux par an, avec une part significative de logements à vocation sociale forte (PLUS, PLAI). Entre 2010 et 2014, cet objectif est atteint puisque **4 500 logements sociaux ont été financés en moyenne chaque année**, dont 73% en PLUS et PLAI { **indicateur n°12** }. Les deux-tiers de ces logements ont été réalisés dans le Centre (Lyon et Villeurbanne) et l'ensemble des secteurs du Scot voient leur part de logements sociaux augmenter, à l'exception du secteur Sud dont la part est déjà très importante (37,2% en 2015). Ainsi, à l'échelle de l'agglomération, **la part de logements sociaux est passée de 22,85% en 2010 à 23,6% en 2015** { **indicateur n°14** }. Au-delà des chiffres, il s'agissait bien de construire des logements sociaux là où il en manquait et de favoriser dans le même temps le développement d'une offre privée dans les anciens quartiers d'habitat social tels que celui de la Duchère à Lyon, opération de renouvellement urbain exemplaire à l'échelle nationale.

Notons également que la Métropole de Lyon a mis en place un dispositif spécifique (le «Plan 3A») visant à aider les ménages à revenus modestes et moyens à devenir propriétaire d'un logement. La première expérience 2013-2015 ayant rencontré un grand succès, elle a été reconduite et améliorée en 2016.

Plus spécifiquement, notons enfin que **la production de logements sociaux étudiants est repartie à la hausse depuis 2010** : elle est passée de 150 par an sur la période 2009-2012 à 550 par an sur la période 2013-2015. La Métropole de Lyon ambitionne de produire 4 000 nouvelles places sur la période 2013-2017, traduisant ainsi localement le plan national de «40 000 places nouvelles» et répondant dans le même temps à l'objectif du Scot (créer environ 1 000 logements étudiants par an).

## UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL INTENSIF ET DE QUALITÉ

➤ Afin de répondre à l'enjeu national de modération de la consommation des espaces naturels et agricoles, un des principaux objectifs du Scot consiste à adopter un développement résidentiel plus intensif. Ainsi, pour produire 150 000 logements supplémentaires à horizon 2030 tout en préservant 50% du territoire en armature verte, le Scot préconise pour les PLU des valeurs-guides de densité différentes selon les types d'urbanisation (renouvellement ou extension) et les types de communes et leur desserte en transport collectif.

VALEURS-GUIDES DE DENSITÉ DU SCOT

	En renouvellement	En extension
Au sein des polarités urbaines	60 à 70 log/ha	30 à 35 log/ha
Dans le reste du territoire urbain	30 à 35 log/ha	15 à 20 log/ha

Depuis 2010, une augmentation de la densité du parc de logements est observée { **indicateur n°16** }. Ce gain de densité a pu être atteint en favorisant des formes urbaines mixtes (collectif, habitat intermédiaire, individuel groupé,...) adaptées à la morphologie et au contexte des territoires d'implantation. **Ainsi les densités moyennes des nouvelles constructions depuis 2010 sont de l'ordre de 235 logements/Ha sur Lyon/Villeurbanne et de 46 logements/Ha sur le reste de l'agglomération.**

Par ailleurs, les opérations d'habitat plus denses ne pouvant s'entendre que si la qualité globale du cadre de vie est améliorée pour permettre au territoire de rester attractif, une attention a été portée à la qualité des espaces publics (notamment des espaces verts) et au niveau de services associés (transport, commerces).



Parmi les sites de projets les plus emblématiques qui ont réussi depuis 2010 à concilier diversification de l'offre de logements, intégration urbaine et multi-fonctionnalité, peuvent être cités notamment pour illustration la ZAC Confluence à Lyon, la ZAC Centre à Tassin-la-Demi-Lune, le centre de Sathonay-Camp, la place de la République et les logements associés à Genas, etc.... D'autres grandes opérations en cours de réalisation devraient également atteindre ces objectifs (Part Dieu, Gerland, Gratte-Ciel, Carré de Soie, ...).

À ce titre, notons que la Métropole de Lyon a élaboré en 2011, en partenariat avec le Sepal, un guide « **Ville et Quartiers Durables** » qui sert de référentiel pour les opérations d'aménagements du territoire. Il s'inscrit pleinement en continuité avec les orientations du Scot.

## QUELLE ORGANISATION MULTIPOLAIRE POUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE ?

Il apparaît prématuré d'évaluer le modèle multipolaire qui nécessite un temps long pour sa mise en œuvre. Par ailleurs, l'analyse qui suit porte sur une courte période, décalée par rapport à la période d'évaluation du Scot (2008-2013).

➤ Afin d'améliorer l'accès pour tous à un bon niveau de services («ville des courtes distances»), l'organisation multipolaire constitue le cadre de référence du Scot de l'agglomération lyonnaise : articulation de l'ensemble des politiques sectorielles qui concourent à la structuration de la ville (urbanisation, équipements et services, commerces) autour des bassins de vie. Les polarités urbaines ont vocation à structurer ces bassins de vie et constituent les secteurs privilégiés du développement urbain.


➤ Certains indicateurs tendent à démontrer d'une mise en œuvre effective de cette multipolarité :

- comme évoqué ci-avant, la **grande majorité des nouveaux logements sont construits dans les secteurs prioritaires** { **indicateur n°13** } et le parc de logement social s'accroît sur les secteurs de l'agglomération les moins pourvus { **indicateur n°14** } ;
- les équipements et services représentatifs (hypermarchés, supermarchés, collèges, lycées, cinémas, établissements de santé,...) qui ont vu le jour depuis 2010, ont été implantés en grande majorité (78%) au sein des polarités urbaines du Scot { **indicateur n°8** } ;
- l'**autonomie commerciale pour l'alimentaire tend à s'améliorer** : les bassins de vie déficitaires augmentent leur autonomie (sauf le Val de Saône) { **indicateur n°9** }.

➤ Néanmoins, la mise en place de ce modèle multipolaire s'inscrit dans un long processus de transformation de la structure urbaine de l'agglomération. D'autres indicateurs démontrent que la situation reste stable :

- selon le dernier recensement de l'INSEE, on constate que globalement **les polarités du Scot ont très légèrement perdu de leur poids démographiques** au profit des autres communes : alors qu'elles regroupaient 81,8% de la population du Scot en 2008, elles n'en regroupaient plus que 81,6% en 2013 { **indicateur n°17** } ;
- cependant la grande majorité des polarités urbaines du Scot gagnent de la population. Seules **trois d'entre elles ont perdu des habitants entre 2008 et 2013** (Bron, Écully et Neuville-sur-Saône) ;
- toujours sur cette même période 2008-2013, on constate que l'équilibre emplois/actifs au sein des différents bassins de vie demeure le même. **La plupart des bassins de vie conservent le même ratio emplois/actifs entre 2008 et 2013**, et deux bassins de vie déjà déficitaires en emplois (Val d'Yzeron et Rhône Amont) voient ce ratio baisser { **indicateur n°7** } ;
- enfin, les distances de déplacement entre le lieu de résidence et le lieu de travail demeurent stables. { **indicateur n°50** }.





Une agglomération  
qui se développe  
en préservant  
ses ressources  
environnementales

RAPPEL DES OBJECTIFS DU SCOT  
POUR FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT  
UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

- *Une ville de la proximité et un modèle de sobriété énergétique*
- *Réduire les risques et les nuisances dans un objectif d'amélioration de la santé publique*
- *Une ville économe de ses espaces et de ses ressources*

Quelle trajectoire  
pour l'agglomération lyonnaise  
depuis 2010 ?

DES RESSOURCES NATURELLES  
DONT LA GESTION S'AMÉLIORE

- Les volumes d'eau prélevés ont diminué depuis 2010 sur l'agglomération, malgré une hausse sensible de la population { **indicateur n°18** }. Néanmoins, **des pressions demeurent sur la ressource en eau** du fait des nombreux prélèvements pour l'alimentation en eau potable, l'industrie et l'agriculture.

On note également une nette amélioration de la capacité de traitement des eaux usées et de la gestion des eaux pluviales qui favorise l'infiltration à la source. La Métropole de Lyon prévoit ainsi de nombreuses actions dans ce sens dans son Schéma Général d'Assainissement 2015-2027.

Une vigilance demeure néanmoins à propos de l'état écologique des cours d'eau du territoire. Ainsi, le SDAGE 2016-2021 prévoit un **report de l'échéance d'atteinte de l'objectif de bon état chimique en 2027** pour les cours d'eau, la nappe de l'Est lyonnais et les alluvions du Rhône au droit de l'agglomération et dans sa partie sud.

Concernant les matériaux de construction, **l'exploitation des carrières de la Plaine d'Heyrieux connaît aujourd'hui une meilleure coordination conformément aux recommandations du Scot** : un protocole d'engagement en matière d'extraction et de réaménagement a été signé en 2012 entre les acteurs de la filière, les services de l'État et les collectivités localisées à proximité des lieux d'extraction.



La production de matériaux au sein des carrières du territoire est globalement constante (autour de 3 millions de tonnes d'alluvions) et fluctue légèrement d'une année sur l'autre en fonction du marché du bâtiment { [indicateur n°20](#) }. Notons que la production de matériaux recyclés utilisés dans la construction représente environ 1,3 million de tonnes chaque année.

## UNE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

➤ **Les émissions de GES du territoire de l'agglomération ont baissé de 10%** au cours de la période 2008-2013 { [indicateur n°25](#) }. Si certains paramètres sectoriels expliquent cette évolution (notamment l'amélioration des motorisations des véhicules pour le transport routier), il est difficile de déterminer quelles actions ont contribué à cette diminution. On peut néanmoins penser que les actions et prescriptions des politiques publiques reprises par le Scot ont participé, à leur niveau, à cette baisse globale (ville des courtes distances, localisation des opérations d'urbanisme dans les secteurs bien desservis en transport collectifs, habitat durable, déploiement des EnR dans les réseaux de chaleur, réhabilitation thermique du parc de logements,...).

Pour les mêmes raisons évoquées ci-avant, on constate **une baisse de 6% de la consommation d'énergie finale sur le territoire** sur cette même période, essentiellement dans les secteurs des transports et du résidentiel { [indicateur n°22](#) }.

Si les énergies renouvelables (EnR) apparaissent très faiblement représentées dans le bilan énergétique du territoire (leur production locale représente environ 4,7% de la consommation d'énergie finale du territoire en 2013) { [indicateur n°23](#) }, leur production a légèrement augmenté depuis 2010 et il existe un réel potentiel de diffusion de ces EnR grâce au développement prévu des réseaux de chaleur existants sur la Métropole de Lyon (environ 72000 équivalent-logements sont desservis par un réseau de chaleur urbain en 2016) { [indicateur n°24](#) }.

Enfin, **la qualité de l'air globale sur l'agglomération s'améliore (baisse de -9 % du NO<sub>2</sub> et des PM<sub>10</sub> entre 2010 et 2015) s'améliore**, même si la pollution est encore trop élevée { [indicateur n°26](#) }. Plus précisément, on observe une stagnation du NO<sub>2</sub> dans les secteurs à proximité du trafic et une hausse des niveaux d'ozone en milieu périurbain.

## UNE ATTENTION CONSTANTE POUR LA QUALITÉ DE VIE, LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES HABITANTS

➤ La connaissance des risques naturels et technologiques et les approches permettant leur prise en compte dans les plans d'urbanisme et les opérations d'aménagement se sont

développées depuis l'approbation du Scot en 2010 :

- approbation de 10 PPRT, dont le PPRT de la Vallée de la Chimie en octobre 2016 ;
- approbation du PPRi du Val de Saône en 2012, révision et extension des PPRNI de l'Yzeron en 2013, et du Garon en 2015 ;
- élaboration du PPRNpi du Gier, pour une approbation prévisionnelle en 2017 ;
- révision et mise en cohérence de la carte de prévention des mouvements de terrains sur l'ensemble des 59 communes de la Métropole de Lyon en 2015 (travail réalisé dans le cadre de la révision du PLU-H)


Cette meilleure prise en compte des risques s'est traduite par une augmentation des surfaces inscrites dans un périmètre à risque (notamment pour les risques de mouvement de terrain moins bien connus en 2010) { [indicateur n°27](#) }.

Enfin, notons qu'une stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) de l'aire métropolitaine lyonnaise a été élaborée en 2016. Le Sepal a pris part aux divers travaux d'élaboration de ces documents que le Scot doit prendre en compte.

De même, malgré le nombre encore trop important de personnes concernées par les nuisances sonores (21,6% de la population en 2012) { [indicateur n°28](#) }, une meilleure connaissance du bruit a permis de prendre un certain nombre de mesures depuis 2010 : approbation du PPBE de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry en 2011, approbation du PPBE de l'État 2015-2018 approuvé en 2015 pour la Métropole de Lyon et le Département du Rhône, mise à jour de la cartographie stratégique du bruit à l'échelle du Scot en 2012, et plus concrètement, la limitation des vitesses sur les principaux axes, la création de zones de calme dans plusieurs opérations d'urbanisme de la Métropole,...

Concernant les déchets, le Scot a peu de prise et d'impact direct dans leur gestion, mais on notera une nette amélioration des dispositifs de collecte, de tri, de traitement et de valorisation à l'échelle de l'agglomération depuis 2010. Les objectifs chiffrés du Scot sont d'ores et déjà atteints : « ramener les quantités d'ordures enfouies ou incinérées à moins de 300 kg par habitant et par an dès 2017 » (c'est déjà le cas en 2014 avec 295 kg/hab) et « atteindre un taux de valorisation (matière et énergie) de 80% à l'horizon 2030 » (ce taux est de 92,9% en 2014) { [indicateur n°30 et 31](#) }.

Notons que le Sepal a participé au rapprochement entre la Métropole de Lyon et les collectivités voisines dans le cadre de l'élaboration du Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics du bassin économique lyonnais.



## Une armature verte préservée à portée de tous

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SCOT POUR PRÉSERVER UN RÉSEAU MAILLÉ D'ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

- *Préserver environ la moitié de la surface totale du territoire en espaces naturels ou agricoles*
- *Pérenniser le réseau maillé comme un élément constitutif de la Métropole multipolaire*
- *Favoriser l'ancrage de l'agriculture périurbaine*
- *Développer des aménagements de loisirs compatibles avec les enjeux de préservation du réseau maillé*

### Quelle trajectoire pour l'agglomération lyonnaise depuis 2010 ?

#### UNE PROTECTION ET UNE MISE EN RÉSEAU DE L'ARMATURE VERTE

- La protection de l'armature verte du Scot s'est traduite concrètement dans les PLU révisés à ce jour, par la préservation de toute urbanisation des espaces naturels et agricoles localisés sur les cartes du DOG au sein de cette « armature verte ». La part des zones classées naturelles (N) et agricoles (A) au sein des documents d'urbanisme en vigueur est restée stable entre 2010 et 2016 { **indicateur n°32** }.

L'élaboration du Scot a permis à l'ensemble des partenaires du Sepal (Métropole de Lyon, CCEL, CCPO, Département, Région, État, Chambre d'Agriculture) d'échanger autour des enjeux liés à la préservation des espaces naturels et agricoles. Ces partenaires se sont ainsi mobilisés sous l'impulsion du Département du Rhône dans un dialogue constructif avec la profession agricole et les associations de protection de l'environnement en vue de la mise en place de périmètres de préservation des espaces naturels et agricoles périurbains (PENAP) et d'un programme d'actions permettant la valorisation de ces terres (un Projet Stratégique Agricoles et de Développement Rural – PSADER – proposé par la Région Rhône-Alpes). **Au final, après plusieurs années de travail partenarial, 12 653 ha ont pu être classés en PENAP en 2014, et le programme PSADER-PENAP a permis de mobiliser environ**



### **3,5 millions d'euros et de permettre la réalisation d'environ 125 projets sur la période 2010-2016.**

D'autres secteurs agricoles ont également fait l'objet de mesures de protection depuis 2010 : la ZAP de la plaine du Biézin a été approuvée en 2013 et le PIG de la Plaine des Chères reconduit pour 3 ans en 2016.

La mise en réseau de ces espaces naturels et agricoles s'est également traduite par la préservation des continuités écologiques inscrites dans le Scot (cf. ci-après) et la création de liaisons vertes à vocation de loisirs.

## **UNE PRÉSERVATION ACCRUE DE LA BIODIVERSITÉ**

➤ La préservation de la biodiversité de l'agglomération lyonnaise constitue un défi tant le territoire est aujourd'hui morcelé par l'urbanisation et les nombreuses infrastructures qui l'irriguent. Afin de mieux préserver cette richesse écologique bien présente, le Sepal a fortement contribué depuis 2010 à l'amélioration des connaissances sur les continuités écologiques (cf. étude sur les « continuités écologiques de l'agglomération lyonnaise » évoquée page 22). Ce travail a permis aux divers acteurs concernés d'affiner les mesures et outils de préservation et de remise en bon état de la trame verte et bleue (PLU, PAEC, contrat vert et bleu).

Plus concrètement, **les coupures vertes délimitées dans le Scot ont bien été respectées dans les procédures de révision de PLU approuvés depuis 2010** { **indicateur n°35** }. Cet outil relativement précis (délimitation à la parcelle) a permis au Sepal de prescrire plus facilement la préservation de ces secteurs à enjeux qui jouent souvent le rôle de corridors écologiques majeurs.

Il est intéressant de noter également les efforts réalisés sur le terrain en matière de préservation des zones humides identifiées dans le Scot (exemple de la mise en valeur de la zone humide de la Sauzaye à Chaponnay).

## **LE DÉVELOPPEMENT DES AMÉNAGEMENTS DE LOISIRS ET DE DÉCOUVERTE**

➤ Depuis 2010, les collectivités ont mis en œuvre de nombreux aménagements permettant aux habitants de l'agglomération de satisfaire leur besoin d'accès à la nature. **Ainsi, les principaux espaces de loisirs et de découverte du territoire ont été améliorés et disposent d'une gestion durable de leur environnement** (exemple des aménagements du Grand Parc Miribel Jonage). De même, la place de la nature en ville a été renforcée avec la création de nouveaux espaces verts urbains ou l'aménagement végétal

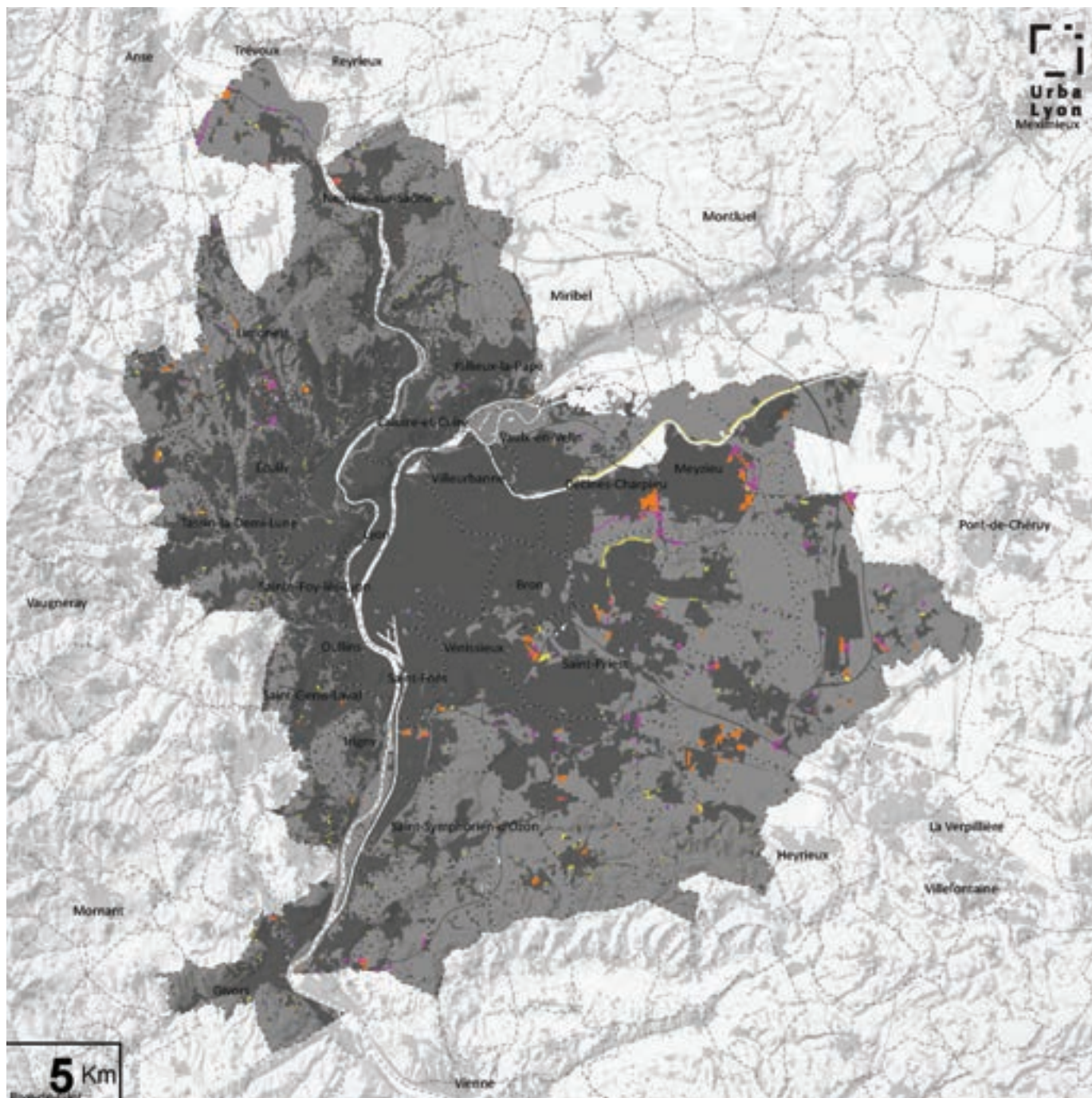
de la voirie (exemples du Parc Blandan et de l'avenue Garibaldi à Lyon). La constitution d'un réseau de cheminements de loisirs et de découverte se poursuit également (exemple des nouveaux cheminements sur la plaine du Biézin), y compris le long des cours d'eau afin de mettre en valeur ce réseau bleu (berges de Saône, Anneau bleu,...).

### **ZOOM SUR L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL ENTRE 2010 ET 2015** { **indicateur n°33** }

Sur la période 2010-2015, 895 ha d'espaces naturels et agricoles ont été artificialisés. Cette consommation représente un peu moins du ¼ 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.

ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL ENTRE 2010 ET 2015




ÉVOLUTION 2010-2015

- Espaces urbains
- Activités
- Espaces en mutation

OCCUPATION DU SOL EN 2010

- Tache urbaine
- Zones agricoles et naturelles
- Zones en eau





Une mobilité  
quotidienne  
des habitants et  
des marchandises  
facilitée

RAPPEL DES OBJECTIFS DU SCOT  
EN MATIÈRE DE STRUCTURATION  
DU TERRITOIRE ET DE DÉPLACEMENTS

- *L'organisation multipolaire : nouveau cadre de référence pour les politiques d'urbanisation, d'équipement et de transport*
- *Structurer une offre de transport autour d'un réseau express métropolitain (RER lyonnais)*
- *Une politique globale pour les fleuves*

Quelle trajectoire  
pour l'agglomération lyonnaise  
depuis 2010 ?

DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS  
QUI ÉVOLUENT VITE

- Entre les deux enquêtes déplacements de 2006 et de 2015, on constate une évolution des pratiques de déplacements des habitants de l'agglomération lyonnaise. En effet, pour la première fois depuis que ces enquêtes existent dans l'agglomération lyonnaise, **moins de la moitié des déplacements sont effectués en voiture : 44%, -6 points par rapport à 2006**. Parallèlement, on assiste à une forte hausse de l'usage des transports collectifs (19%, +4 points) et de la marche pour les déplacements de proximité (34%, +2 points) { [indicateur n°39](#) }.

D'autres indicateurs viennent confirmer ces évolutions : la fréquentation des transports collectifs { [indicateur n°40 et 41](#) } et la pratique du vélo dans le Centre { [indicateur n°42](#) } ne cessent d'augmenter.

Ces évolutions correspondent aux orientations édictées dans le Scot, ainsi que dans le PDU de l'agglomération lyonnaise.

Au-delà des données globales, on constate des écarts selon les territoires avec notamment des évolutions extrêmement fortes dans le Centre de l'agglomération. Pour les habitants de Lyon-Villeurbanne, l'usage de la voiture diminue encore plus fortement malgré une part modale déjà faible : elle est ainsi passée de

35 à 26 % entre 2006 et 2015 alors que l'usage des transports collectifs progressait de 5 points (25 %) et la marche de 4 points (45 %).

À l'inverse, **les habitants de la CCEL et de la CCPO se déplacent toujours autant en voiture avec une part modale de 77 %**. Cette situation n'a rien de surprenant dans la mesure où les transports collectifs sont peu développés, voir même en régression. Les transports collectifs y sont donc très peu utilisés (6 % des déplacements, part stable) et la marche de moins en moins (14 %, -2 points). L'écart dans les pratiques apparaît donc très important entre les territoires bien desservis par les transports en commun et ceux où l'offre reste limitée.

## LA POURSUITE DU MAILLAGE DU TERRITOIRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

➤ Le développement du «réseau express de l'aire métropolitaine» se poursuit avec, depuis l'approbation du Scot, le lancement du tram-train de l'Ouest lyonnais vers Brignais et Sain-Bel (2012), le prolongement du métro B à Oullins (2013) et la desserte du Grand Stade par T3 (2016). L'extension du métro B aux Hôpitaux Sud, prévue à horizon 2023, étendra encore le territoire desservi par ce réseau { [indicateur n°44](#) }.

Le nœud ferroviaire lyonnais fait quant à lui l'objet d'investissements lourds, et amenés à se poursuivre dans la durée, afin d'améliorer les conditions d'exploitation du réseau et de lutter contre sa saturation. Parallèlement, les gares centrales de Part-Dieu et Perrache sont en pleine restructuration, là encore pour en améliorer le fonctionnement et le confort ainsi que pour en augmenter la capacité, que ce soit pour l'accueil des voyageurs ou des trains (voie K aménagée et voie L en projet à Part-Dieu).

Concernant le «réseau de transport collectif d'agglomération», son maillage s'est également poursuivi avec la mise en service de C1 et C2 vers Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape (2011), de T5 vers Eurexpo (2012), de T4 entre Jet d'eau et la Doua (2013), des lignes express de l'ouest lyonnais (2013) et le prolongement de T1 jusqu'à Debourg. Sont également programmés le prolongement de T1 jusqu'aux Hôpitaux Est (2019) et la mise en site propre intégral de la ligne C3 (2019).

## LA HIÉRARCHISATION ET L'OPTIMISATION DU RÉSEAU DE VOIRIE

➤ Conformément au schéma de voirie identifié dans le Scot, le réseau structurant a été complété depuis 2010 avec :

- l'aménagement de l'A466, permettant aux flux de transit est-ouest de contourner l'agglomération par le nord (réseau national)
- la déviation de Pusignan à l'est, reliant la Rocade Est à l'A432 (réseau métropolitain)
- la section la Soie du Boulevard Urbain Est permettant d'améliorer le maillage nord-sud du Centre Est (réseau d'agglomération)

En 2012-2013, a été organisé un Débat public sur le projet d'Anneau des sciences, concernant l'aménagement du Tronçon ouest du périphérique ainsi que les mesures associées d'accompagnement urbain et d'organisation des transports collectifs. Ce projet suit actuellement son cours, avec un horizon de mise en service en 2030. Le déclassement de l'autoroute A6-A7 en décembre 2016 ouvre désormais des perspectives de réaménagement d'un tronçon identifié par le Scot comme devant faire l'objet d'un renforcement de son intégration urbaine.

Concernant le réseau autoroutier existant, une étape a été franchie en 2012 avec une évolution importante dans les limitations de vitesse appliquées dans l'agglomération : alors que 50 % du réseau métropolitain était limité à 110 km/h en 2010, seul 13 % de ce linéaire l'est encore aujourd'hui { [indicateur n°51](#) }.

Dans le même temps, les zones apaisées se sont fortement développées dans toute l'agglomération avec près de 300 km aménagés en zones de rencontre ou zones 30 en 2016 { [indicateur n°47](#) }. Les aménagements cyclables ont connu une progression de près de 60 % en 6 ans (+280 km sur la Métropole) tandis que le nombre d'arceaux de stationnement pour les vélos a plus que doublé { [indicateur n°46](#) }.

## UNE GESTION COORDONNÉE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

➤ En ce qui concerne le stationnement automobile, les politiques conduites depuis les années 1990 ont été poursuivies :

- Afin d'optimiser l'usage des places de stationnement et de favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, la politique de stationnement payant a été étendue à Lyon et Villeurbanne : en 2016, près de 40 000 places sont ainsi payantes sur un total d'environ 115 000 { [indicateur n°48](#) }.
- Afin de développer l'usage de l'intermodalité et des transports collectifs, deux nouveaux parcs-relais ont été créés : en gare d'Oullins (plus de 400 places au terminus du métro B en 2013) et à Meyzieu Panettes (près de 600 places au terminus de T3 en 2014).

Afin de faciliter l'usage des transports collectifs à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, un système tarifaire intégré pour les TER et les réseaux de transport urbain de Lyon, Saint-Étienne, Bourgoin-Jallieu et Vienne a été mis en place en 2013, à l'initiative du Syndicat Mixte des Transports créé quant à lui en 2012.

## DES ALTERNATIVES QUI SE DÉVELOPPENT POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

➤ La recherche d'une meilleure optimisation du transport de marchandises en ville a conduit à la mise en œuvre de quelques actions-phares :

- La création d'un Espace Logistique Urbain (ELU) au parking Cordeliers de Lyon Parc Auto (LPA) en 2012 a ouvert la voie à des solutions innovantes pour la gestion du dernier kilomètre en milieu urbain dense. Deux nouveaux ELU ont depuis vu le jour place Bellecour en 2015 et place Antonin Poncet en 2016. Des projets similaires sont également portés par LPA aux Halles de Lyon-Paul Bocuse ainsi qu'à la Cité internationale.
- La rue Grenette à Lyon a fait l'objet d'un aménagement spécifique en réservant une des deux voies de circulation aux opérations de livraison entre 9h30 et 16h30.

L'optimisation de la logistique urbaine reste un enjeu environnemental et économique majeur pour lequel, au-delà de nouvelles expérimentations à mener, un cadre politique global reste à construire de façon pérenne.

Enfin, la question des flux logistiques se pose bien évidemment aussi pour l'alimentation de l'agglomération lyonnaise et l'expédition de ses productions. À ce titre, les deux chantiers multimodaux de l'agglomération, le Port Lyon Édouard Herriot et la plateforme de Vénissieux Saint-Priest ont vu leur trafic conteneurs quasiment doubler depuis 2010 { [indicateur n°49](#) }.







## Les « repreneurs » du Scot

► La mise en œuvre « opérationnelle » des objectifs du Scot nécessite de mobiliser et de fédérer autour de ce projet politique partagé l'ensemble des acteurs de l'agglomération, et en premier lieu les collectivités locales à travers leurs documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme) ou leurs documents sectoriels (programmes locaux de l'habitat, plans de déplacements urbains). En effet, celles-ci ont dû nourrir leur réflexion et bâtir leurs projets locaux autour de nouvelles règles du jeu définies par le Scot.

► Les partenaires publics, notamment l'État, la Région, le Département, les Chambres consulaires, les Autorités organisatrices de transport ont également contribué à traduire le projet d'agglomération dans les politiques publiques thématiques dont ils sont porteurs (transport, climat, agriculture, trame verte et bleue,...).

### DES PLU, PLH ET PDU EN PASSE D'ÊTRE TOUS « SCOT COMPATIBLES » À HORIZON 2020

► Depuis l'approbation du Scot en 2010, les PLU des communes du Sepal (dont une grande majorité est intégrée au PLUH de la Métropole de Lyon) ont été révisés afin d'intégrer les prescriptions du Scot (7 communes) ou sont en voie de l'être dans le cadre de révisions réalisées en étroite concertation avec le Sepal.

Il en est de même pour les PLH. Celui de la CCPO a été approuvé en 2015, tandis que ceux de la CCEL et de La Métropole de Lyon (inclus dans le PLUH) sont en voie de finalisation.

Concernant le PDU de l'agglomération lyonnaise, celui-ci est en cours de finalisation et devrait être approuvé en 2017. Porté par le SYTRAL, ce nouveau PDU recouvre l'ensemble du périmètre du Scot à l'exception des communes de la CCPO. Le Sepal a été étroitement associé aux groupes de travail et aux comités de pilotage et les grands objectifs de ce document reprennent sensiblement ceux inscrits dans le Scot.

## PLU / PLU-H À HORIZON 2020

■ PLU révisé et approuvé depuis décembre 2010

■ PLU ou PLU-H en cours de révision



## DE NOMBREUX PARTENARIATS SUR DE MULTIPLES CHANTIERS

➤ Depuis 2010, le Sepal a été régulièrement associé à l'élaboration de plans, programmes, études ou démarches portés par ses partenaires. L'esprit et les orientations du Scot ont ainsi pu être déclinés au sein de ces outils de gestion des politiques publiques de l'agglomération lyonnaise.

Voici, à titre d'illustration, une liste non exhaustive des travaux partenariaux auxquels le Sepal a été, ou demeure, étroitement associé (voir tableau ci-dessous).

De manière plus formelle et réglementaire, notons que le Sepal siège dans plusieurs commissions départementales :

- en tant que membre de droit, à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial du Rhône depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. À ce titre, le Sepal émet des avis sur des projets commerciaux en mesurant leur compatibilité avec les orientations du Scot ;
- en tant qu'expert associé, à la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Rhône depuis sa création en 2011 ;
- en tant que membre de droit, à la Commission Départementale des Risques Naturels Majeurs (CDRNM) depuis juillet 2016.

Pilotage	Études, démarches et travaux partenariaux
DDT du Rhône	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Révision du PPA de 2007, approuvé en 2011</li> <li>● Modification de la DTA sur le secteur de la Plaine Saint Exupéry – Approbation en 2015</li> <li>● Élaboration, suivi et mise en œuvre de la Charte Agriculture Urbanisme et Territoires</li> </ul>
Région Auvergne - Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Élaboration du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE- périmètre Rhône-Alpes)</li> <li>● Élaboration du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE – Périmètre Rhône-Alpes)</li> </ul>
VNF	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Schéma portuaire métropolitain</li> </ul>
Département / Métropole de Lyon / Région / CCPO / CCEL / Chambre d'Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Élaboration, suivi et mise en œuvre du programme PSADER-PENAP</li> </ul>
Métropole de Lyon	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial</li> <li>● Schéma Directeur de l'Énergie</li> <li>● Contrat corridors</li> </ul>
SYTRAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Plan de déplacements urbains 2016</li> <li>● Financement de l'enquête déplacements grands territoires 2016</li> </ul>
SAGE Est Lyonnais	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Contrat vert et bleu de l'Est lyonnais</li> </ul>
CCI Lyon Métropole	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Financement des enquêtes comportements d'achats en 2011 et 2016</li> </ul>

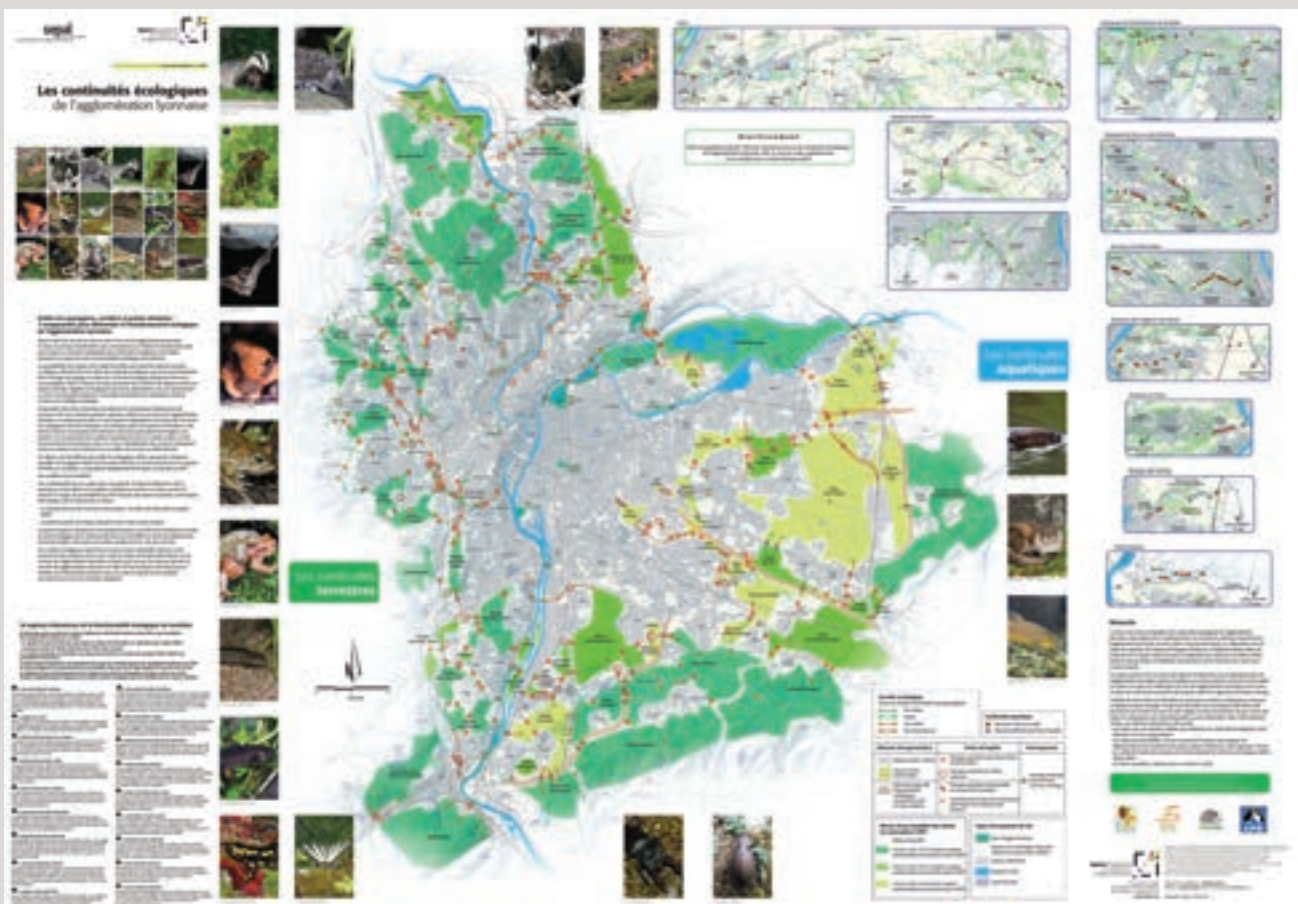


## UNE PRODUCTION DE CONNAISSANCE POUR ACCOMPAGNER LES ORIENTATIONS DU SCOT

► En produisant de la connaissance territoriale et en développant des expertises approfondies, le Sepal s'est donné les moyens depuis 2010 d'accompagner ses partenaires dans la mise en œuvre des orientations du Scot. Il s'agit en effet d'améliorer la compréhension des phénomènes à l'œuvre, d'illustrer ou de préciser certains thèmes, à même d'être repris au sein de documents de rang inférieur (cf. l'exemple de l'étude sur les continuités écologiques ci-dessous). Le Sepal a été à l'origine et contribue activement à l'animation de plusieurs **observatoires** piloté par l'Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise : observatoire de l'habitat, observatoire des espaces naturels et agricoles, observatoire des déplacements, observatoire partenarial lyonnais en économie. Chacun d'eux fonctionne à la fois comme un outil de connaissance et un véritable espace d'animation locale.

## UNE APPROCHE UNIVERSITAIRE SUR LE VÉCU DE LA DENSIFICATION...

► En 2015 et 2016, le Sepal a noué un **partenariat avec l'Université Lyon 2** pour mener à bien des travaux de terrain sur le « vécu de la densification » par les habitants. Deux missions ont été confiées à des étudiants de l'Institut d'Urbanisme de Lyon (IUL), portant sur la densification vécue dans des opérations situées sur 7 communes du Sepal (Chaponnay, Genas et Tassin-la-Demi-Lune en 2015 ; Caluire-et-Cuire, Craponne, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon en 2016). Les conclusions de ces travaux ont été présentées au Conseil Syndical du Sepal.



### UNE ÉTUDE SUR LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES LANCÉE PAR LE SEPAL ET REPRIS PAR SES PARTENAIRES

Le Sepal a commandité en 2014 une étude sur les « continuités écologiques de l'agglomération lyonnaise ». Mise en œuvre par l'Agence d'Urbanisme en partenariat avec la LPO, la Frapna, la Fédération des chasseurs du Rhône, la Fédération de pêche du Rhône, et la Métropole de Lyon, cette étude a permis d'identifier et de caractériser plus précisément, et « à dire d'experts », les corridors écologiques. Cette étude a ensuite été utilisée par divers partenaires dans l'élaboration de leurs documents (PLUH de la Métropole de Lyon, PLU communaux, Contrat vert et bleu de l'Est Lyonnais, PAEC à l'échelle du Sepal, Scot voisins en révision,...).

## Les territoires de projet



➤ *Le Scot a identifié sept territoires porteurs d'enjeux décisifs pour le développement de l'agglomération, en raison de leur potentiel, de leur rôle ou de leurs atouts spécifiques. Il invite à poursuivre et affiner sur ces territoires l'élaboration de projets en mesure d'assurer un haut niveau de cohérence aux politiques publiques d'aménagement. En outre au sein de ces territoires, 4 sites à enjeux sont précisément ciblés (Lyon-Saint-Exupéry, Portes du Dauphiné, Aéroport de Corbas, Hôpitaux Sud). Leur développement futur est soumis à des conditions particulières, notamment l'élaboration de plans d'aménagement d'ensemble, permettant d'encadrer leur développement à moyen et long terme et de garantir la qualité finale du territoire aménagé.*

À ce jour, le Sepal et ses partenaires exerçant leurs compétences en matière d'aménagement au sein de l'agglomération lyonnaise ont engagé des démarches à des degrés divers sur la plupart des territoires de projet :

- **Le territoire du Centre Est** a fait l'objet d'un séminaire d'échange en février 2011. Le Président du Grand Lyon et du Sepal a posé les premiers jalons du devenir de ce territoire, dans la droite ligne des orientations formulées dans le Scot. La présentation de différents projets (infrastructures, équipements...) actés, a donné une réponse opérationnelle à l'ambition portée par le Grand Lyon sur ce territoire, qui doit accueillir une part conséquente du développement urbain et économique futur,
- Le sud de l'agglomération a également fait l'objet d'un séminaire en mars 2012 portant sur ses enjeux de développement. Les élus du Grand Lyon et du Sepal ont livré leur regard sur le devenir de cet espace qui réunit 3 territoires de projet définis dans le Scot : **la Porte Sud-Ouest, la Vallée de la Chimie et Givors.**

Des études plus approfondies ont porté sur :

- la Vallée de la Chimie, avec l'élaboration d'un Plan Directeur. Depuis, une mission «Vallée de la Chimie» dédiée à son développement a été créée en 2013 ;
- le site des Hôpitaux Sud qui a vocation à devenir un quartier métropolitain, en lien avec le prolongement de la ligne B du métro sur le site ;
- le secteur de Givors-Grigny : l'Agence d'urbanisme a mené une étude de cadrage urbain.





➤ Sur le **territoire de la Plaine Saint-Exupéry** qui intègre la plateforme aéroportuaire, les services de l'État (DDT du Rhône) ont piloté une démarche dès 2012 associant un grand nombre de partenaires, collectivités, aéroport, chambres consulaires. Elle s'appuie sur les conclusions d'un groupement de bureaux d'études piloté par l'Agence d'Architecture «Güller Güller».

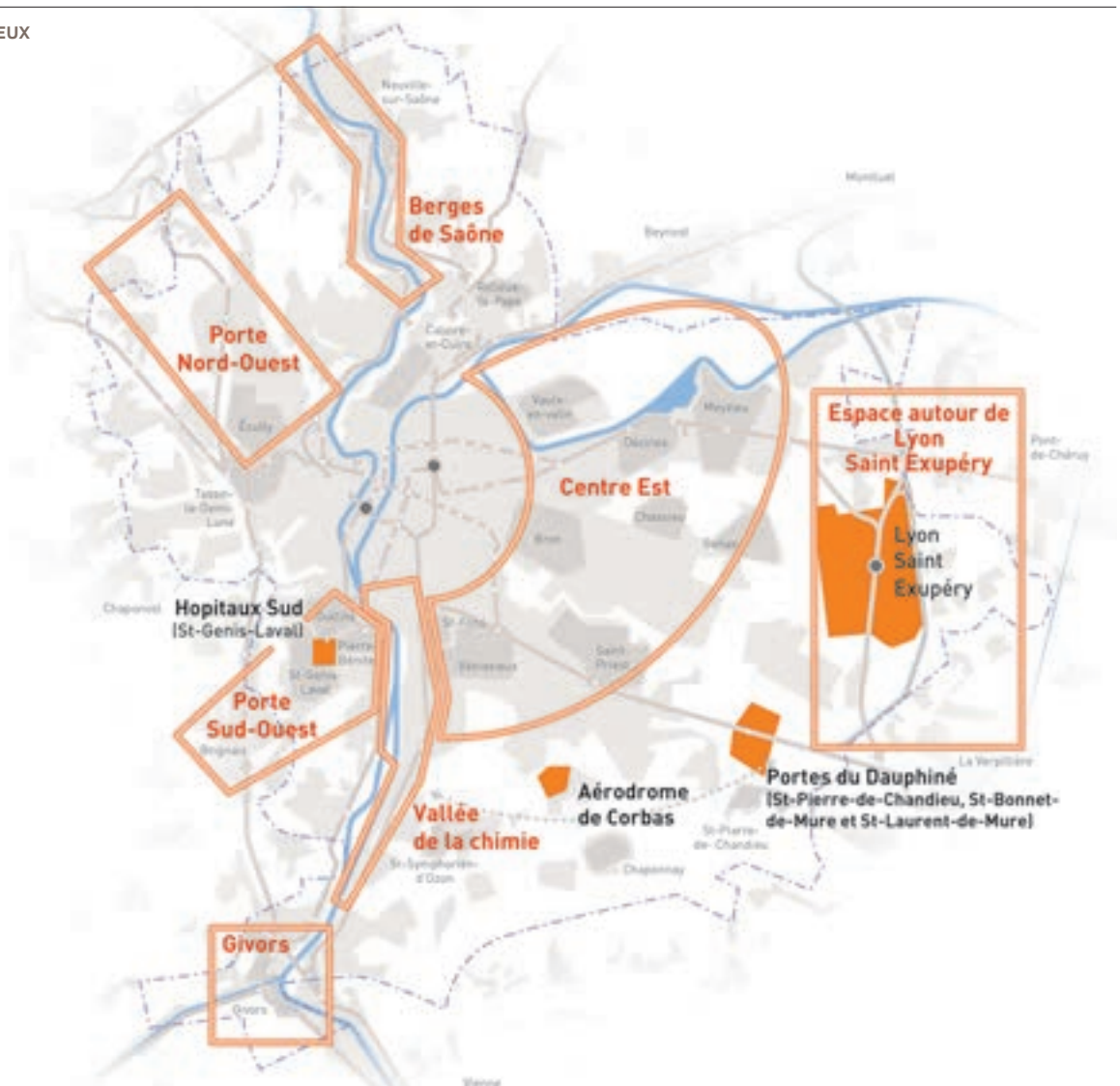
Associé par l'État ainsi que trois autres Scot concernés par le périmètre d'étude, le Sepal s'est beaucoup investi dans cette réflexion qui a permis de produire une «stratégie guide» pour ces territoires. L'ensemble des acteurs rhodaniens et Nord-Isérois se sont accordés sur une série d'enjeux et d'orientations qui a abouti à une modification de la DTA en 2015. Le Sepal s'est assuré de la cohérence de cette modification avec les orientations fixées par le Scot pour ce territoire : développement mesuré des capacités d'accueil économique, maîtrise du développement résidentiel, préservation de la plaine agricole d'Heyrieux, localisation des équipements intermodaux,...

L'État a reconnu dans la DTA la nécessité de disposer d'un plan d'aménagement d'ensemble de la **plateforme aéroportuaire** pour garantir la qualité de cette porte d'entrée internationale de l'agglomération. Pour cette raison, Aéroports de Lyon a finalisé en 2015 un Schéma de composition générale, auquel le Sepal a été associé, pour garantir la cohérence des principes d'aménagement de cette plateforme avec les territoires voisins.

➤ Sur le site des **Portes du Dauphiné**, aujourd'hui occupé essentiellement par l'exploitation de carrières, un protocole d'engagement en matière d'extraction et de réaménagement a été signé en 2012 entre les acteurs de la filière, les services de l'État et les collectivités. Il permet d'avoir une meilleure lisibilité sur les échéances de remise à l'état naturel du site, pour le transformer à long terme en site d'accueil économique.

#### LES TERRITOIRES À ENJEU

-  Territoire de projet
-  Site à conditions particulières d'urbanisation



## L'agglomération lyonnaise dans l'aire métropolitaine lyonnaise



► L'aire métropolitaine lyonnaise a constitué une échelle de référence dès l'élaboration du Scot. Son périmètre repose sur un territoire de plus de 3 millions d'habitants, organisé autour de 13 Scot, réunis au sein de la démarche de l'inter-Scot.

L'agglomération lyonnaise constitue « le cœur de chauffe » de ce vaste territoire. C'est ainsi qu'elle a été nommée dans le « chapitre commun métropolitain » élaboré avec les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise.

L'évaluation du Scot est l'occasion d'observer dans quelle mesure l'agglomération lyonnaise tient son rôle de moteur dans les dynamiques résidentielles et d'emploi au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle situe également le rôle du Sepal dans la gouvernance à cette échelle.

L'INTER-SCOT

13 Scot

934 communes

3 035 913 habitants





## UN TERRITOIRE QUI CONFIRME SON RÔLE DE « MOTEUR » DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE SUR LE PLAN DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

➤ Le chapitre commun métropolitain de l'inter-Scot affiche des ambitions démographiques et économiques importantes pour l'agglomération lyonnaise. Elles se justifient pour apporter une réponse à un objectif communément admis de développement résidentiel cohérent au plus proche des lieux de desserte par les transports en commun, des équipements et services à la population. Sur le plan économique, il s'agit pour les entreprises de bénéficier d'un important bassin de population active et d'une accessibilité aisée.

Ainsi, **sur le plan démographique, on observe sur la période 2008-2013 une augmentation du poids de l'agglomération lyonnaise au sein de l'aire métropolitaine.** Celui-ci est passé de 42,7% à 42,9% en cinq ans. Quand l'aire métropolitaine accueille 143 000 habitants supplémentaires sur cette période, l'agglomération lyonnaise en accueille environ 70 000, soit 49%. Il s'agit d'une inflexion par rapport aux tendances passées puisque le poids démographique de l'agglomération était supérieur en 1999 (43,1%).

**Concernant l'emploi, l'agglomération lyonnaise confirme son rôle « moteur » : elle concentre 51,9% des emplois de l'aire métropolitaine lyonnaise en 2013, soit 0,8 point de plus qu'en 2008.** L'agglomération porte d'autant plus le développement économique, que celle-ci a connu entre 2008 et 2013, une croissance d'emploi de l'ordre de 4,6% (+ 31 700 emplois) contre 2,9% (+ 39 300 emplois) à l'échelle de l'aire métropolitaine. Elle porte à elle seule 80% de l'augmentation.

## LE SEPAL, UN INTERLOCUTEUR IMPORTANT DES ACTEURS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

➤ Le renforcement de la coopération métropolitaine, à travers les scènes multiples et complémentaires où il s'opère, doit permettre de concrétiser une vision partagée de l'aménagement et du développement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

La mise en cohérence, à cette échelle stratégique des politiques publiques exige un dialogue accru entre territoires, auquel le Sepal entend non seulement apporter sa contribution, mais aussi en devenir un acteur reconnu pour faire vivre cet « esprit métropolitain ».

Ainsi depuis 2010, au-delà des travaux collectifs menés dans le cadre de la démarche inter-Scot (chapitre commun métropolitain, charte commerce, recollement et harmonisation des Scot, études sur différents espaces d'interfaces métropolitains,...), le Sepal a joué ce rôle de « porte-parole » au sein de différentes scènes et notamment :

- il siège à la Commission Aménagement du Pôle Métropolitain,
- il a été le relais des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise dans le cadre de l'élaboration du SRCAE et du SRCE,
- il a permis le rapprochement des collectivités en amont de l'élaboration du Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics du bassin économique lyonnais,
- il représente les Scot du bassin Rhône Méditerranée dans l'élaboration d'un guide de mise en œuvre d'une des dispositions du SDAGE approuvé en 2015,
- il anime et diffuse le travail de la Fédération Nationale des Scot à l'échelle de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.



# 2

## **Tableau de bord : résultats par indicateur**



32 > 40



### Les indicateurs économiques

Développement économique  
Multipolarité  
Rayonnement

41 > 48



### Les indicateurs liés à l'habitat

Production de logements  
Multipolarité  
Économie de l'espace, intensification  
du développement  
Attractivité résidentielle

49 > 56



### Les indicateurs environnementaux

Préservation des ressources naturelles  
Qualité de l'air et émissions de gaz  
à effet de serre  
Préservation de la qualité de vie

57 > 61



### Les indicateurs liés à l'armature verte

Protection de l'armature verte  
Valorisation de l'armature verte  
Nature en ville

62 > 73



### Les indicateurs liés aux déplacements

Évolution modale des déplacements  
de personnes  
Desserte du territoire  
Évolution modale des transports  
de marchandises  
Multipolarité  
Intégration urbaine des infrastructures



## Les indicateurs économiques



Les indicateurs retenus pour le volet économique sont au nombre de dix. Ils sont regroupés autour de trois orientations du Scot :

- › le développement économique,
- › la multipolarité,
- › le rayonnement.

### Développement économique

Échelle de référence : agglomération

1

### ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS PAR FONCTIONS

#### RÉSULTATS

- › Évolution du nombre d'emplois sur l'ensemble du Sepal :  
**En 2008** : 682 600 emplois  
**En 2013** : 714 300 emplois, soit + 31 700 emplois.

Entre 2008 et 2013, on constate une forte progression des emplois métropolitains (+ 22 000 emplois) et une poursuite de la baisse des emplois productifs (- 5 000 emplois).

Les emplois du secteur de l'agriculture passent de 1 500 en 2008 à 1 200 emplois en 2013, soit une perte de 300 emplois.

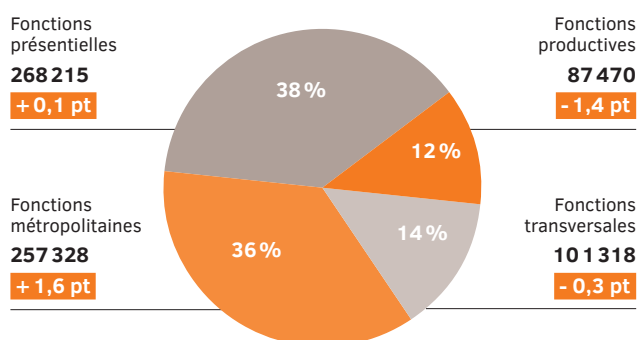
À noter que les emplois du territoire du Scot représentent, en 2013, 52% des emplois de l'inter-Scot (+1 point depuis 2008). Le territoire présente une évolution importante au regard des dynamiques en œuvre sur les territoires voisins : le nombre d'emplois a progressé de 4,6% sur le territoire du Scot alors que les emplois de l'inter-Scot progressent de 2,9%, l'échelle régionale de 2% et que l'ensemble du territoire national présente une évolution des emplois inférieure à 1%.

Ces chiffres confirment le rôle « moteur » de l'agglomération lyonnaise au sein de l'aire métropolitaine.

**TAUX D'ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS  
ENTRE 2008-2013**

	Total emplois 2008	Total emplois 2013	Évolution 2008-2013
Scot Sepal	682 620	714 331	4,6%
Inter-Scot	1 336 351	1 375 682	2,9%
Région	3 105 935	3 167 751	2,0%
France	26 148 331	26 347 669	0,8%

**RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR FONCTIONS DANS LE SEPAL EN 2013**  
(Évolution 2008-2013 en points)



**DÉFINITION**

**Les fonctions métropolitaines**

Conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion, culture et loisirs.

**Les fonctions présentesielles**

Activités mises en œuvre pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de la population locale (distribution, services de proximité, éducation-formation, y compris les animateurs sportifs ou de loisirs, santé et action sociale, administration publique).

**Les fonctions productives**

Fabrication, agriculture et pêche, bâtiment et travaux publics.

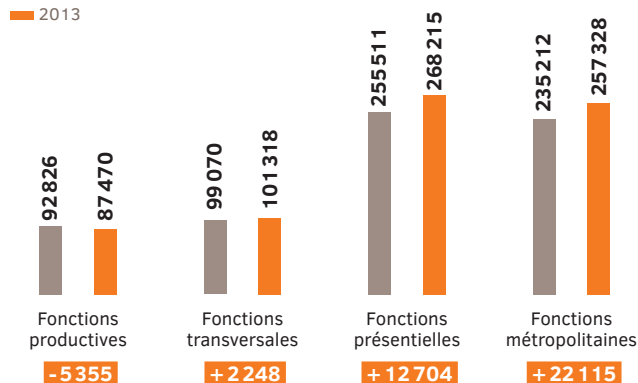
**Les fonctions transversales**

Transports-logistique: professions du transport des personnes et des flux de marchandises, entretien et réparation.

**NOMBRE D'EMPLOIS PAR FONCTIONS ET ÉVOLUTION 2008-2013**

(En valeur)

■ 2008  
■ 2013



**SOURCES ET MÉTHODE**

Cet indicateur correspond :

- au nombre global d'emplois à l'échelle de l'agglomération,
- à la décomposition par grandes fonctions : métropolitaine, présentesielle, productive, transversale,
- au nombre d'emplois agricoles dans l'agglomération (prise en compte des emplois du secteur de l'agriculture).

Données de l'état zéro : RP 2008

Données de la mise à jour : RP 2013

Évolution possible : 2008-2013



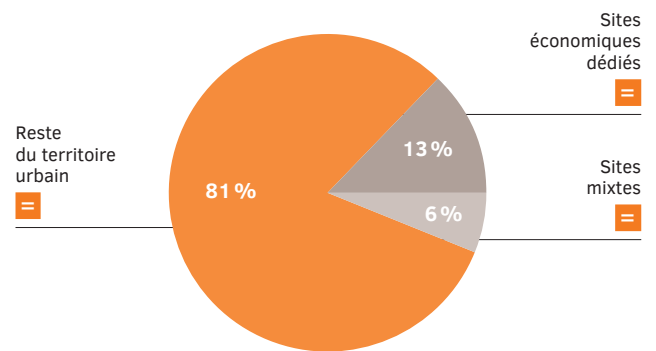
## 2

## ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DANS LES DIFFÉRENTS TYPES DE TERRITOIRES ÉCONOMIQUES

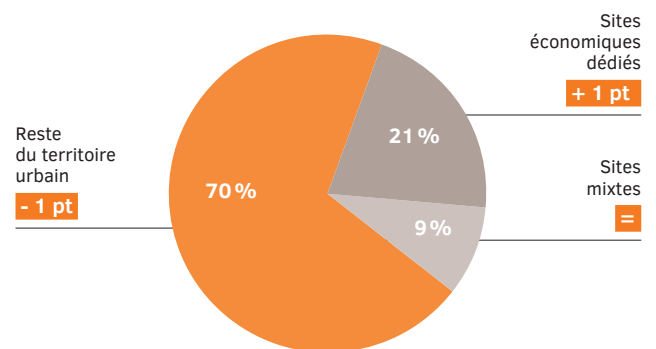
### RÉSULTATS

- La répartition des établissements et des emplois reste globalement comparable entre 2011 et 2016. On constate toutefois un léger renforcement du poids des emplois au sein des sites économiques dédiés.

#### RÉPARTITION TERRITORIALE DES ÉTABLISSEMENTS EN 2016



#### RÉPARTITION TERRITORIALE DES EMPLOIS



#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part d'établissements et d'emplois dans :

- les sites économiques dédiés,
- les secteurs mixtes,
- le reste du territoire urbain.

**Référentiel géographique :** la distinction des différents sites et secteurs repose sur la carte de l'enveloppe foncière du développement économique (p32 du Dog)

**Données de l'état zéro :** Bureau van Dijk-Diane, janvier 2011 - géolocalisation et estimation d'effectif Agence d'urbanisme

**Données de la mise à jour :** Bureau van Dijk-Diane, 2016 - géolocalisation et estimation d'effectif Agence d'urbanisme

**Évolution possible :** 2011/2016

*NB : l'état zéro a dû être recalculé car la base de données a évolué depuis 2011 et a nécessité la suppression, dans le mode de calcul, des établissements ayant zéro salarié (établissement n'ayant pas de sens économique comme les SCI ou les associations).*

# 3

## SURFACES DISPONIBLES DANS L'ENVELOPPE DES ESPACES DÉDIÉS À L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

### RÉSULTATS

➤ Dans les sites économiques dédiés, on recense en 2015 environ 1350 ha disponibles hors les potentialités de développement sur la plateforme aéroportuaire.

Pour mémoire, sur ces mêmes secteurs, on comptabilisait en 2010 environ 1600 ha disponibles.

# 4

## SURFACES ET LOCALISATION DES BÂTIMENTS LOGISTIQUES

### RÉSULTATS

➤ Le parc immobilier logistique de l'agglomération représente une surface utile totale de 2 239 000 m<sup>2</sup> en 2016. Il a progressé de 212 300 m<sup>2</sup> entre 2010 et 2016 (soit +11 %).

En 2010, 44% de ce parc se situaient au sein des espaces bénéficiant d'une desserte multimodale (tels qu'identifiés dans le Scot). En 2016, ce taux passe à 41 %.

La surface des bâtiments logistiques situés dans ces espaces a tout de même progressé de 5% en 6 ans (soit près de 44 000 m<sup>2</sup> supplémentaires) en bénéficiant d'une desserte multimodale.

	Surface logistique	Surface logistique avec desserte multimodale	Part espaces desservis
2010	2 024 979	883028	44 %
2016	2 238 257	926936	41 %

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux surfaces non urbanisées dans les zones dédiées du Scot.

Données de l'état zéro : cadastre, photo aérienne, visites terrain  
Données de la mise à jour : photos aériennes 2015  
Évolution possible : 2010/2015



### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond :

- au nombre de mètres carrés global des bâtiments logistiques à l'échelle de l'agglomération,
- à la part localisée dans les secteurs bénéficiant d'une desserte multimodale.

Données de l'état zéro : Cecim 2010

Données de la mise à jour : Cecim 2016

Évolution possible : 2011/2016

Périmètre nécessaire : espaces bénéficiant d'une desserte multimodale

NB : l'état zéro a été recalculé car les données pour l'année 2010 fournies dans la base de données 2016 sont plus complètes (certaines communes non renseignées à l'époque le sont aujourd'hui).

## 5

## SURFACES ET LOCALISATION DES BUREAUX

### RÉSULTATS

- Entre 2010 et 2016, le parc immobilier de bureaux a augmenté de 20 % soit plus de 1 million de m<sup>2</sup> supplémentaires. Il représente en 2016 une surface utile totale de 6 253 300 m<sup>2</sup> dont :
  - 88 % au sein des polarités urbaines (5 482 000 m<sup>2</sup>),
  - 52 % au sein des neuf sites d'accueil des fonctions stratégiques (3 262 000 m<sup>2</sup>),
  - 2 % au sein des grands projets de ville (112 000 m<sup>2</sup>).

Les surfaces de bureaux ont augmenté de 33 % dans les sites d'accueil des fonctions stratégiques qui ont accueillis 77 % des nouveaux bureaux entre 2010 et 2016. On note également une augmentation significative des surfaces de bureaux au sein des grands projets de ville (+84 % entre 2010 et 2016), même si ces surfaces restent modestes.

Notons que les deux tiers des surfaces de bureaux se situent sur Lyon et Villeurbanne.



### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond :

- au nombre de mètres carrés global de bureaux à l'échelle de l'agglomération,
- à la part localisée dans les neuf sites d'accueil des fonctions stratégiques, les polarités urbaines et les grands projets de ville.

Données de l'état zéro : Cecim 2010

Données de la mise à jour : Cecim 2016

Évolution possible : 2011/2016

Périmètre nécessaire : sites métropolitains, polarités urbaines et grands projets de ville.

	Évolution 2010-2016			
	2010 (en m <sup>2</sup> )	2016 (en m <sup>2</sup> )	Progression en m <sup>2</sup>	Progression en %
Au sein des polarités	4 600 000	5 482 000	+ 882 000	+ 19 %
dont la polarité de Lyon-Villeurbanne	3 500 000	4 188 000	+ 688 000	+ 20 %
Au sein des sites métropolitains	2 450 000	3 262 000	+ 812 000	+ 33 %
Au sein des grands projets de ville	61 000	112 000	+ 51 000	+ 84 %
<b>TOTAL SCOT</b>	<b>5 200 000</b>	<b>6 253 300</b>	<b>1 053 300</b>	<b>+ 20 %</b>



# 6

## LOCALISATION DES COMMERCES AU SEIN DU SCOT

### RÉSULTATS

Entre 2010 et 2015, près de 136 900 m<sup>2</sup> de surfaces de vente ont été autorisées (80 avis favorables en CDAC pour la création ou l'extension de surfaces commerciales supérieures à 1 000 m<sup>2</sup>) dont 72 % au sein des pôles commerciaux, 22 % au sein des polarités urbaines hors pôles commerciaux et 6 % hors de ces secteurs.

Les autorisations hors polarité ou pôle commercial concernent les communes de Craponne (en 2011 pour 107 m<sup>2</sup> et en 2012 pour 341 m<sup>2</sup>), Toussieu (en 2012 pour 2 900 m<sup>2</sup>), Sathonay-Camp (en 2012 pour 1 500 m<sup>2</sup> et en 2014 pour 236 m<sup>2</sup>), Corbas (en 2013 pour 360 m<sup>2</sup>), Irigny (en 2013 pour 690 m<sup>2</sup>), Saint-Bonnet-de-Mure (en 2013 pour 300 m<sup>2</sup>), Grigny (en 2014 pour 1 370 m<sup>2</sup>) et Jonage (en 2015 pour 467 m<sup>2</sup>).

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur permet de localiser les bâtiments commerciaux de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente autorisés, par rapport aux polarités (urbaines et commerciales) définies dans le Scot.

Données de l'état zéro : Décisions CDAC 2010

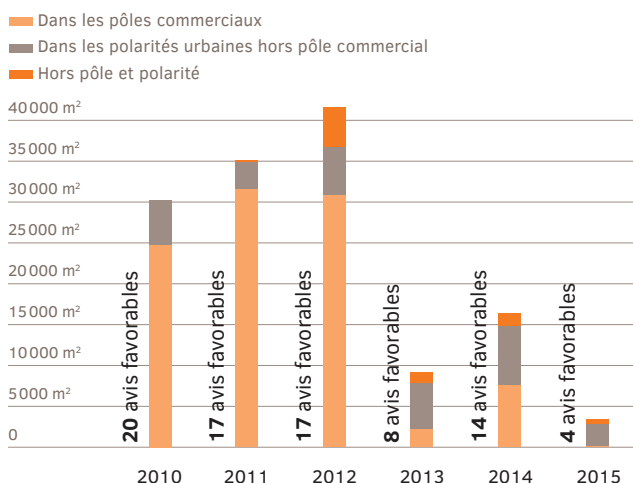
Données de la mise à jour : Décisions CDAC 2012/2015

Évolution possible : 2010/2015

Périmètre nécessaire : polarités commerciales, polarités urbaines

NB : l'indicateur porte sur les seules autorisations CDAC, sans préjuger de la réalisation effective des commerces.

### RÉPARTITION DES SURFACES COMMERCIALES ENTRE 2010 ET 2015

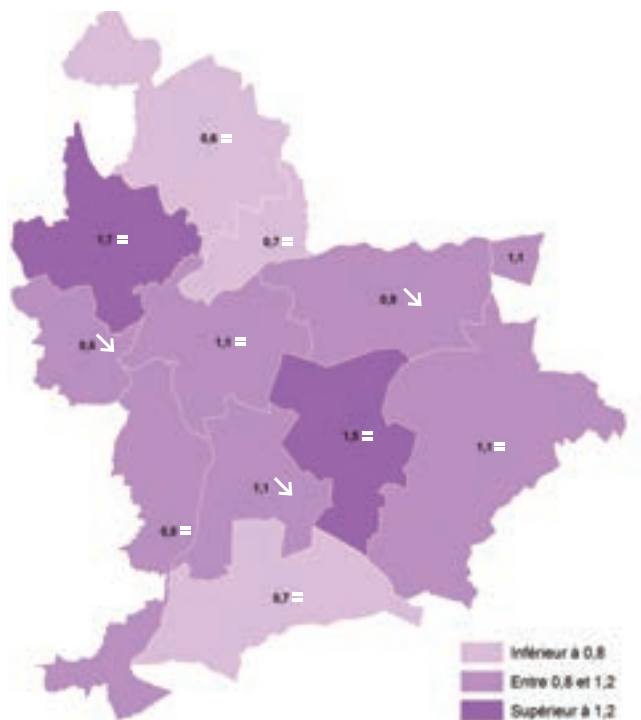


## Multipolarité

Échelle de référence : bassin de vie

### RÉPARTITION TERRITORIALE DU RATIO EMPLOI-ACTIF EN 2013 ET TENDANCE D'ÉVOLUTION DEPUIS 2008

Les évolutions entre 2008 et 2013 sont figurées par un symbole blanc



7

## ÉQUILIBRE EMPLOIS/ACTIFS

### RÉSULTATS

- Entre 2008 et 2013, le ratio emplois/actifs n'a pas évolué à l'échelle de l'agglomération lyonnaise : il est toujours de 1,1.

En 2013, il s'échelonne de 0,6 à 0,7 pour les bassins de vie les plus résidentiels du Val de Saône, du Pays de l'Ozon et du Plateau Nord, et de 1,5 à 1,7 pour les bassins de vie les plus riches en emplois de Porte des Alpes et Ouest Nord.

Notons toutefois que les bassins de vie du Val d'Yzeron et de Rhône Amont déjà déficitaires en emplois voient leur ratio emplois/actifs diminuer.

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au ratio emplois/actifs par bassin de vie.

Données de l'état zéro : RP 2008

Données de la mise à jour : RP 2013

Évolution possible : 2008/2013

Périmètre nécessaire : bassins de vie.

## 8

## PART D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES REPRÉSENTATIFS PRÉSENTS AU SEIN DES POLARITÉS

### RÉSULTATS

➤ Globalement, en 2015, 86% des équipements et services représentatifs se situent au sein des polarités urbaines (part stable entre 2010 et 2015).

À noter que, hors Centre, la part des équipements situés au sein des polarités est de 72% (perte de 1 point par rapport à 2010).

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part des équipements présents au sein des polarités (Pôle Emploi, hypermarchés, supermarchés, collèges, lycées, établissements de court séjour, hébergements de personnes âgées, bassins de natation, cinémas) par rapport à l'ensemble de l'agglomération.

Données de l'état zéro : Base Permanente des Équipements (Insee 2010), Observatoire du cinéma

Données de la mise à jour : BPE 2015

Évolution possible : 2010/2015

Périmètre nécessaire : Polarités

### PART DES ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES REPRÉSENTATIFS PRÉSENTS AU SEIN DES POLARITÉS EN 2015

Les évolutions entre 2010 et 2015 sont figurées par un symbole en gris clair

Part des équipements situés au sein des :	Pôle emploi	Hyper-marché	Super-marché	Collège	Lycée d'enseignement général et/ou technologique	Établissement santé court séjour	Personnes âgées : hébergement	Bassin de natation	Cinéma	Total
Polarités urbaines (y compris Lyon Villeurbanne)	100% =	82% ↗	83% =	89% ↘	94% ↘	87% ↗	83% =	79% ↘	86% ↘	86% =
Polarités urbaines (hors Lyon Villeurbanne)	100% =	73% ↘	68% ↘	79% ↘	81% ↘	74% ↗	66% ↗	67% ↘	76% ↘	72% ↘

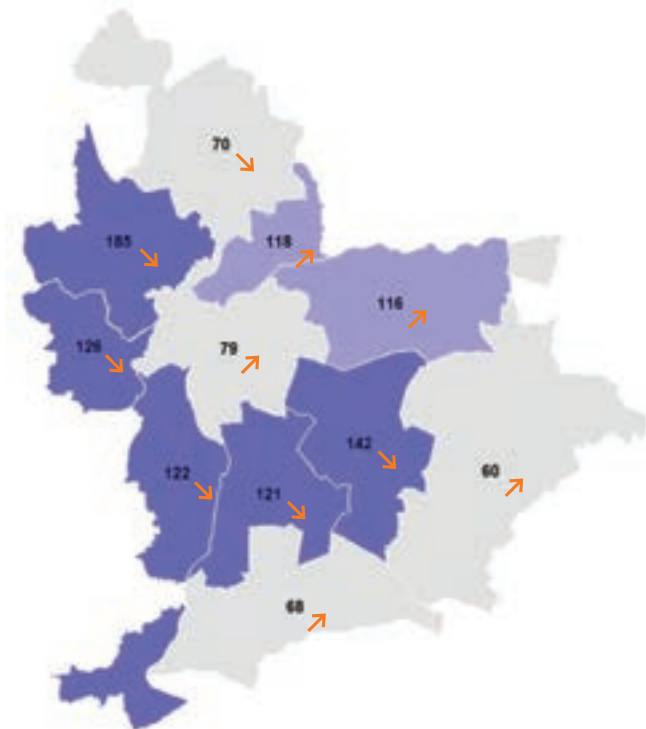
Lecture du tableau : 89% des collèges se situent au sein des polarités urbaines y compris Lyon et Villeurbanne.

Si l'on considère le territoire hors Centre, 79% des collèges se situent au sein des polarités urbaines.



### LE RATIO OFFRE / DÉPENSE COMMERCIALE POUR L'ALIMENTAIRE PAR BASSIN DE VIE EN 2012

Les évolutions entre 2006 et 2012 sont figurées par un symbole orange



#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au coefficient, par bassin de vie, du chiffre d'affaires alimentaire par rapport à la dépense commercialisable des ménages.

**Données de l'état zéro :** enquête comportements d'achat des ménages (8<sup>e</sup> enquête de 2006), CCI de Lyon

**Données de la mise à jour :** enquête comportements d'achat des ménages (9<sup>e</sup> enquête de 2012), CCI de Lyon

Évolution possible : 2006/2012

Périmètre nécessaire : bassins de vie

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au classement Cushman & Wakefield.

**Données de l'état zéro :** Cushman & Wakefield, 2010

**Données de la mise à jour :** pas de remise à jour possible.

## 9

### ÉQUILIBRE OFFRE/DÉPENSE COMMERCIALE POUR L'ALIMENTAIRE

#### RÉSULTATS

➤ À l'échelle de l'agglomération lyonnaise, le ratio offre/dépense commerciale pour l'alimentaire est stable (100 en 2012, contre 101 en 2006).

Il s'échelonne de 60 à 185 entre les différents bassins de vie, l'écart se resserrant entre bassin de vie « excédentaires » et « déficitaires » entre 2006 et 2012.

### Rayonnement

Échelle de référence : agglomération

## 10

### CLASSEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DE L'AGGLOMÉRATION

#### RÉSULTATS

➤ En 2010, l'agglomération lyonnaise occupait la 19<sup>e</sup> place au classement Cushman & Wakefield.



## Les indicateurs liés à l'habitat

Les indicateurs retenus pour le volet habitat sont au nombre de sept. Ils sont regroupés autour de quatre orientations du Scot :

- › la production de logements,
- › la multipolarité,
- › l'économie de l'espace et l'intensification du développement
- › l'attractivité résidentielle.

### Production de logements

Échelle de référence : secteurs

11

**NOMBRE DE LOGEMENTS COMMENCÉS**

#### RÉSULTATS

- › Au total, entre 2010 et 2015, près de 49 000 **logements ont été commencés** sur le territoire du Scot. Compte tenu de la conjoncture immobilière, le rythme de construction neuve affiche une moyenne haute de 11 800 logements / an en 2011 et 2012 pour se stabiliser à une moyenne de près de 8 400 logements commencés par an entre 2013 et 2015. Pour ces 6 premières années d'application, le rythme de construction de logements est donc plus élevé que la moyenne attendue (7 500 logements) ce qui est conforme à l'ambition résidentielle portée par le Scot.

Entre 2010 et 2015, le secteur **Centre** concentre 43% de la construction. Le secteur Est représente ensuite 24% des logements commencés.

### SOURCES ET MÉTHODE

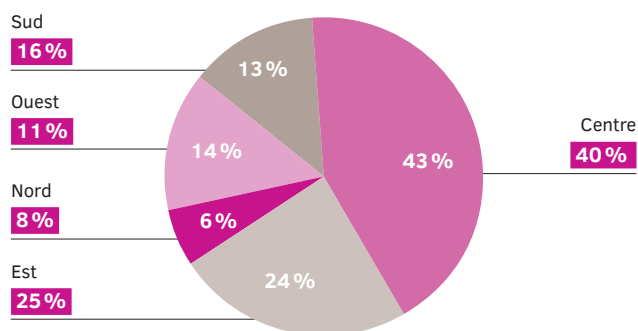
Cet indicateur correspond, à l'échelle de l'agglomération et par secteur, au nombre construits :

- de logements,
- de résidences étudiantes,
- de résidences pour personnes âgées et handicapées.

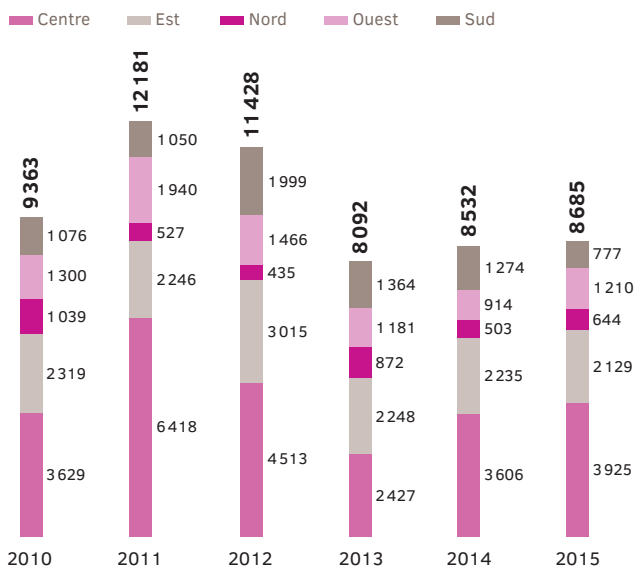
Données de l'état zéro : Sitaldel (logements commencés en 2010)  
 Données de la mise à jour : Sitaldel (logements commencés en 2015)  
 Évolution possible : 2010-2015  
 Périmètre nécessaire : secteurs

### RÉPARTITION TERRITORIALE DES LOGEMENTS COMMENCÉS ENTRE 2010 ET 2015

Les objectifs du Scot sont rappelés sous l'intitulé du secteur



### RÉPARTITION DES LOGEMENTS COMMENCÉS ENTRE 2010 ET 2015





# 12

## NOMBRE DE LOGEMENTS SOCIAUX FINANCÉS

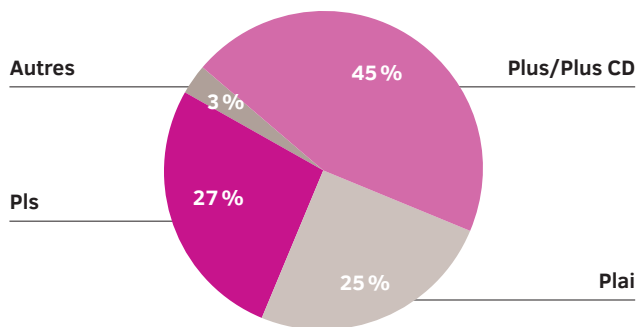
### RÉSULTATS

Entre 2010 et 2014, 4600 logements ont été financés en moyenne chaque année. 50% de cette offre nouvelle se situe dans le secteur Centre et 18% dans le secteur Est.

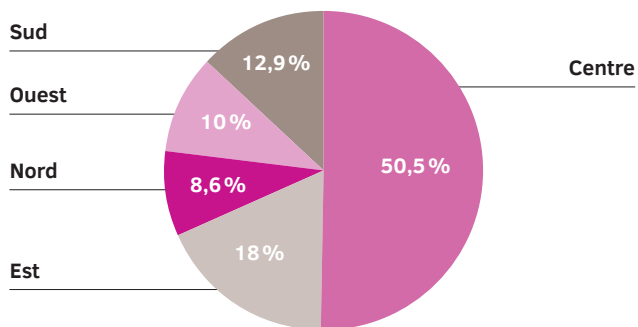
70% des logements sociaux sont financés en PLUS et PLAI.

Comme pour l'ensemble des logements, le rythme de production de logements sociaux est supérieur à la moyenne attendue dans le Scot (entre 2500 et 3000 logements par an).

RÉPARTITION DES LOGEMENTS FINANCÉS ENTRE 2011 ET 2014 SELON LES TYPES DE FINANCEMENTS



RÉPARTITION TERRITORIALE DES LOGEMENTS SOCIAUX FINANCÉS ENTRE 2010 ET 2014



### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au nombre global et à la part de logements sociaux financés en PLAI, PLUS, PLS à l'échelle de l'agglomération et par secteur.

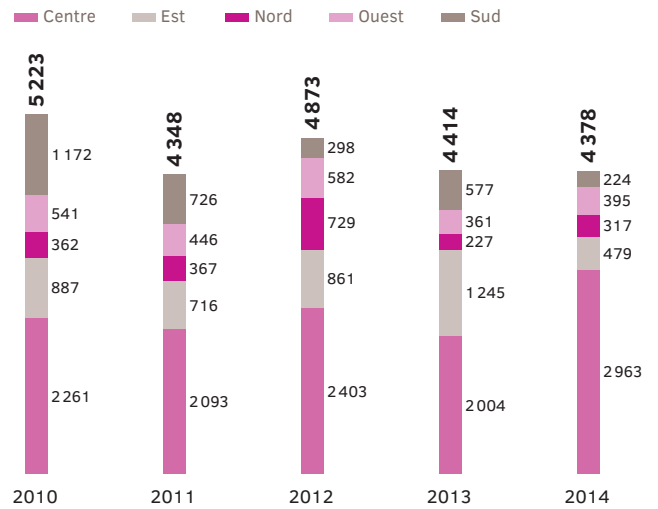
Données de l'état zéro : DDT 2010

Données de la mise à jour : DDT du Rhône - État des décisions de financement en 2014

Évolution possible : 2010/2014

Périmètre nécessaire : secteurs

RÉPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX FINANCÉS ENTRE 2010 ET 2014



## Multipolarité

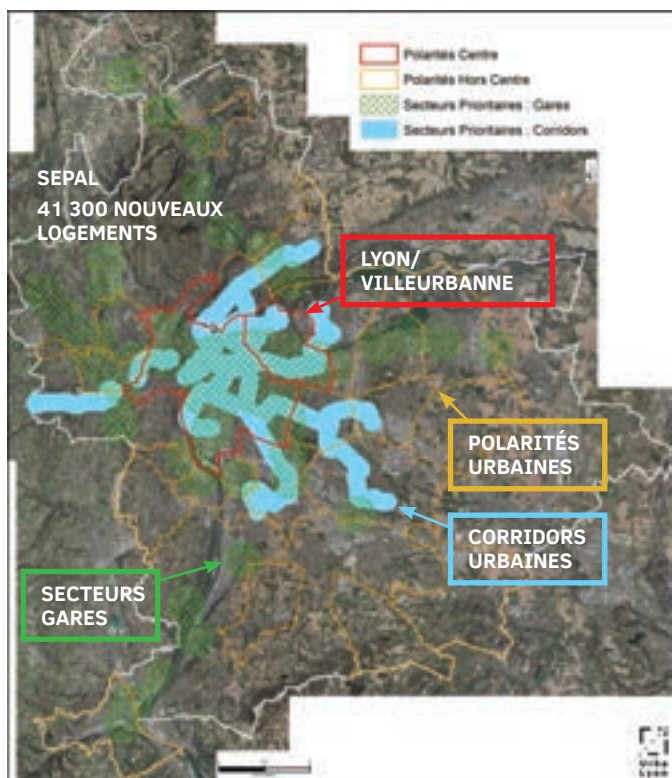
Échelle de référence : agglomération avec Lissieu et Quincieux

13

### LOGEMENTS DANS LES LIEUX PRIORITAIRES DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

#### RÉSULTATS

- Entre 2010 et 2014, 41300 locaux d'habitation ont été créés et se répartissent de la manière suivante :
- 44 % sur Lyon/Villeurbanne (18 100 logts)
  - 81 % dans les polarités urbaines (33 500 logts)
  - 58 % autour des gares (23 900 logts)
  - 43 % dans les corridors urbains (17 700 logts)
  - 88 % dans l'ensemble de ces secteurs prioritaires (36 400 logts)
- L'offre de logements se renforce donc bien au sein des secteurs prioritaires de développement inscrits dans le Scot.



#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part des nouveaux locaux d'habitation :

- dans les polarités urbaines,
- autour des gares,
- dans les corridors urbains,
- dans l'ensemble de ces secteurs prioritaires.

Données de l'état zéro : Fichiers Majic, Source DGFIP au 31/12/2010

Données de la mise à jour : Fichiers Majic, Source DGFIP au 31/12/2014)

Évolution possible : 2010/2014

Périmètre nécessaire : Polarités, périmètres autour des gares et corridors urbains

# 14

## PART DU LOGEMENT SOCIAL DANS LE PARC TOTAL DE LOGEMENTS

### RÉSULTATS

➤ En 2015, le Scot compte environ **152 300 logements sociaux** (inventaire SRU au 01/01/2015). La part des logements sociaux est donc de **23,60 %**. Celle-ci a progressé de 0,75 point depuis 2010 (22,85 %).

Trois secteurs ont un taux supérieur à 25 % : le Sud (37,20 %), l'Est (30,12 %) et le Nord (25,66 %).

Près de la moitié de l'offre sociale se concentre dans le secteur Centre (47 %).

### SOURCES ET MÉTHODE

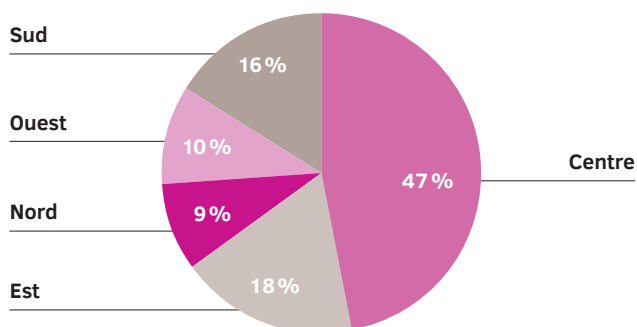
Cet indicateur correspond au rapport entre le parc de logement social et le parc global (source DGI, taxe habitation).

Données de l'état zéro : inventaire SRU au 1<sup>er</sup> janvier 2010  
Données de la mise à jour : inventaire SRU au 1<sup>er</sup> janvier 2015  
Évolution possible : 2010/2015  
Périmètre nécessaire : secteurs

SECTEURS	Part des logements sociaux 01/01/2010	Part des logements sociaux 01/01/2015
CENTRE	20,03 %	21,03 %
EST	29,41 %	30,12 %
NORD	25,79 %	25,66 %
OUEST	14,88 %	16,10 %
SUD	38,76 %	37,20 %
TOTAL GÉNÉRAL	22,85 %	23,60 %

À noter que les moyennes par secteur cachent d'importantes disparités entre les territoires. En 2015, au sein du secteur Sud, le bassin de vie Portes du Sud compte 43,49 % de logements sociaux (43,46 % en 2010), Lônes et Coteaux du Rhône affiche 22,14 % en 2015 (22,03 % en 2010), contre 7,24 % de logements sociaux en 2015 pour la CC du Pays de l'Ozon (6,98 % en 2010). De même, le CCEL est très en deçà du secteur Est avec un taux de 10,25 % de logements sociaux (contre 7,52 % en 2010).

### RÉPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX PAR SECTEUR AU 01/01/2015





## Économie de l'espace, intensification du développement

Échelle de référence : agglomération

15

### PART DE DE L'OFFRE NOUVELLE DE LOCAUX D'HABITATION EN RENOUVELLEMENT ET EN EXTENSION

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond :

**d'une part à la part des logements construits :**

- dans les zones U des PLU au 31 décembre 2010,
- dans les zones AU des PLU au 31 décembre 2010,

**d'autre part à la part des logements construits :**

- dans l'enveloppe urbanisée de Spot Thema 2010,
- en dehors de l'enveloppe urbanisée de Spot Thema 2010.

Données de l'état zéro : Fichiers Majic, Source DGFIP au 31/12/2010

Données de la mise à jour : Fichiers Majic, Source DGFIP au 31/12/2014

Évolution possible : 2010/2012

Périmètre nécessaire : enveloppe urbaine de Spot Thema 2010/2015  
et recollement des PLU 2010, typologie Covadis  
(Lissieu 2011 et Quincieux 2013).

#### RÉSULTATS

- Entre 2011 et 2014, **91 %** des nouveaux logements ont été créés en renouvellement au sein du tissu urbain existant (zone U des PLU en 2010) et **8 %** en extension de celui-ci (zone AU des PLU en 2010). Les 1 % restant ont été créés hors des zones U et AU.

En considérant l'enveloppe urbaine de Spot Thema de 2010, l'analyse évolue légèrement : **96 %** des nouveaux logements (2011/2014) ont été construits en renouvellement (dans l'enveloppe urbaine Spot Thema 2010) et **4 %** en extension.



Localisation de nouveaux logements construits entre 2011 et 2014  
sur le recollement des PLU en vigueur en 2010 (Méthode 1).



Localisation de nouveaux logements construits entre 2011 et 2014  
sur l'enveloppe urbaine de Spot Thema 2010 (Méthode 2).

# 16

## DENSITÉ DE L'URBANISATION RÉSIDENTIELLE

### RÉSULTATS

➤ Sur le territoire du Scot, la densité du parc de logements était de 40 logements/ha en 2010. Les nouveaux logements construits entre 2011 et 2014 affichent une densité moyenne de **71 logements/ha**, ce qui porte la densité du stock à 41 logements/ha à fin 2014.

Le secteur Centre porte de manière significative les efforts de densification.

Sur l'ensemble des secteurs préférentiels pour l'urbanisation (polarités urbaines, gares, corridors urbains), la densité de l'offre nouvelle est de **106 logements/ha** faisant passer la densité du stock de 53 logements/ha en 2010 à 54 logements/ha en 2014.

Par ailleurs, la densité du stock de logements en 2010 est de 43 logements/ha en renouvellement et de 5 logements/ha en extension. Si l'on considère l'offre de nouveaux logements (entre 2011 et 2014), les densités atteignent **81 logements/ha** en renouvellement et **18 logements/ha** en extension.

Globalement, la production de logements conduit à une densification du parc, conformément aux objectifs du Scot.

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la densité des nouveaux locaux d'habitation mis sur le marché depuis 2010, en différenciant renouvellement et extension :

- à l'échelle de l'agglomération,
- dans les polarités urbaines,
- autour des gares,
- dans les corridors urbains.

Données de l'état zéro : Fichiers Majic, Source DGFIP en 2010

Données de la mise à jour : Fichiers Majic, Source DGFIP en 2014

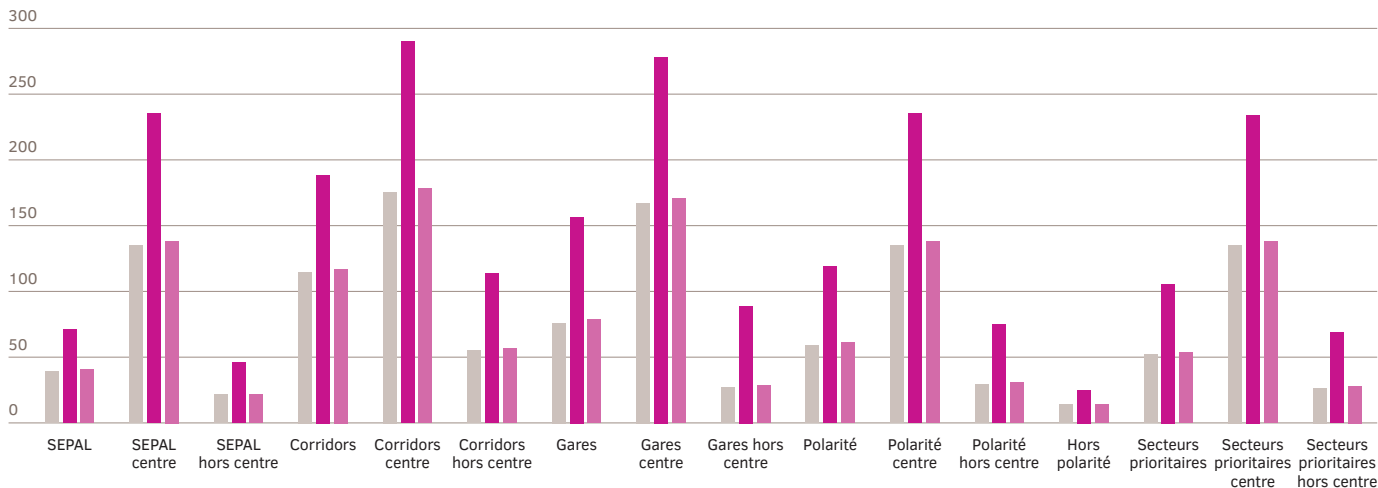
Évolution possible : 2010/2014

Périmètre nécessaire : Polarités, périmètres autour des gares et corridors urbains

Distinction renouvellement/extension : zones U et AU des PLU au 31 décembre 2010 (cf. méthode 1 ci-avant)

Répartition des densités (stock 2010, logements récents 2010-2014, nouveau stock 2014) en fonction des secteurs

■ Densité 2010 log/ha   ■ Densité 2010-2014 log/ha   ■ Densité 2014 log/ha



## Attractivité résidentielle

Échelle de référence : agglomération

# 17 POPULATION

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la population globale, la population au sein des polarités ainsi qu'au solde migratoire.

Données de l'état zéro: RP 2008  
Données de la mise à jour: RP 2013  
Évolution possible: 2008/2013

### RÉSULTATS

➤ En 2013, le Scot compte près de **1 401 100 habitants**, soit un peu plus de 68 500 habitants supplémentaires depuis 2008. Cette croissance correspond à une évolution annuelle moyenne de 1% entre 2008 et 2013.

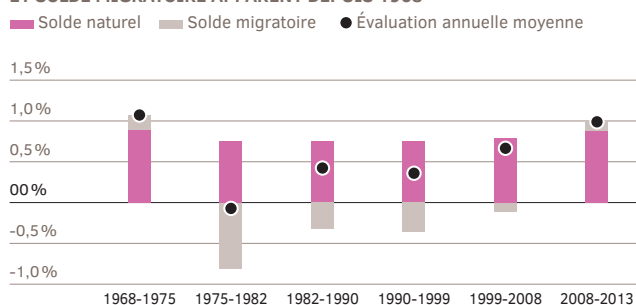
Cette croissance est portée par un solde naturel positif (+0,9%) auquel vient s'ajouter un solde migratoire également positif (+0,1%) : c'est la première fois depuis les années 1970 que le solde migratoire de l'agglomération lyonnaise est positif, confirmant ainsi son regain d'attractivité.

Par ailleurs, les polarités concentrent plus de **81%** de la population, avec un secteur Centre qui représente à lui seul plus de 46% des habitants.

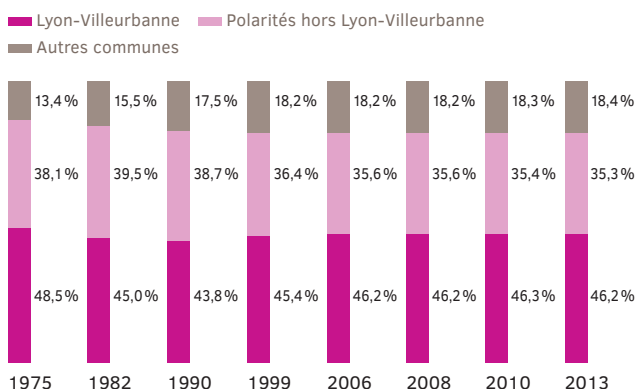
Notons toutefois que le poids de population des communes hors polarités ne cesse de s'accroître. Alors qu'il connaissait une stabilisation entre 1999 et 2008 (18,2%), il a connu depuis un regain de croissance (18,4% en 2013).

Enfin, le Scot de l'agglomération lyonnaise concentre 43% de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise (périmètre de l'interscot) en 2013, et il a accueilli 48% de la croissance démographique de cette même aire métropolitaine entre 2008 et 2013, confirmant ainsi son rôle de « locomotive ».

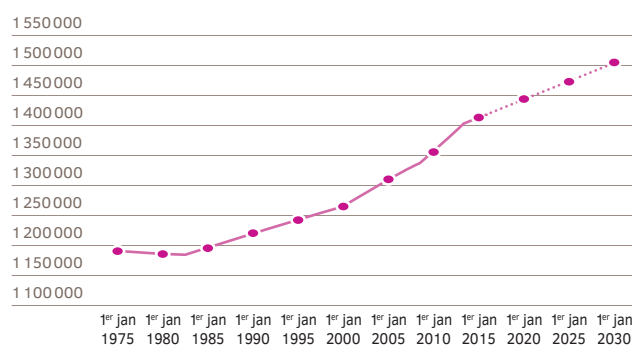
TAUX D'ÉVOLUTION ANNUEL MOYEN DE LA POPULATION DU SCOT SEPAL ET PARTS LIÉES AU SOLDE NATUREL ET SOLDE MIGRATOIRE APPARENT DEPUIS 1968



RÉPARTITION DE LA POPULATION AU SEIN DES POLARITÉS DU SCOT



ÉVOLUTION DE LA POPULATION DU SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE





## Les indicateurs environnementaux

Les indicateurs retenus pour le volet environnemental sont au nombre de quatorze. Ils sont regroupés autour de trois orientations du Scot :

- la préservation des ressources naturelles,
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation de la qualité vie.

### Préservation des ressources naturelles

Échelle de référence : agglomération

## 18 VOLUMES D'EAU PRÉLEVÉS PAR USAGE ET PAR RESSOURCE

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux volumes prélevés :

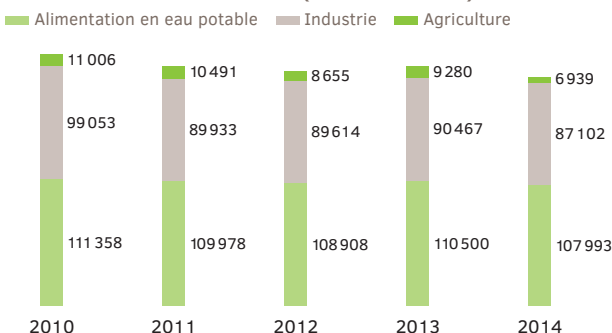
- par ressource,
- par usage (agriculture, industrie, alimentation),
- par rapport à la ressource disponible.

Données de l'état zéro : Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée & Corse, 2010

Données de la mise à jour : Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée & Corse, 2014

Évolution possible : 2010/2014

#### PRÉLÈVEMENTS EN EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES PAR USAGE ENTRE 2010 ET 2014 (EN MILLIER DE m<sup>3</sup>)



#### RÉSULTATS

- En 2014, environ **202 millions de m<sup>3</sup> d'eau** ont été prélevés dans les nappes superficielles et souterraines de l'agglomération, selon la répartition d'usages figurée ci-dessous. À noter que ces eaux sont souterraines à 89% et que les quelques 20 millions de m<sup>3</sup> d'eau prélevés dans les eaux superficielles le sont à 80% pour un usage industriel.

Entre 2010 et 2014, malgré le développement économique et résidentiel de l'agglomération, on constate **une baisse des prélèvements d'eau d'environ 19 millions de m<sup>3</sup>**, dont environ 12 millions de m<sup>3</sup> dans les usages industriels, environ 4 millions de m<sup>3</sup> dans les usages agricoles et environ 3 millions de m<sup>3</sup> pour l'alimentation en eau potable.

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux surfaces artificialisées dans les périmètres de protection rapprochée.

Données de l'état zéro : Spot Thema 2010  
Données de la mise à jour : Spot Thema 2015  
Évolution possible : 2010/2015

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux volumes de matériaux produits sur l'agglomération.

Données de l'état zéro : CECIM, 2010  
Données de la mise à jour : CECIM, 2014  
Évolution possible : 2010/2014

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part de matériaux utilisés dans la construction :

- par type (alluvionnaire, fluvio-glaciaire, roche massive, recyclage),
- par origine (Sepal, hors Sepal)

Données non disponibles  
à ce jour auprès de l'UNICEM

19

### SURFACES ARTIFICIALISÉES DANS LES PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES

#### RÉSULTATS

- En 2015, on compte **1 052 hectares** d'espaces artificialisés dans les périmètres de protection rapprochée des captages (périmètres inchangés depuis 2010), soit une augmentation de 25 ha depuis 2010 essentiellement liée aux aménagements des berges du canal de Jonage.

Les espaces artificialisés représentent ainsi **31,2%** des surfaces de protection des captages (évolution de 1 point entre 2010 et 2015).

20

### VOLUME DE MATÉRIAUX EXPLOITÉS DANS LES CARRIÈRES

#### RÉSULTATS

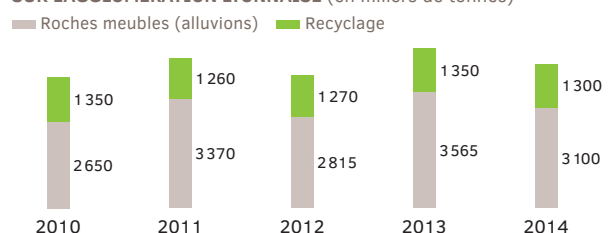
- En 2014, **3,1 millions de tonnes de matériaux** ont été extraits dans les carrières de l'agglomération lyonnaise, quasi exclusivement en roches meubles (alluvions). Ces volumes varient d'une année sur l'autre entre 2,6 et 3,5 millions de tonnes, sans véritable tendance de fond.

Notons également qu'environ **1,3 millions de tonnes de matériaux produits sur le territoire sont issus du recyclage** chaque année. Au total, ce sont ainsi 4,4 millions de tonnes de matériaux qui ont été produits sur le territoire en 2014.

21

### PART DE MATÉRIAUX UTILISÉS DANS LA CONSTRUCTION

#### ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION DE MATÉRIAUX SUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (en milliers de tonnes)



## Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Échelle de référence : agglomération

# 22

## CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DU TERRITOIRE

### RÉSULTATS

➤ En 2013, la consommation énergétique globale sur le territoire de l'agglomération est d'environ 3 mtep. Cette consommation est en **baisse de 6 % depuis 2008 et de 8 % depuis 2005**, mais elle reste globalement similaire à celle des années 1990.

En 2013, cette consommation se répartit de manière quasi équivalente entre l'industrie (26%), les transports (26%), le résidentiel (27%) et le tertiaire (21%).

### SOURCES ET MÉTHODE

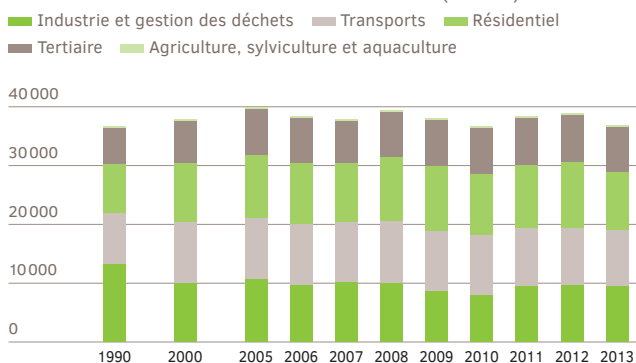
Cet indicateur correspond à la consommation énergétique globale du territoire (dont la part résidentielle, transport, tertiaire, industrie, agriculture).

Données de l'état zéro : OREGES, 2005

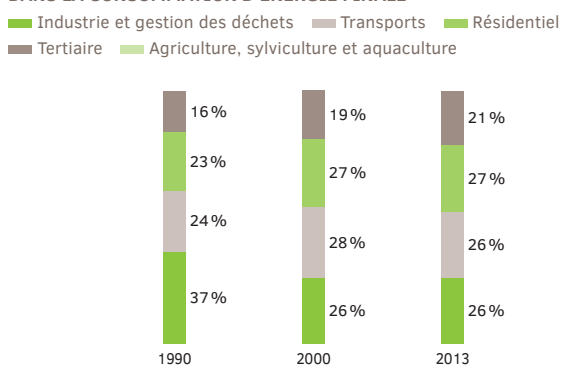
Données de la mise à jour : OREGES, 2013

Évolution possible : 2005/2013

#### ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE PAR SECTEUR SUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (en GWh)



#### ÉVOLUTION DE LA PART DE CHAQUE SECTEUR DANS LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE





#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la production du territoire et à sa part dans la consommation globale.

Données de l'état zéro : OREGES, 2010

Données de la mise à jour : OREGES, 2013

Évolution possible : 2010/2013

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au nombre d'équivalents logements raccordés aux réseaux de chaleur publics.

Données de l'état zéro : Métropole de Lyon, 2010

Données de la mise à jour : Métropole de Lyon, 2015

Évolution possible : 2010/2015

## 23

### PRODUCTION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

#### RÉSULTATS

- En 2013, le territoire de l'agglomération lyonnaise produit **1708 GWh** d'énergies renouvelables, soit 4,7% de sa consommation d'énergie finale.

Il s'agit à 73% d'énergie renouvelable thermique liée au bois énergie et à la valorisation thermique des déchets. L'énergie renouvelable électrique (27% de la production d'EnR) vient essentiellement de la production hydraulique.

Cette production a augmentée de 115 GWh entre 2010 et 2013 (dont plus de 90 GWh liés à une utilisation plus importante du bois énergie). La part de la production d'EnR dans la consommation d'énergie finale reste néanmoins relativement stable (4,4% en 2010).

## 24

### RÉSEAUX DE CHALEUR

#### RÉSULTATS

- En 2015, environ 72 000 équivalents logements sont reliés aux réseaux de chaleur publics.

Ce nombre est en hausse de 9% depuis 2010 (environ 66 000 équivalents logements reliés). Cette évolution est principalement liée à l'intégration de l'ancien réseau de chaleur privé de Bron Terrailon dans le périmètre du réseau de chaleur public de Lyon-Villeurbanne-Bron, ainsi qu'au développement du réseau de chaleur de Sathonay Camp.

# 25

## ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE DE SERRE

### RÉSULTATS

➤ Environ **6,7 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>** ont été émises sur le territoire de l'agglomération lyonnaise en 2013.

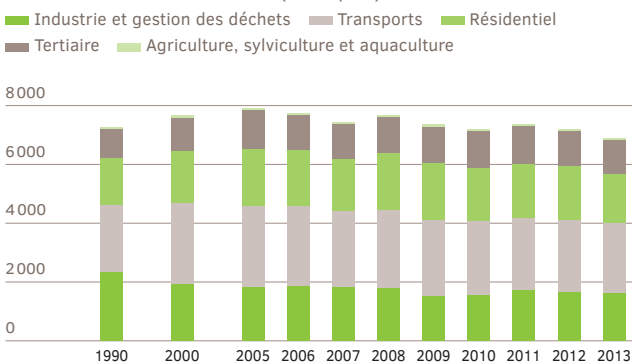
Ces émissions sont en **baisse de 10% depuis 2008, de 13% depuis 2005**, et de 6% depuis 1990. En 2013, un tiers des émissions proviennent des transports (35%), un quart de l'industrie (24%), un quart du résidentiel (24%) et le reste du tertiaire (17%). Depuis 2008, ces émissions sont en baisse dans tous les secteurs, mais de manière plus importante dans les transports (-16%) que dans le tertiaire (-1%). Les autres secteurs baissent leur émissions d'environ 10%.

### SOURCES ET MÉTHODE

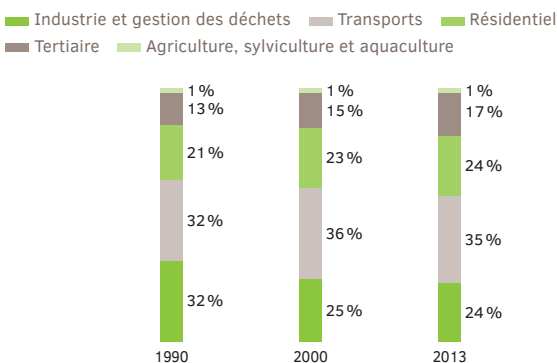
Cet indicateur correspond aux émissions de gaz à effet de serre par secteur d'activités (résidentiel, transport, tertiaire, industrie, agriculture).

Données de l'état zéro : OREGES, 2005  
 Données de la mise à jour : OREGES, 2013  
 Évolution possible : 2005/2013

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES PAR SECTEUR SUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (en keqCO<sub>2</sub>)



ÉVOLUTION DE LA PART DE CHAQUE SECTEUR DANS LES ÉMISSIONS DE GES



## 26 QUALITÉ DE L'AIR

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au nombre de jours de dépassement des objectifs de qualité et de seuil pour l'ozone, le dioxyde d'azote et les poussières.

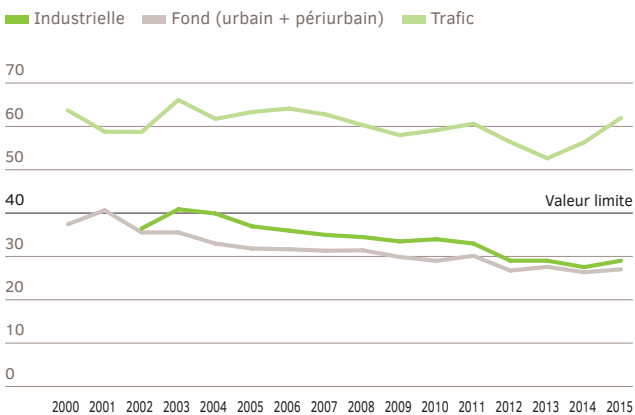
Données de l'état zéro : Air Rhône-Alpes, 2010  
Données de la mise à jour : Air Rhône-Alpes, 2015  
Évolution possible : 2010/2015

### RÉSULTATS

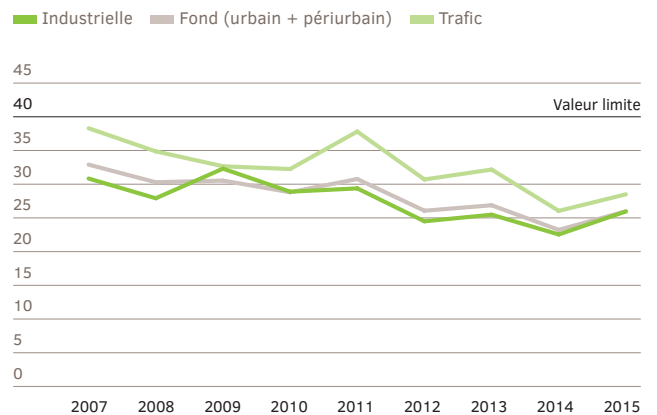
La qualité de l'air s'est globalement améliorée entre 2010 et 2015 : **baisse de 9% des concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et baisse de 9% également des concentrations de particules fines (PM10)**. On notera toutefois une stabilité des concentrations de NO<sub>2</sub> à proximité des axes de circulation et une hausse des niveaux d'ozone (O<sub>3</sub>) en 2015, essentiellement en milieu périurbain.

Malgré cette amélioration globale, la pollution reste encore trop élevée en 2015 pour des milliers d'habitants soumis à des dépassements des valeurs limites : 92 000 habitants pour le dioxyde d'azote, 7 000 habitants pour les particules fines et 140 000 habitants pour l'ozone.

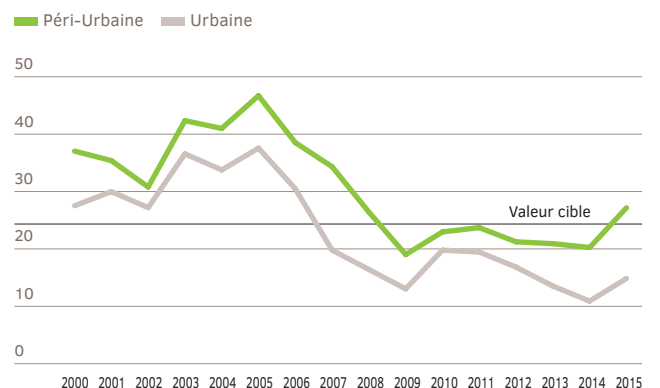
#### MOYENNE ANNUELLE DU NO<sub>2</sub>



#### MOYENNE ANNUELLE PM10



#### 2015 - NOMBRE DE JOURS DE DÉPASSEMENTS DE 120 SUR 8H EN MOYENNE SUR 3 ANS - VALEUR CIBLE OZONE





## Préservation de la qualité de vie

Échelle de référence : agglomération

27

### LOGEMENTS SOUMIS À UN RISQUE NATUREL OU TECHNOLOGIQUE

#### RÉSULTATS

➤ La part du territoire soumis à un ou plusieurs risques passe de 31 à **33%** entre 2010 et 2015 compte tenu de l'évolution des périmètres des zones à risque (notamment ceux liés aux risques de mouvement de terrain moins bien connus en 2010).

Néanmoins, à périmètres constants (que ce soit ceux de 2010 ou ceux de 2015), on constate une augmentation de la part des logements soumis à un risque naturel ou technologique (+2 points) et de leur nombre (environ 13 500 logements supplémentaires).

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part des logements soumis à un PPRI, un PPRT ou un risque géologique.

Données de l'état zéro et mise à jour précisées dans le tableau.  
Les données logements sont issues des Fichiers Majic,

Source DGFIP au 31/12/2014

Évolution possible : 2010/2015

	2010	2015
Surface risque Mouvement de terrain (Ha)	9958	12 167
Surface risque Inondation par remontée de nappe (Ha)	9565	9565
Surface risque Inondation par débordement de cours d'eau (Ha)	8261	8577
Surface risque Technologique (Ha)	3584	2781
Surface totale Risques (Ha)	23 257	25 138
Surface Sepal (Ha)	75 550	75 550
Part du territoire soumis aux risques	31 %	33 %
Nombre de logements	699 713	740 967

	Périmètres risques 2010	Périmètres risques 2015
Nombre de logements 2010 soumis à un risque naturel ou technologique	314 371	317 879
Nombre total de logements 2015 soumis à un risque naturel ou technologique	327 922	331 665
Part des logements 2010 soumis à un risque naturel ou technologique	45 %	43 %
Part totale des logements 2015 soumis à un risque naturel ou technologique	47 %	45 %

	Sources 2010	Sources 2015
Surface risque Mouvement de terrain (Ha)	Zones Géologiques Métropole de Lyon (55 communes) issues de l'étude BRGM en 1999 (actualisées en 2009) + Reste Sepal étude BRGM / CG69 en 1999	Zones géologiques Métropole de Lyon / BRGM 05/2015 + PAC 2012 (Reste Sepal)
Surface risque Inondation par remontée de nappe (Ha)	Zones "violette" des PPRI approuvés en 2008 pour le Rhône et la Saône	Zones "Nappes" des PPRI approuvés en 2008 pour le Rhône et la Saône
Surface risque Inondation par débordement de cours d'eau (Ha)	Zones "Rouges" et Zones "Bleues" des PPRI approuvés en 2008 + PSS (Plan des Surfaces Submersibles) du Rhône à Lyon	Zones "Rouges" et Zones "Bleues" des PPRI approuvés en 2008 + PSS (Plan des Surfaces Submersibles) du Rhône à Lyon + Cartographie des zones "Rouges" et zones "Bleues" des ruisseaux hors PPRI
Surface risque Technologique (Ha)	PAC (Porté à connaissance) de l'Etat au 03/02/2009 (reste Sepal) + PAC Métropole de Lyon au 206/11/2009 + Périmètre de Risque Vallée de la Chimie	Périmètres de PPRT 2012 / 2015 approuvés + Zonages PPRT prescrit de la vallée de la chimie (approbation prévue en 2017)

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part de la population exposée à des niveaux de bruit supérieurs à 68 dB.

Données de l'état zéro : cartographie du bruit, Acoucity, 2012, RP 2008, Spot Thema 2010

Pas de remise à jour possible

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la surface des zones calmes (moins de 50 dB).

Données de l'état zéro : cartographie du bruit, Acoucity, 2012

Pas de remise à jour possible

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la quantité d'ordures ménagères (incluant la collecte sélective, mais hors déchèteries) produites par habitant et par an.

Données de l'état zéro : base Sindra, 2010

Données de la mise à jour : base Sindra, 2014

Évolution possible : 2010/2014

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au taux de valorisation résultant du traitement des déchets (matière et énergie).

Données de l'état zéro : base Sindra, 2010

Données de la mise à jour : base Sindra, 2014

Évolution possible : 2010/2014

28

### PART DE LA POPULATION EXPOSÉE À DES NUISANCES SONORES

#### RÉSULTATS

- En 2012, **21,6% de la population** de l'agglomération lyonnaise est exposée à des niveaux de bruit routier supérieurs à 68 dB(A) ou de bruit ferroviaire supérieurs à 73dB(A).

29

### ZONES CALMES

30

### PRODUCTION DES DÉCHETS

#### RÉSULTATS

- La quantité d'ordures ménagères produite par habitant (incluant la collecte sélective, mais hors déchèteries) a diminué entre 2010 et 2014 : elle est passée de 309 kg/hab/an à 295 kg/hab/an.

Par ailleurs, la quantité de déchets ramenée en déchèterie par habitant est restée stable sur cette même période : environ 80 kg/hab/an.

31

### VALORISATION DES DÉCHETS

#### RÉSULTATS

- Le taux de valorisation des ordures ménagères et apparentées est resté globalement stable entre 2010 et 2014 à environ 93%. Cependant, la part de la valorisation matière a progressé sur la période de 28% à 31%, pendant que la valorisation énergie passait de 65% à 62%.

## Les indicateurs liés à l'armature verte



Les indicateurs retenus concernant l'armature verte sont au nombre de huit. Ils sont regroupés autour de trois orientations du Scot :

- › la protection de l'armature verte,
- › la valorisation de l'armature verte,
- › la nature en ville.

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part du territoire que représentent les zones N et A des PLU.

Données de l'état zéro : Agence d'urbanisme, recensement des PLU 2010  
Données de la mise à jour : Agence d'urbanisme, inventaire des PLU 2016  
Évolution possible : 2010/2016

## Protection de l'armature verte

Échelle de référence : agglomération

# 32

## SURFACE DES ZONES NATURELLES DANS LES PLU

### RÉSULTATS

- › La part des zones naturelles (N) et agricoles (A) au sein des documents d'urbanisme en vigueur (POS et PLU) reste stable entre 2010 et 2016. Elle représente **53%** du territoire du Sepal en 2016 (52% en 2010).

Les zones U et AU représente par conséquent 47% du territoire du Scot.

Il convient de noter que seules 6 communes ont révisé leur PLU depuis l'approbation du Scot.



## 33 ARTIFICIALISATION DES SOLS

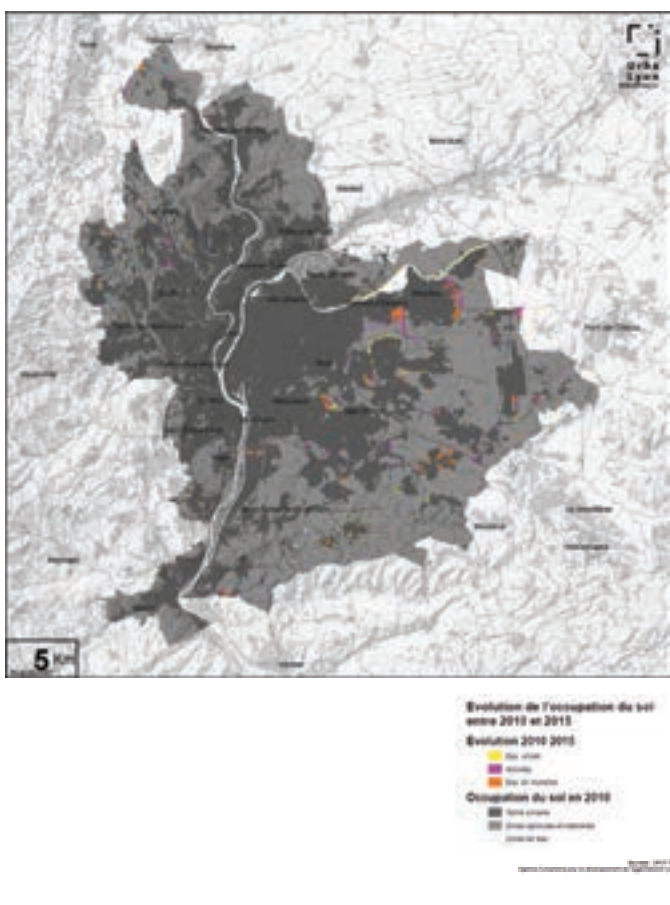
### RÉSULTATS

- En 2015, les espaces artificialisés représentent 49% du territoire de l'agglomération lyonnaise. Cette part est en augmentation d'environ 1% entre 2010 et 2015, ce qui représente une surface d'environ 890 ha.

La répartition entre les différents types d'occupation des sols, et son évolution entre 2010 et 2015, sont présentées dans le tableau suivant.

EVOLUTION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

	2010		2015		Évolution 2010-2015 (ha)
	(ha)	%	(ha)	%	
<b>Espaces urbains</b>	<b>24 844</b>	<b>33 %</b>	<b>25 385</b>	<b>34 %</b>	<b>541</b>
Habitat	20 633	27 %	20 990	28 %	357
Équipements, espaces verts	4 212	6 %	4 395	6 %	183
<b>Activités</b>	<b>9 514</b>	<b>13 %</b>	<b>9 790</b>	<b>13 %</b>	<b>276</b>
Zones d'activités	6 269	8 %	6 406	8 %	137
Infrastructures (route, fer, ...)	3 245	4 %	3 385	4 %	140
<b>Espaces en mutation (carrières, chantiers, ...)</b>	<b>1 701</b>	<b>2 %</b>	<b>1 779</b>	<b>2 %</b>	<b>78</b>
<b>Espaces agricoles</b>	<b>27 192</b>	<b>36 %</b>	<b>26 496</b>	<b>35 %</b>	<b>-696</b>
<b>Espaces naturels</b>	<b>12 334</b>	<b>16 %</b>	<b>12 135</b>	<b>16 %</b>	<b>-199</b>



### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part que représentent les différents types d'occupation du sol : espace urbain, activités, infrastructures, espaces agricoles, espaces naturels.

Données de l'état zéro : Spot Thema 2010  
 Données de la mise à jour : Spot Thema 2015  
 Évolution possible : 2010/2015

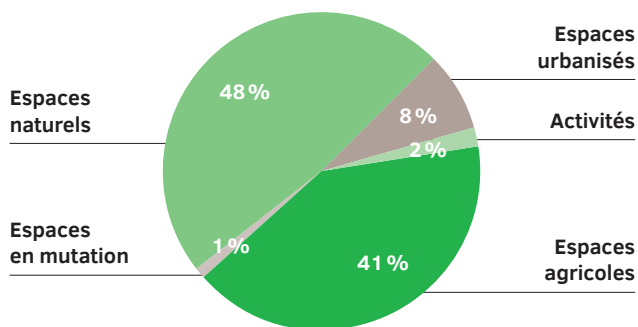
## 34 ESPACES NATURELS INVENTORIÉS

### RÉSULTATS

➤ Les noyaux de biodiversité identifiés dans le Scot représentent environ **15 200 hectares** au sein de l'armature verte du Scot, soit **44%** de sa surface.

La répartition de l'usage de ces espaces est similaire en 2010 et en 2015 (cf. graphique ci-contre). Seule une centaine d'hectares de ces espaces à vocation naturelle a muté, soit en espaces agricoles, soit en espaces artificialisés essentiellement pour la création d'espaces et équipements de loisirs (sentier le long du canal de Jonage,...).

#### RÉPARTITION PHYSIQUE EN 2010 DES ESPACES NATURELS INVENTORIÉS



#### NOYAUX DE BIODIVERSITÉ ET ARMATURE VERTE DU SCOT



#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond :

- à la surface des noyaux de biodiversité inventoriés : Zones Natura 2000, ZNIEFF de type 1, Arrêtés de biotope, ENS, Espaces à forte perméabilité (Niv1) du SRCE.;
- à la part qu'ils représentent au sein de l'armature verte;
- à leur usage en matière d'occupation des sols.

Données de l'état zéro : DREAL, Région, Département, Métropole de Lyon, 2010

Données de la mise à jour : DREAL, Région, Département, Métropole de Lyon, 2016

Évolution possible : 2010/2016

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au suivi de l'évolution de l'urbanisation au niveau des treize coupures vertes identifiées par le Scot.

Données de l'état zéro : Agence d'urbanisme, visites terrain, 2010

Données de la mise à jour : Agence d'urbanisme, visites terrain, 2016

Évolution possible : 2010/2016

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part des surfaces agricoles au sein de l'armature verte (en complément de l'indicateur 1 sur les emplois agricoles).

Données de l'état zéro : Spot Thema 2010

Données de la mise à jour : Spot Thema 2015

Évolution possible : 2010/2015

## 35 COUPURES VERTES DÉLIMITÉES

#### RÉSULTATS

- Après visites de terrains, les coupures vertes délimitées ont bien été respectées et n'ont fait l'objet d'aucune urbanisation depuis 2010.

### Valorisation de l'armature verte

Échelle de référence : agglomération

## 36 FONCTION ÉCONOMIQUE AGRICOLE

#### RÉSULTATS

- En 2015, les surfaces occupées par l'agriculture représentent 60,8% de la surface de l'armature verte du Scot. Elles représentaient 61,2% de cette surface en 2010.

Ainsi, sur cette période, environ 170 ha de zones agricoles de l'armature verte ont été prélevés, essentiellement pour l'aménagement d'infrastructures routières (desserte du Grand Stade, A466, liaison A89-A6, déviation de Communay,...), de carrières, et dans une moindre mesure de bâtiments isolés.

# 37

## FONCTION RÉCRÉATIVE

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux linéaires de cheminements de loisirs et de découverte aménagés.

Données de l'état zéro : Sepal 2013, Actualisation du réseau vert d'agglomération (Étude Tikopia)

Pas de remise à jour possible

### Nature en ville

Échelle de référence : agglomération

# 38

## VÉGÉTALISATION DU TERRITOIRE URBANISÉ

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au taux d'emprise végétale dans le territoire urbain par catégorie.

Données de l'état zéro : Spot Thema 2010, BDD espaces végétalisés du Métropole de Lyon, 2009

Pas de remise à jour possible

### RÉSULTATS

- En 2010, le taux d'emprise végétale du territoire urbanisé du Sepal (territoire urbanisé de Spot Thema 2010) était de 47%.



## Les indicateurs liés aux déplacements



Les indicateurs retenus concernant le transport sont au nombre de treize. Ils sont regroupés autour de cinq orientations du Scot :

- › l'évolution modale des déplacements de personnes,
- › l'évolution modale des transports de marchandises,
- › la multipolarité et l'intégration urbaine des infrastructures.

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux parts modales dans les déplacements des habitants des différents sous-territoires (Lyon/Villeurbanne, reste Métropole de Lyon, reste Sepal)

Données de l'état zéro : EMD 2006  
Données de la mise à jour : EDGT 2015  
Évolution possible : 2006/2015

## Évolution modale des déplacements de personnes

Échelle de référence : agglomération

# 39

**PARTS MODALES  
DANS LES DÉPLACEMENTS  
DES HABITANTS**

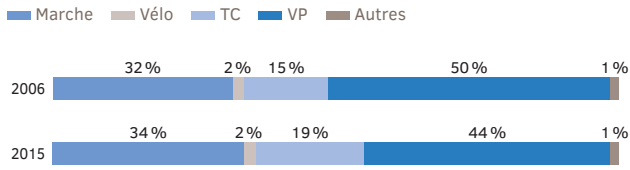
### RÉSULTATS

- › Les pratiques de déplacements des habitants de l'agglomération lyonnaise ont beaucoup évolué entre 2006 et 2015. L'usage de la voiture a ainsi perdu 6 points entre les deux enquêtes pour représenter 44 % des déplacements en 2015. Dans le même temps, l'usage des transports collectifs (+4 points à 19 %) et de la marche (+2 points à 34 %) a fortement progressé.

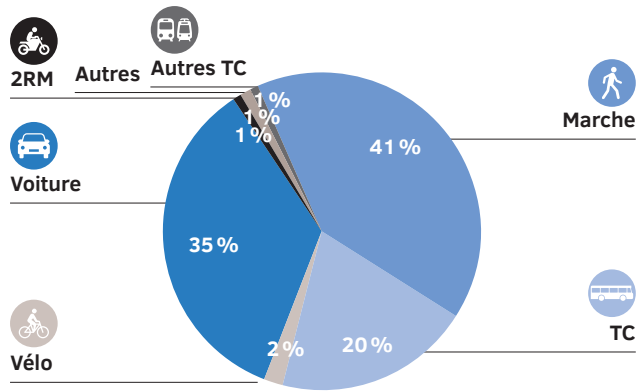
Ces évolutions globales masquent néanmoins des réalités territoriales différentes :

- C'est dans le Centre, où l'usage de la voiture était déjà le plus faible, que ce dernier a le plus reculé (-9 points à 26 %) au profit de la marche, des transports collectifs et, dans une moindre mesure, du vélo.
- Les habitants du reste de la Métropole utilisent également moins la voiture, sa part modale passant de 60 % à 57 %. Parallèlement, la part modale de la marche est passée de 26 % à 27 % et celle des transports collectifs de 11 % à 13 %
- À l'inverse, l'usage de la voiture a encore progressé dans l'Est lyonnais et le Pays de l'Ozon, avec une part modale de 77%. L'usage de la marche a diminué sur la période et celui des transports collectifs légèrement augmenté en passant de 2 % à 3 %

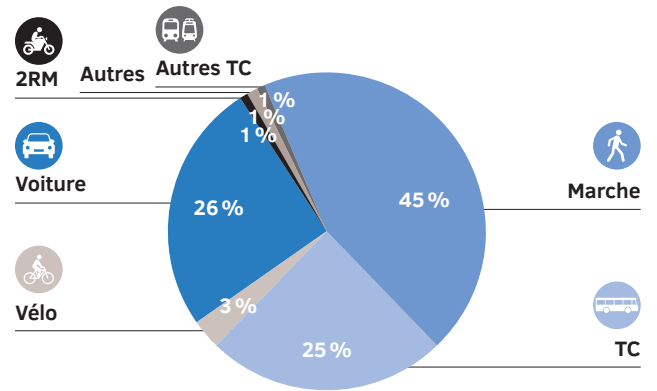
**RÉPARTITION MODALE DANS L'AGGLOMÉRATION**



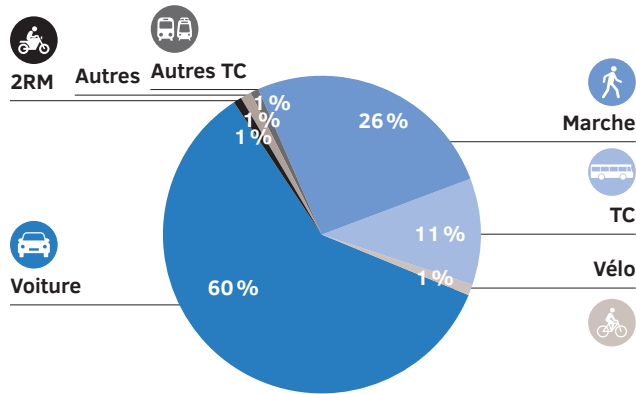
**RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE LYON/VILLEURBANNE EN 2006**



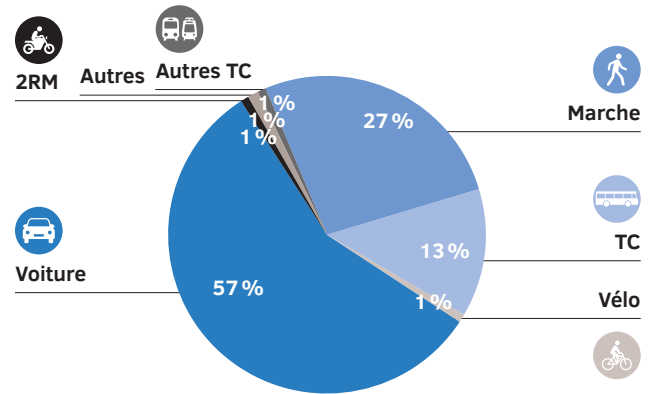
**RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE LYON/VILLEURBANNE EN 2015**



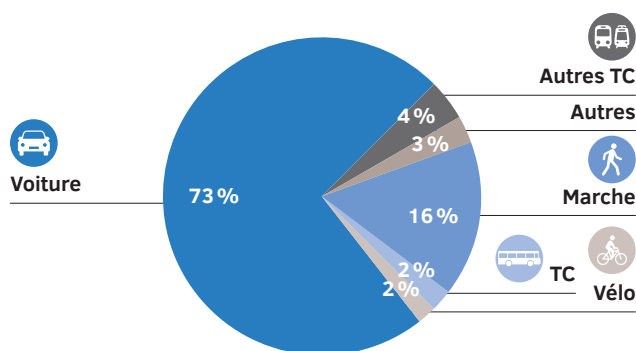
**RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DU RESTE DE LA MÉTROPOLE DE LYON EN 2006**



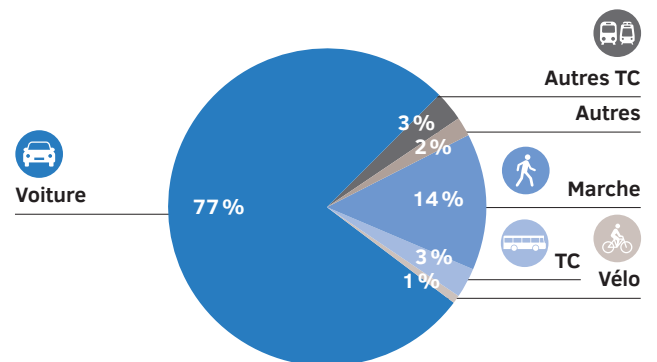
**RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DU RESTE DE LA MÉTROPOLE DE LYON EN 2015**



**RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE LA CCPO ET DE LA CCEL EN 2006**



**RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE LA CCPO ET DE LA CCEL EN 2015**



40

## FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond :

- au nombre de voyages/an/habitant en transports collectifs urbains,
- au nombre de voyages/an en transports collectifs interurbains (scolaires, non scolaires).

Données de l'état zéro : Sytral 2010, CG 2010

Données de la mise à jour : Sytral 2013, CG 2012

Évolution possible : 2010/2015

### RÉSULTATS

- En 2015, on recense **325 voyages par habitant et par an** sur le réseau TCL (288 voyages en 2010), en progression de 13%. Avec un total de 455 millions de voyages annuels, la fréquentation globale du réseau a quant à elle augmenté de 19% sur la période.

41

## FRÉQUENTATION DES TER

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au nombre de voyageurs par jour des gares TER.

Données de l'état zéro : Sytral 2010, CG 2010

Données de la mise à jour : Sytral 2013, CG 2012

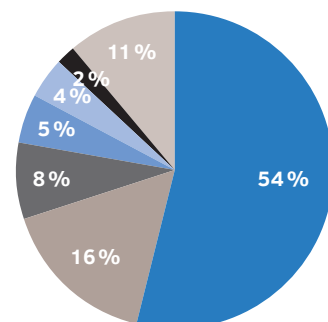
Évolution possible : 2010/2012

### RÉSULTATS

- En 2012, on recense environ 103 000 montées-descentes (soit 14 000 de plus qu'en 2010) chaque jour dans les 34 gares TER de l'agglomération lyonnaise.

#### RÉPARTITION DE LA FRÉQUENTATION QUOTIDIENNE TER ENTRE LES GARES DE L'AGGLOMÉRATION

- Lyon Part-Dieu
- Lyon Perrache
- Lyon-Gorge-de-Loup, Lyon-Saint-Paul, Lyon-Vaise
- Lyon Jean Macé
- Givors-Ville
- Saint-Germain-au-Mont-d'Or
- Autres gares de l'agglomération



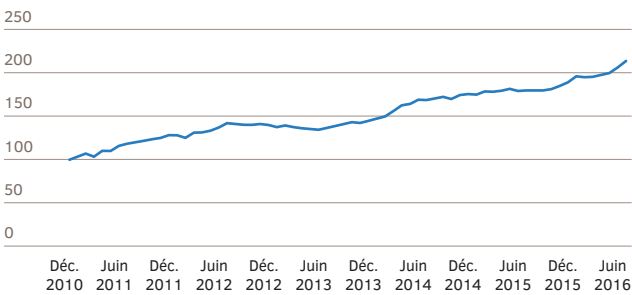
# 42 TRAFIC VÉLO

## RÉSULTATS

Entre 2010 et 2016, le trafic vélo a plus que doublé dans le Centre.

Sur les 16 carrefours stratégiques suivis régulièrement, on comptabilise environ 14 500 vélos par mois en 2016, contre environ 6 500 par mois en 2010.

ÉVOLUTION DE LA MOYENNE MENSUELLE DU NOMBRE DE VÉLOS SUR 1 AN  
16 carrefours types - depuis décembre 2010



**NB :** Représentation en base 100 (depuis décembre 2010) de l'évolution de la moyenne mensuelle du nombre de vélos en année glissée, et pour laquelle ont été exclus les mois d'août (vacances scolaires) et les mois de janvier (avant 2012). Ce choix s'explique pour :

- éviter les effets de saisonnalité relativement important sur la pratique du vélo (moins fréquentation les jours de pluie et de neige, notamment en hiver) ;
- montrer les tendances et les évolutions d'année en année.

## SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au suivi du trafic vélo. Il est calculé d'après l'indicateur synthétique suivi depuis plus de dix ans par la Métropole de Lyon, consistant à agglomérer les comptages effectués sur 16 carrefours stratégiques.

Données de l'état zéro : Métropole de Lyon, 2010  
Données de la mise à jour : Métropole de Lyon 2016  
Évolution possible : 2010/2016



## 43 TRAFIC AUTOMOBILE

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux données cumulées des comptages mesurés au niveau de trois cordons :

- hypercentre,
- centre (Lyon-Villeurbanne),
- agglomération.

Données de l'état zéro : Métropole de Lyon 2009, CG 2009

Données de la mise à jour : Métropole de Lyon 2013,

DDT 2012 pour agglomération

Évolution possible : 2001/2013

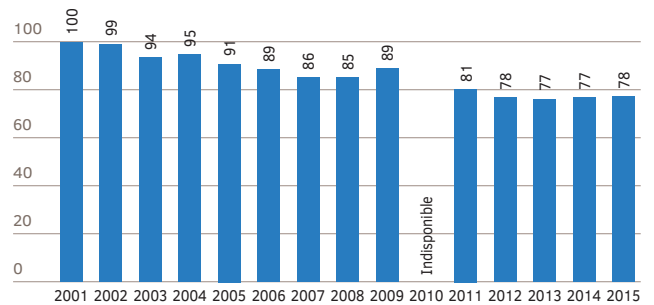
### RÉSULTATS

- Sur le cordon « hypercentre », on constate une diminution de 22% du trafic entre 2001 et 2012. Depuis 2011, le trafic est resté globalement stable. Sur le cordon « centre », le trafic reste également stable depuis 2011. Sur le cordon « agglomération », après une tendance à l'augmentation depuis le début des années 2000, on constate un léger reflux depuis 2011.

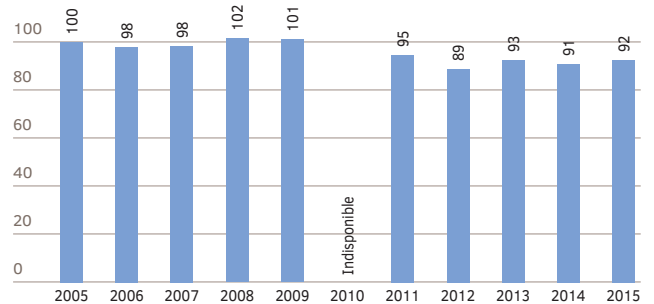
■ Cordon HYPERCENTRE ■ Cordon CENTRE ■ Cordon AGGLOMÉRATION



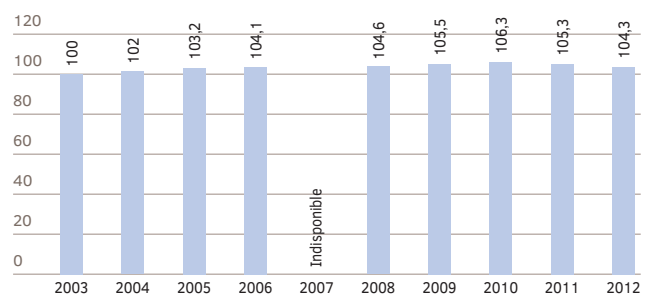
ÉVOLUTION DE LA SOMME DU TRAFIC MOYEN TOUTS VÉHICULES EN JOUR OUVRABLE SUR LE CORDON « HYPERCENTRE COMPLET » (Base 100 en 2001)



ÉVOLUTION DE LA SOMME DU TRAFIC MOYEN TOUTS VÉHICULES EN JOUR OUVRABLE SUR LE CORDON « CENTRE » (Base 100 en 2005)



ÉVOLUTION DE LA SOMME DU TRAFIC MOYEN TOUTS VÉHICULES EN JOUR OUVRABLE SUR LE CORDON « AGGLOMÉRATION » (Base 100 en 2003)



## Desserte du territoire

Échelle de référence : agglomération

# 44

### RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORTS COLLECTIFS

#### RÉSULTATS

➤ En décembre 2016, on dénombre sur l'agglomération, pour ce qui concerne le réseau métropolitain (Plan de mandat Sytral 2015-2020) :

- **36 gares et 148 km de voies ferrées,**
- **36 stations et 29,4 km de métro** (2 stations supplémentaires et 2,5 km programmés,
- **11 arrêts et 22 km de tramway express**

Pour le réseau d'agglomération :

- **3,7 km de funiculaire** (y compris métro C)
- **40,8 km de tramway** (6,9 km programmés)

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au nombre d'arrêts et au linéaire des réseaux métropolitain et d'agglomération existants et programmés (financés dans le cadre du Plan de mandat du Sytral).

Données de l'état zéro : Sytral 2010, Région 2010

Données de la mise à jour : Sytral 2014, Région 2013

Évolution possible : 2010/2014

# 45

### LOGEMENTS ET EMPLOIS DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

#### RÉSULTATS

➤ Actuellement, on dénombre :

- 47 % des logements (part relativement stable depuis 2010, -0,3 point) et 44 % des emplois (perte de 2,3 points depuis 2010) dans les **corridors urbains**,
- 59 % des logements (part stable depuis 2010) et 53 % des emplois (perte de 4 points depuis 2010) dans les **secteurs gare**,
- **73 % des logements** (part stable depuis 2010) et **63 % des emplois** (perte de 5,6 points depuis 2010) au sein des **deux périmètres cumulés**.

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la part des logements et des emplois au sein des corridors urbains (moins de 500 m des lignes du réseau d'agglomération) et autour des arrêts du réseau métropolitain (moins de 1 km).

Données de l'état zéro : Direction Générale des Finances Publiques, au 31/12/2010 et INSEE - SIRENE au 01 01 2011,

Données de la mise à jour : Direction Générale des Finances Publiques au 31/12/2014 et Bureau van Dijk-Diane 2016, géolocalisation et estimation d'effectif Agence d'urbanisme

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux linéaires d'aménagements cyclables et aux espaces de stationnement pour les vélos.

Données de l'état zéro : Métropole de Lyon 2010 + mise à jour 2013 sources GL, CCEL, CCPO et visites terrain

Données de la mise à jour : Métropole de Lyon 2016

Évolution possible : 2010/2016

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au linéaire de voirie aménagée en zone 30 et en zone de rencontre.

Données de l'état zéro : Métropole de Lyon 2010, CCEL, CCPO visites terrain 2013

Données de la mise à jour : Métropole de Lyon 2016 et visites terrain 2016 pour CCEL et CCPO

Évolution possible : 2010/2016

## 46 AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

### RÉSULTATS

- Sur le territoire de la Métropole de Lyon, en 2016, on recense :
- **684 km de réseau cyclable** (soit une progression de 280 km depuis 2010),
  - **11 660 arceaux sur voiries** (plus du doublement des arceaux depuis 2010)
  - **1 840 emplacements de stationnement vélo** en parcs publics (places de stationnement multipliées par 4 depuis 2010).

Ces emplacements se répartissent de la façon suivante :

- 863 emplacements LPA
- 588 places en parcs-relais TCL (gare de Vaise, Meyzieu gare, Meyzieu ZI, Décines centre, La Soie, la Saulaie et Mermoz-Pinel),
- 389 dans les gares

Sur l'ensemble du territoire du Scot, on compte au total :

- **760 km** d'aménagements cyclables,
- **11 900 arceaux vélos**.

## 47 ESPACES PARTAGÉS

### RÉSULTATS

- Sur le territoire du Scot, en 2016, on compte **266 km d'axes aménagés** en zone 30 (soit plus de 100 km supplémentaires sur la Métropole de Lyon depuis 2010).

Il est également recensé près de **29 km de zones de rencontre** et **20 km d'aires piétonnes**.

Sur les territoires de la CCEL et de la CCPO, on constate plus d'un doublement des zones 30 (8,5 km en 2013 contre près de 19 km en 2016). Entre ces deux dates, 2 km de zones de rencontre ont également été créées.

## RÉSULTATS

➤ En 2015, on compte **19 700 places de stationnement** en parcs publics concédés par la Métropole de Lyon. Cette offre reste globalement stable depuis 2010 (-100 places de stationnement).

En 2016, on compte également environ **113 000 places** de stationnement sur voirie dans le Centre (Lyon et Villeurbanne), soit une diminution de 11 000 places de stationnement sur voirie dans le secteur.

Le parc de stationnement en parc relais augmente avec **7 816 places** de stationnement en 2016 (contre 5 665 en 2010).

Au niveau de la plateforme aéroportuaire de Lyon-St Exupéry, on comptabilise, en 2016, environ 14 000 places de stationnement dédiées aux passagers (soit un gain de 4 300 places) dont 3 000 places couvertes de proximité et 1 700 places pour les employés.

## SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond au nombre de places de stationnement :

- sur voirie (Lyon et Villeurbanne),
- en parc public,
- en parc-relais,
- au niveau de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry.

Données de l'état zéro : Métropole de Lyon, SYTRAL, Ville de Lyon, Ville de Villeurbanne 2010

Données de la mise à jour : Métropole de Lyon, SYTRAL, Ville de Lyon, Ville de Villeurbanne 2015

Évolution possible : 2010/2015



## Évolution modale des transports de marchandises

Échelle de référence : agglomération

### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond aux volumestraités et aux capacités de traitement des plateformes multimodales du territoire.

Données de l'état zéro : Région urbaine de Lyon

Données de la mise à jour : Port de Lyon, 2015, pas de données 2015 pour la plateforme multimodale de Vénissieux Saint-Priest

Évolution partielle possible : 2010/2015

49

## LOGISTIQUE INTERMODALE

### RÉSULTATS

➤ Le Scot compte deux espaces logistiques multimodaux :

**Le port Lyon Édouard Herriot** où **309 000 EVP** (équivalent vingt pieds) ont été traité en 2015, pour l'activité conteneurs (soit un doublement de l'activité par rapport à 2010). Cela correspond à 69 % de la capacité de l'équipement estimée à 450 000 EVP en 2015 (contre 350 000 EVP en 2010). Ce volume inclut 91 400 EVP en mode fluvial et 63 500 EVP en mode ferroviaire.

**La plateforme multimodale de Vénissieux Saint-Priest** comprend deux chantiers : Novatrans (groupe Charles André – GCA) et Naviland Cargo (groupe SNCF Logistics). S'agissant de groupes privés, les données disponibles sont fort limitées. Novatrans semble être en limite de capacité et aurait traité 85 000 EVP en 2013. Naviland Cargo semble également en limite de capacité (pas de chiffre récent d'activité).

## Multipolarité

Échelle de référence : agglomération

50

### DISTANCE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

#### RÉSULTATS

➤ En 2013, la distance moyenne des déplacements entre le domicile et le lieu de travail des habitants du territoire est de près de 9 km. Cette distance n'a que peu évolué depuis 2008 (+0,183 km).

Si on considère uniquement les déplacements effectués en dehors de la commune de résidence, cette moyenne passe à près de 12,5 km (évolution de +0,111 km par rapport à 2008).

#### SOURCES ET MÉTHODE

Cet indicateur correspond à la distance moyenne des déplacements domicile-travail des habitants de l'agglomération.

Données de l'état zéro : RP 2008, distance à vol d'oiseau pondérée à partir de la méthode simplifiée du Cerema,  
Données de la mise à jour : RP 2013, même méthode  
Évolution possible : 2008/2013

	Distance sans déplacement interne	Distance avec déplacements internes	Évolution 2008/2013
Distance des déplacements domicile-travail en 2008	12,27	8,67	+ 0,183
Distance des déplacements domicile-travail en 2013	12,46	8,78	+ 0,111

#### Précisions méthodologiques :

- La distance entre commune est à vol d'oiseau corrigée d'un coefficient de 1,3 (méthode Certu simplifiée).
- La distance au sein d'une commune est égale à 1/2 de la racine carrée de la surface.
- Les distances supérieures à 150 km sont éliminées.
- Les liens avec l'étranger et les Dom sont éliminés.
- Une hypothèse de calcul prend en considération les flux internes à une commune, l'autre les élimine.
- Calcul = (somme (flux retenus \* distances retenues))/somme (flux retenus)

## Intégration urbaine des infrastructures

Échelle de référence : agglomération

### SOURCES ET MÉTHODE

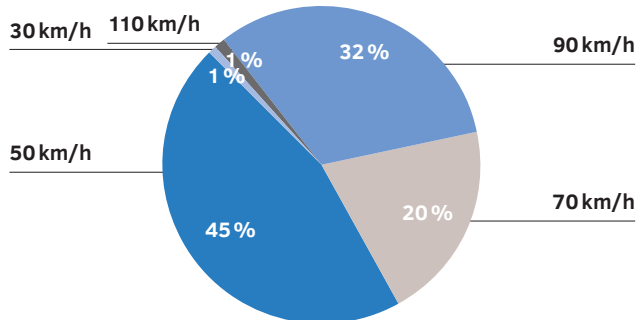
Cet indicateur correspond au linéaire de voirie (nationale, métropolitaine, d'agglomération) concerné par les différentes limitations de vitesse.

Données de l'état zéro : État, CG, Métropole de Lyon, 2010

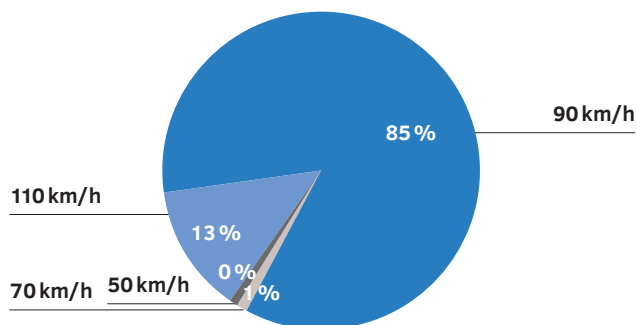
Données de la mise à jour : Sepal

Évolution partielle possible : 2010/2016

RÉPARTITION DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES EN 2016  
SUR LE RÉSEAU D'AGGLOMÉRATION (198 km)



RÉPARTITION DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES EN 2016  
SUR LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN (122 km)



## 51 VITESSES AUTORISÉES

### RÉSULTATS

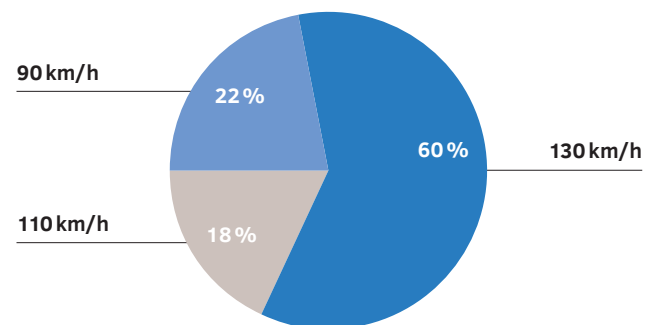
- Globalement entre 2010 et 2016, les vitesses tendent à diminuer sur l'ensemble des réseaux.

Le réseau d'agglomération est marqué par le développement des voiries limitées à 30 km/h (+2 km) alors que les tronçons limités à 110 km/h diminuent (-4 km).

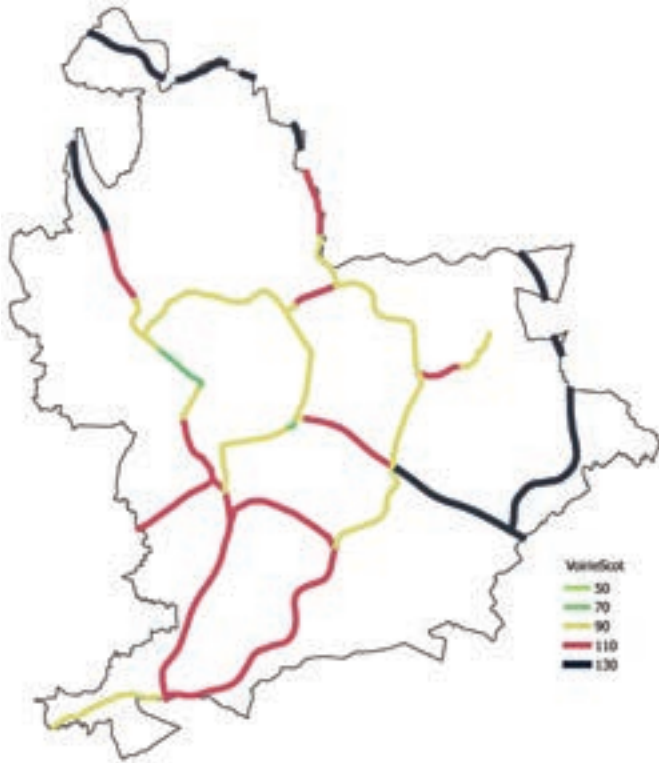
Le réseau métropolitain est marqué par le développement des voies limitées à 90 km/h (+45 km) et la diminution des linéaires limités à 110 km/h (-43 km).

Sur le réseau nationale ou régionale, l'ampleur des voies limitées à 110 km/h diminue (-4 km) en faveur de celles limitées à 90 km/h (+7 km).

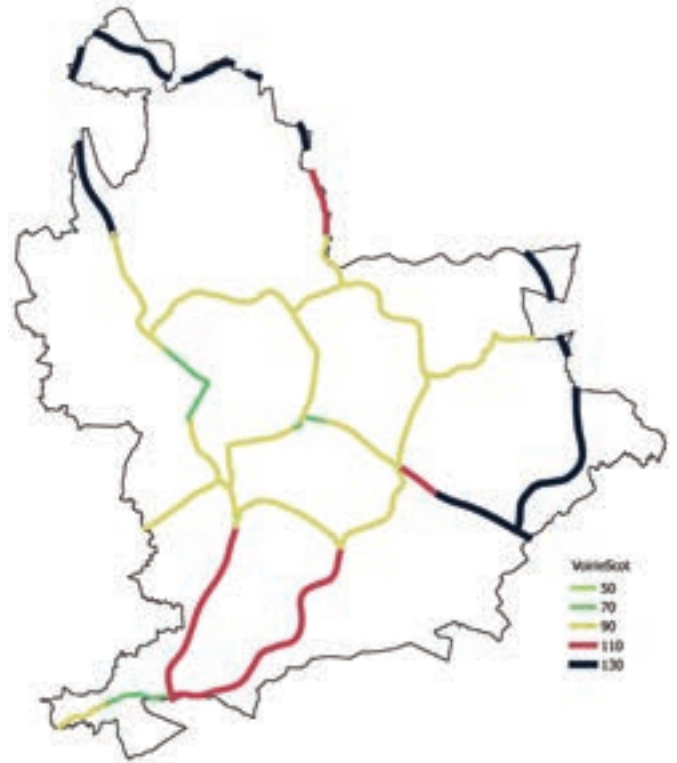
RÉPARTITION DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES EN 2016  
SUR LE RÉSEAU NATIONAL OU RÉGIONALE (59 km)



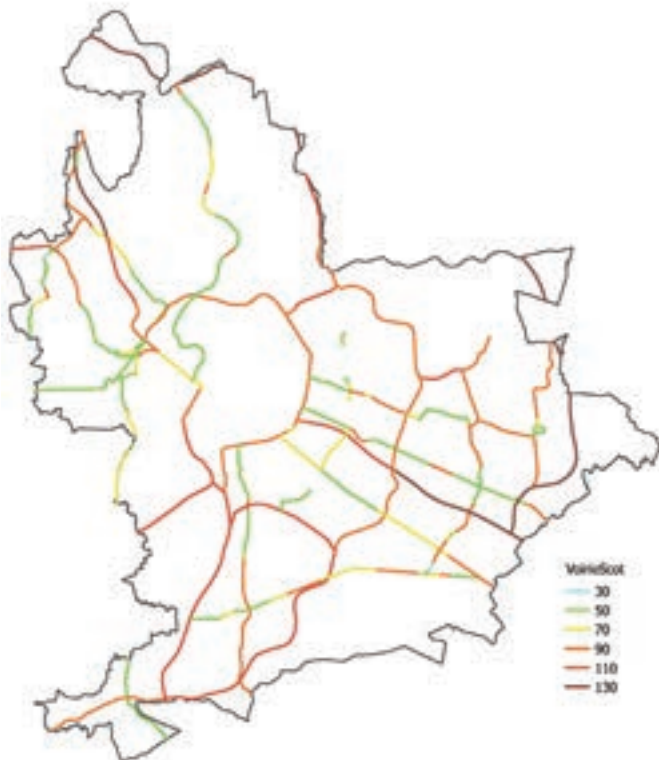
SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE  
LIMITATIONS DE VITESSE EN 2010 SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER



SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE  
LIMITATIONS DE VITESSE EN 2016 SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER



SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE  
LIMITATIONS DE VITESSE EN 2010



SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE  
LIMITATIONS DE VITESSE EN 2016









**sepal**

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

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