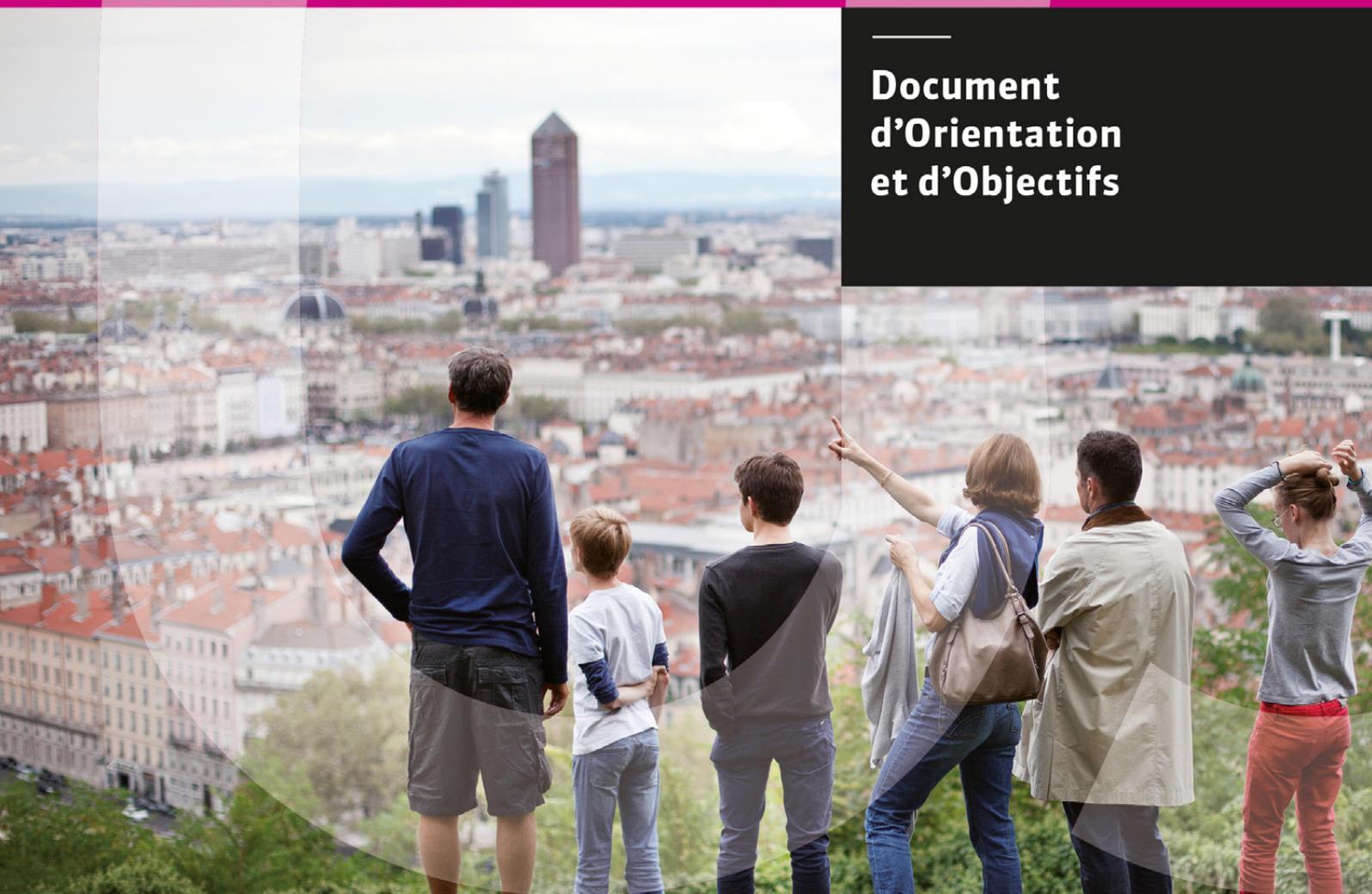


# SCOT

AGGLOMÉRATION  
LYONNAISE 2030

## Document d'Orientation et d'Objectifs





<b>LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>9</b>
<b>L'organisation métropolitaine multipolaire</b>	<b>10</b>
La vision métropolitaine	10
L'organisation multipolaire	10
<b>Les choix fondateurs</b>	<b>11</b>
<b>Les trois réseaux</b>	<b>13</b>
<b>L'inversion du regard</b>	<b>13</b>
Des règles de protection fortes pour l'armature verte	13
<b>La relation urbanisme / transport</b>	<b>14</b>
Le renouvellement urbain est la priorité	14
Priorité à l'urbanisation des secteurs bien desservis et bien équipés	14
<b>Construire une ville des courtes distances</b>	<b>15</b>
<b>Des règles simples pour le développement urbain</b>	<b>15</b>
Une limitation de la consommation d'espaces	15
Un territoire urbain par principe multifonctionnel	15
Des extensions urbaines raisonnées	15
Une carte de cohérence territoriale synthétique	15
<b>1. UN DÉVELOPPEMENT URBAIN AMBITIEUX, ÉQUILIBRÉ ET DURABLE</b>	
<b>1.1. Orientations d'aménagement en matière de rayonnement et de développement économique</b>	<b>17</b>
<b>1.1.1. Orientations pour la compétitivité internationale de l'agglomération</b>	<b>19</b>
Organiser l'accueil des fonctions stratégiques	19
Renforcer le rôle de métropole tertiaire par une offre d'accueil diversifiée et hiérarchisée	19
Disposer d'équipements de rang international	19
Développer les activités touristiques et les capacités hôtelières	19
S'inscrire dans une économie des savoirs et de la culture	21
Un système de sites universitaires en réseau	21
Un réseau de campus plus ouverts sur la ville et plus durables	21
Logement et transport : deux priorités pour l'université	21
La culture, composante du rayonnement de l'agglomération	21
Renforcer l'accessibilité internationale	23
Le renforcement des infrastructures ferroviaires	23
Placer l'agglomération au cœur du réseau à grande vitesse européen	23
L'axe Rhône - Saône : une infrastructure de transport à valoriser	23
Lyon-Saint Exupéry : seconde plateforme aérienne française après Paris	24
Ouvrir l'agglomération sur l'ouest tout en la protégeant du transit	24
Une agglomération à très haut débit	25
Accompagner l'émergence de services innovants et l'appropriation des usages numériques par tous	25
<b>1.1.2. Orientations pour la compétitivité de la base productive</b>	<b>26</b>
L'innovation au cœur du rebond industriel	26
Renforcer les pôles d'excellence et de compétitivité	26
La Vallée de la chimie : une vocation économique confortée	26
Maîtriser le développement de l'industrie logistique	27
Des équipements intermodaux métropolitains	27
Localisation des activités logistiques : privilégier la multi-modalité	29
Une logistique plus soucieuse de l'environnement	29
Renouveler l'offre d'espaces économiques	31
La localisation de l'offre d'échelle métropolitaine	31
La localisation des espaces économiques d'agglomération	33
Orientations pour le développement d'espaces et de bâtiments d'activités durables	35
Repenser la conception des espaces d'activités	35
Renforcer l'intégration environnementale des espaces d'activités	35
Un bilan environnemental et énergétique amélioré	36
Orientations pour renforcer l'agriculture périurbaine	36

<b>1.1.3. Orientations pour renforcer les équipements et les services à la population</b>	<b>37</b>
Un développement économique équilibré	37
Renforcer les services et l'artisanat	37
Orientations pour le développement de l'activité commerciale	37
Orientations pour le commerce de proximité	38
Orientations pour l'offre commerciale des bassins de vie	38
Orientations pour l'offre commerciale d'agglomération	39
Orientations portant sur les lieux de flux	41
Orientations pour un développement commercial de qualité	41
<b>1.2. Orientations pour une politique de l'habitat ambitieuse</b>	<b>43</b>
<b>1.2.1. Orientations pour atteindre l'objectif de production de logements</b>	<b>44</b>
<b>1.2.2. Un objectif de répartition plus équilibrée</b>	<b>45</b>
Polariser le développement résidentiel	47
Privilégier la restructuration des espaces urbanisés	49
Prioriser le développement résidentiel dans les quartiers bien desservis	49
Des sites de projet urbain	51
Les sites de projet urbain métropolitains	51
Les sites d'agrafes	51
Les grands projets de ville	51
<b>1.2.3. Des politiques de l'habitat et des politiques d'équipements solidaires</b>	<b>52</b>
Une politique du logement solidaire	52
Une politique d'équipements multipolaire	54
<b>1.2.4. Un développement intensif et de qualité</b>	<b>55</b>
Orientations pour un développement résidentiel intensif	56
Un développement résidentiel plus intensif	56
Référentiel des formes d'habitat	57
Des valeurs-guides pour les PLU	57
La politique foncière en appui de la mise en œuvre du Scot	59
L'amélioration du cadre de vie	61
La réduction des nuisances générées par les transports	61
La réhabilitation du parc de logements anciens	61
L'amélioration énergétique de l'habitat	63
Des référentiels pour les opérations d'aménagement et pour les constructions	63
Le renforcement de la place de la nature en ville et du végétal au sein du territoire urbain	63
<b>1.3. Orientations pour l'amélioration de l'environnement</b>	<b>65</b>
<b>1.3.1. Orientations pour la préservation des ressources naturelles</b>	<b>66</b>
Orientations pour la préservation des nappes, la maîtrise des eaux pluviales et l'exploitation des carrières	66
Viser un bon état des masses d'eau	66
Des développements urbains fonction des capacités d'alimentation et de traitement des eaux usées	66
Permettre la valorisation collective des eaux pluviales en favorisant l'infiltration	66
Favoriser une gestion économe de l'eau	67
Préserver les ressources en eau	67
Carrières : vers une exploitation raisonnée	69
<b>1.3.2. Orientations pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre et une meilleure qualité de l'air</b>	<b>71</b>
La réduction des émissions de gaz à effet de serre et le développement des énergies renouvelables	71
Vers la neutralité carbone du développement urbain	71
Généraliser le recours aux énergies renouvelables locales	71
La limitation des émissions de polluants	72
De nouvelles modalités de gestion et d'exploitation des voiries pour limiter leurs impacts	73
<b>1.3.3. Orientations pour la qualité de vie, la santé et la sécurité des habitants : gestion des risques et réduction des nuisances</b>	<b>75</b>
Pour un développement urbain qui prend en compte les risques naturels et industriels	75
La prévention des risques d'inondation et de ruissellement	75
La prévention des risques géotechniques	75
La prévention des risques industriels	75

Orientations pour mieux protéger les habitants du bruit	77
Améliorer le dispositif de gestion des déchets	78
Des analyses environnementales en amont des opérations	79
La prise en compte de l'agriculture dans les projets d'urbanisme	79
<b>2. TROIS SYSTÈMES AU SERVICE D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ÉQUILIBRÉ</b>	
<b>2.1. Le réseau maillé des espaces naturels, agricoles, paysagers et le patrimoine bâti</b>	<b>81</b>
<b>2.1.1. L'armature verte : identification et vocation</b>	<b>82</b>
Les « cœurs verts » : de grands réservoirs de nature aux portes de l'agglomération	83
Une « couronne verte » pour structurer le territoire urbain	83
La « trame verte » : la nature à portée du logement	83
Les « liaisons vertes » : mettre en réseau les composantes de l'armature verte	83
<b>2.1.2. Orientations pour la protection et la mise en réseau de l'armature verte</b>	<b>85</b>
La protection de l'armature verte	85
Une règle générale de localisation	85
La reprise par les PLU des espaces « localisés »	85
La reprise par les PLU des espaces « délimités avec précision »	85
Les aménagements possibles au sein de l'armature verte	85
Vocation des « liaisons vertes » : mettre la nature en réseau	87
La protection par la valorisation	87
<b>2.1.3. Orientations pour la préservation et la valorisation des territoires agricoles</b>	<b>89</b>
Un principe de préservation des terres agricoles et des outils de production	89
Economiser les terres agricoles	89
Maintenir des outils de production cohérents	89
Quatre types de territoires agricoles	90
Maintenir l'intégrité des territoires de grande culture	90
Protéger les territoires de gestion agropastorale	91
Assurer le maintien des espaces d'activités diversifiées	91
Protéger et valoriser les terroirs arboricoles	91
<b>2.1.4. Orientations pour la préservation de la biodiversité</b>	<b>93</b>
L'armature verte, support pour la biodiversité	93
Orientations pour la préservation des continuités et des corridors écologiques	93
Protéger durablement les grands noyaux de biodiversité	93
Préserver et remettre en bon état les corridors écologiques	93
Maintenir des coupures vertes	94
Protéger les zones humides	94
Orientations pour la préservation de la trame bleue	95
<b>2.1.5. Orientations pour le développement des aménagements de loisirs et de découverte</b>	<b>97</b>
Orientations pour les grands sites de nature et les parcs d'agglomération	97
Orientations générales	97
Orientations particulières pour les grands sites de nature	97
Des parcs d'agglomération, « têtes de pont » de l'offre de loisirs et de découverte	98
La « trame verte » : une offre de loisirs et de découverte proche des habitants	98
Des lieux de repos et de détente accessibles	98
Les forts, un patrimoine à valoriser et à relier	98
Le renforcement de la végétalisation dans la ville	98
Orientations pour la constitution d'un réseau de cheminements de loisirs et de découverte	98
Principe de mise en œuvre d'un cheminement de loisirs et de découverte	99
Résorber les points de blocage	99
<b>2.1.6. Orientations pour l'amélioration du cadre bâti et pour la mise en valeur des paysages</b>	<b>100</b>
Préserver le patrimoine urbain sans sanctuariser les quartiers	100
Les entrées de villes : mettre en scène l'agglomération	103
Mettre en place une grande trame paysagère	103
Mettre en valeur les massifs boisés	103
Créer un grand paysage dans l'est de l'agglomération	104
Valoriser les sites fluviaux	104
Mettre en valeur les points de vue	104

<b>2.2. Orientations pour la mise en valeur d'un «réseau bleu» d'agglomération</b>	<b>105</b>
<b>2.2.1. Orientations pour la préservation et la restauration du caractère naturel des cours d'eau et de leurs rives</b>	<b>106</b>
La préservation de la valeur écologique des cours d'eau : un objectif premier	107
La Saône, patrimoine à part entière	107
La vallée du Rhône : un espace à revaloriser	107
Des orientations distinctes selon la nature des cours d'eau	109
<b>2.2.2. La mise en valeur des espaces en eau</b>	<b>110</b>
Renforcer l'accessibilité des berges	110
Développer le tourisme fluvial et les activités nautiques	110
Des espaces publics exemplaires tournés vers les berges	111
Trois projets emblématiques du renouveau de la voie fluviale	111
<b>2.2.3. Développer l'usage de la voie navigable</b>	<b>112</b>
Le port Lyon-Edouard Herriot, un équipement central	112
Un site au sud de l'agglomération	112
Un site possible au nord de l'agglomération	112
<b>2.3. Orientations en matière de déplacements des personnes</b>	<b>113</b>
<b>2.3.1. Orientations pour le maillage du territoire en transports collectifs</b>	<b>114</b>
Construire le réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise	115
Les aménagements du cœur du réseau	115
L'extension du Réseau express	117
Mailler le territoire par un réseau d'agglomération	119
<b>2.3.2. Orientations pour un réseau de voirie hiérarchisé, optimisé et à l'insertion urbaine renforcée</b>	<b>121</b>
Optimiser l'exploitation du réseau	121
Boucler le périphérique	122
Renforcer l'intégration urbaine des voiries	122
Développer les aménagements favorables à l'usage du vélo	122
<b>2.3.3. Orientations pour une gestion coordonnée des différents modes de transport</b>	<b>123</b>
Des politiques de stationnement au service de l'attractivité résidentielle et de la mixité fonctionnelle	123
Des principes de localisation et de dimensionnement pour les parcs-relais	123
Les gares et pôles d'échanges, des équipements stratégiques	123
Un système tarifaire et de financement intégré à l'échelle métropolitaine	123
<b>3. CONDITIONS PARTICULIÈRES D'URBANISATION</b>	<b>125</b>
<b>3.1. Les territoires de projet</b>	<b>127</b>
L'espace interdépartemental de Lyon-saint exupéry et la dta de l'aire métropolitaine lyonnaise	127
<b>3.2. Les sites soumis à des conditions particulières d'urbanisation</b>	<b>129</b>
<b>3.3. Les sites de coupures vertes délimitées</b>	<b>131</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>149</b>
Cartes	154
Schemas	155
Abreviations utilisées	157
Organismes cités	157





# LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le Document d'orientation et d'objectifs (Doo) précise les objectifs formulés dans le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) par des prescriptions ou des préconisations opposables aux documents d'urbanisme locaux, aux opérations d'aménagement, aux politiques d'habitat et d'aménagement.

Il en reprend la logique générale, à savoir une organisation urbaine multipolaire, où chaque polarité urbaine, chaque bassin de vie, participe à sa mesure à la construction d'une agglomération dynamique, équilibrée, solidaire. Dans la continuité du PADD, le Doo inscrit ses orientations dans le cadre élargi de l'aire métropolitaine lyonnaise, en cohérence avec les objectifs de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) et du Chapitre commun de l'inter-Scot.

Le Doo marque ainsi une inflexion par rapport au Schéma directeur précédent qui concentrait pour l'essentiel les grandes politiques d'urbanisme dans le cœur de l'agglomération.

## L'organisation métropolitaine multipolaire

## L'ORGANISATION MULTIPOLAIRE

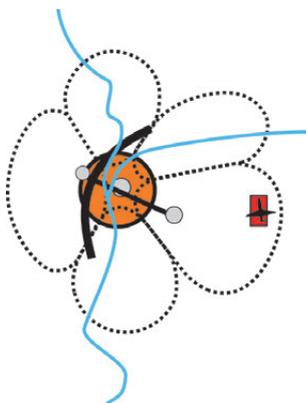
Le Doo fixe comme orientation générale la mise en œuvre d'une organisation multipolaire qui vise à localiser habitat, emplois et services dans des polarités urbaines bien équipées et bien desservies, pour permettre une utilisation plus économe de l'espace.

Dans cette perspective, les politiques publiques et les opérations d'urbanisme s'efforceront d'une part de garantir un bon niveau de services à l'échelle des quartiers et des bassins de vie locaux, d'autre part de permettre l'accès à ces services en ayant recours de manière préférentielle à des modes de transport économes en énergie.

La multipolarité retenue par le Scot comme grand principe d'aménagement du territoire de l'agglomération lyonnaise est fondée sur deux principes :

- la reconnaissance d'une douzaine de bassins de vie qui constituent le cadre privilégié pour la vie quotidienne des habitants de l'agglomération.

Une vision centrée sur le cœur de l'agglomération « L'arc et la flèche » (Lyon 2010)



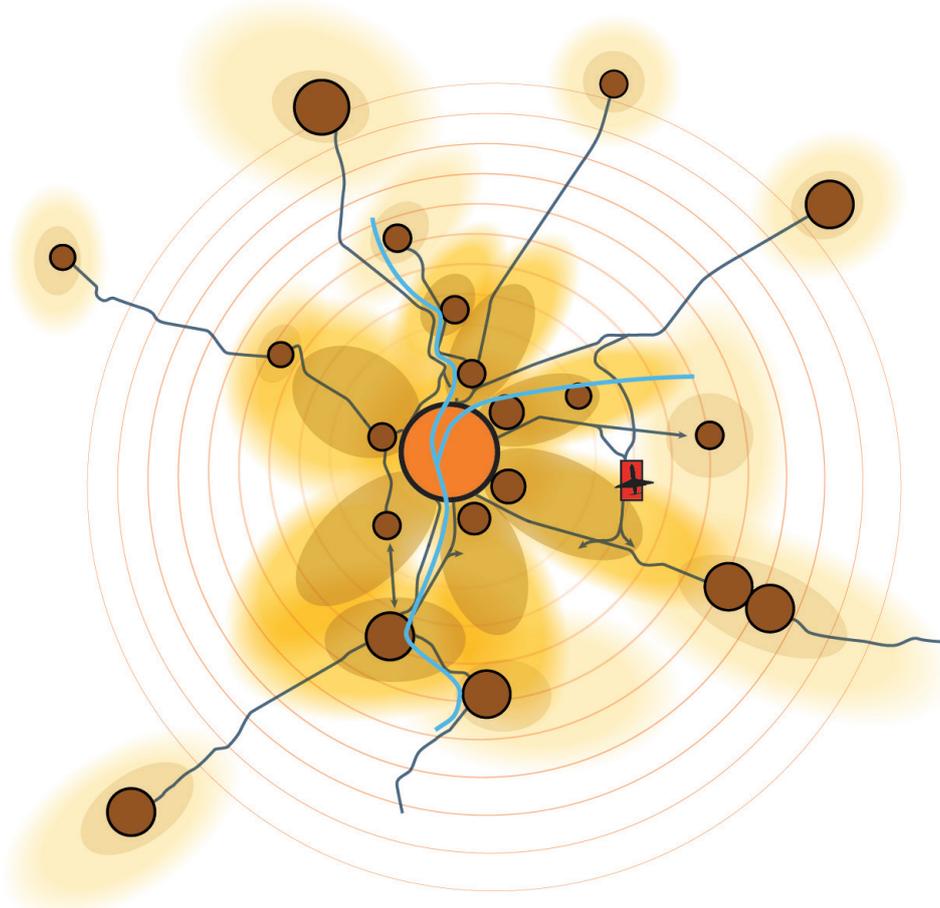
### LA VISION MÉTROPOLITAINE

Les principales orientations d'aménagement se conforment aux objectifs et aux prescriptions de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise : ambition internationale, solidarité pour les secteurs en difficulté, durabilité des politiques d'aménagement définies, réseau maillé des espaces naturels et agricoles, etc.

Elles reprennent les accords passés entre les élus des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise dans le cadre de la démarche dite « inter-Scot ».

Le document reprend dans le corps du texte les cartes et les chapitres élaborés en commun en 2007 et 2008, tirés du « Livret métropolitain » de l'inter-Scot.

### L'organisation multipolaire : les polarités de l'inter-Scot (Scot 2030)



Le Scot fait le choix de les conforter de telle sorte qu'ils contribuent, en fonction de leur identité et de leur potentiel respectif, au développement global de l'agglomération.

- au sein de ces bassins de vie, l'identification d'une vingtaine de polarités urbaines (sur les 74 communes du Sepal), qui du fait de leur poids démographique, de leur niveau d'équipements et de services, de leur desserte TC et de leur potentiel de développement, constituent les lieux préférentiels, mais non exclusifs, du développement urbain.

Par ailleurs, le Scot identifie des pôles et des sites qui ont pour fonction d'accueillir, de manière préférentielle mais non exclusive, le développement économique et des équipements spécialisés : sites économiques métropolitains, épicesentres des pôles d'excellence et de compétitivité, pôles universitaires, pôles commerciaux.

## Les choix fondateurs

Le Document d'orientation et d'objectifs intègre les « choix » du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD): choix du développement économique, choix du développement résidentiel, choix de faire de l'environnement un moteur, choix de la solidarité. La première partie est structurée de la manière suivante :

**Le premier chapitre (1.1) porte sur les orientations en matière de développement économique.** Ces orientations visent à doter l'agglomération des équipements nécessaires à son rayonnement. Elles incitent au renforcement des services, équipements et commerces dans les polarités. Une assiette foncière de près de 2 000 hectares est réservée pour le développement économique. Elle s'accompagne des préconisations nécessaires en matière de qualité des espaces et de respect de l'environnement.

**Le deuxième chapitre (1.2) porte sur les orientations d'aménagement en matière de développement résidentiel.**

Ces orientations répondent à l'objectif de construire 150 000 logements neufs en 20 ans. Elles préconisent de relever le nombre de logements à l'hectare. Elles s'accompagnent des préconisations nécessaires pour garantir les qualités urbaines, architecturales et environnementales des opérations.

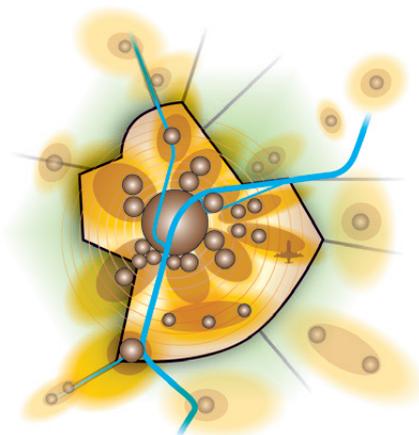
**Le troisième chapitre (1.3) porte sur les orientations d'aménagement en matière d'environnement.**

Ces orientations déclinent le principe général d'économie des ressources naturelles, de sobriété énergétique et d'amélioration de la santé publique figurant dans le PADD. Elles fixent des objectifs en matière de réduction des niveaux de pollution, de réduction des risques et des nuisances, de réduction des consommations énergétiques et de développement de la production d'énergies renouvelables.

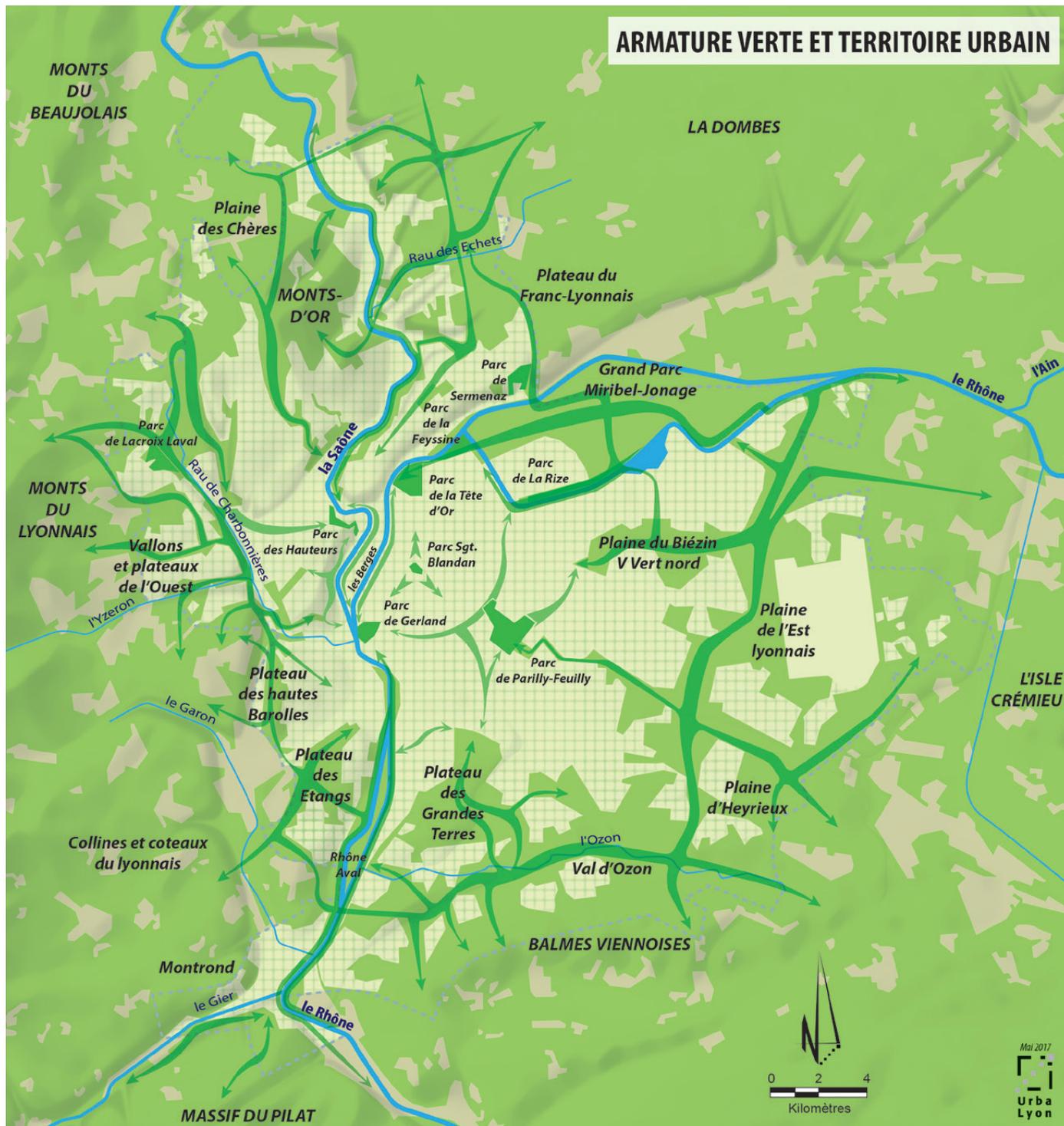
**L'effort de solidarité territoriale, fondement de la logique multipolaire**

Les prescriptions et recommandations contenues dans le Document d'orientation et d'objectifs sont assorties de principes tendant à assurer une solidarité entre les territoires. Cette solidarité s'exprime à travers la répartition équilibrée des équipements et du potentiel de développement. Le Doo fixe des niveaux d'effort adaptés à chaque secteur, notamment en termes de répartition du logement social.

### La logique multipolaire : un effort de solidarité territoriale (schéma PADD)



ARMATURE VERTE ET TERRITOIRE URBAIN



■ armature verte  
 ■ territoire urbain  
 ■ nature dans la ville

■ parc d'agglomération

➔ principe de liaison verte en territoire naturel et agricole  
 ➔ principe de mise en réseau des parcs

NB : armature verte hors Sepal = Spot Thema 2005

## Les trois réseaux

Le Document d'orientation et d'objectifs reprend l'architecture du PADD.

La seconde partie est organisée autour des trois réseaux qui ont vocation à structurer le développement urbain :

**Le premier chapitre (2.1) porte sur le réseau maillé des espaces agricoles et naturels**, considéré comme l'élément principal de l'organisation urbaine (les espaces « en creux » des schémas précédents) ; leur mise en réseau doit permettre d'aboutir à une véritable armature verte ; les espaces constitutifs de cette armature verte, représentant la moitié du territoire du Scot, sont protégés par des orientations qui en distinguent la valeur économique (agriculture), écologique, de loisirs ou paysagère, tout en faisant état de leur mixité fonctionnelle.

**Le deuxième chapitre (2.2) porte sur le réseau bleu des fleuves et leurs principaux affluents**, capital écologique à préserver, opportunité pour améliorer le cadre de vie (valorisation des berges et des espaces en eaux), et recours possible (voie fluviale) pour l'acheminement des marchandises dans la perspective de minorer la part des matériaux transportés par la route.

**Le troisième chapitre (2.3) porte sur le réseau métropolitain de transport public**, dont la constitution est une priorité du PADD. La vocation du réseau est d'organiser la croissance urbaine, à l'échelle métropolitaine. Il est décliné au plan local par un réseau de liaisons d'agglomération qui structurent le développement des polarités urbaines et des corridors urbains du Scot.

## L'inversion du regard

Le Document d'orientation et d'objectifs fait des espaces naturels et agricoles et des espaces en eau – dénommés « armature verte » et « réseau bleu » – des éléments structurants et prioritaires du développement de l'agglomération.

Les territoires qui les composent, par nature et par destination, ne sont pas urbanisables.

Ils doivent former à terme un réseau cohérent d'espaces.

Des préconisations sont formulées pour les réunir (notion de « liaisons vertes »).

## DES RÈGLES DE PROTECTION FORTES POUR L'ARMATURE VERTE

Les espaces constituant l'armature verte sont localisés sans en fixer les limites de manière précise.

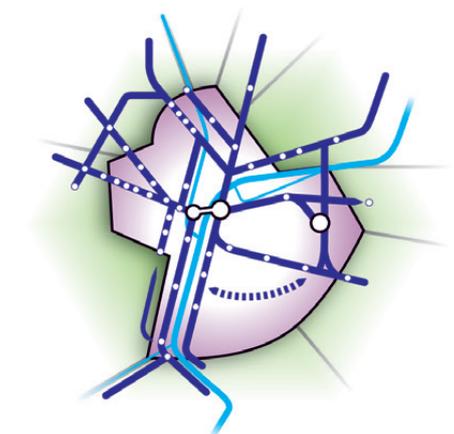
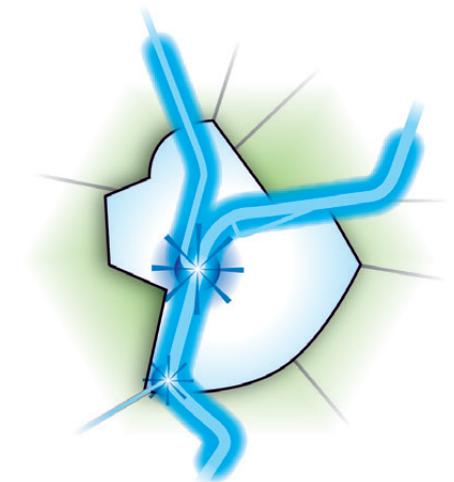
Ces espaces font l'objet de prescriptions de différentes natures en fonction de leur valeur économique, écologique, récréative ou paysagère.

Assurer une activité de production, agricole ou forestière, constitue un élément déterminant pour le maintien de ces espaces et l'approvisionnement de l'agglomération.

Utiliser ces espaces comme support de découverte pour une meilleure compréhension, un respect de leur fonctionnement et de leurs usages constitue un élément déterminant de leur préservation.

Les liens entre ces espaces sont mentionnés et localisés. Ils peuvent faire l'objet ponctuellement d'une description détaillée, soit dans le texte, soit au niveau de la cartographie. Ils peuvent être délimités avec précision lorsque cela se justifie.

### Les trois réseaux (schémas PADD)



## La relation urbanisme/transport

Le territoire urbanisable du Scot est dénommé « territoire urbain ». Il est localisé sans en fixer les limites de manière précise. Ses contours sont définis en fonction de ceux de l'armature verte.

Au sein du territoire urbain, le développement de l'habitat et de l'économie est soumis à une double exigence d'utilisation plus rationnelle et plus intensive des espaces urbanisés et de consommation plus raisonnée des espaces non bâtis.

## LE RENOUVELLEMENT URBAIN EST LA PRIORITÉ

Les orientations d'aménagement privilégient une utilisation plus rationnelle et plus intensive du territoire urbain, dans la continuité du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise.

Elles instaurent un principe général de développement prioritaire et de densification des secteurs les mieux équipés et les mieux desservis par le réseau métropolitain de transport public et le réseau d'agglomération.

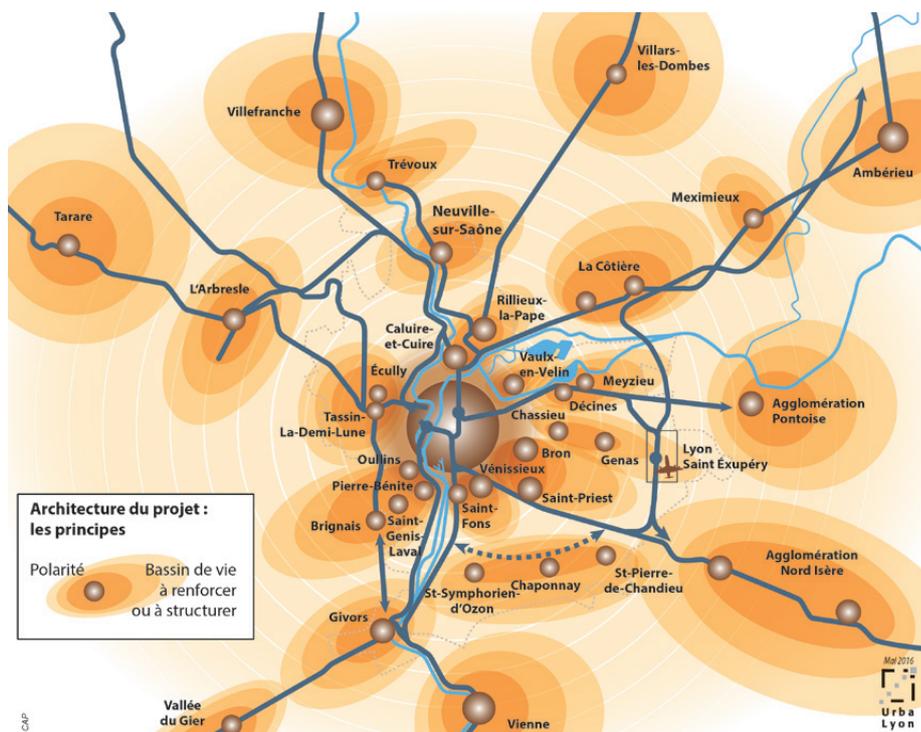
## PRIORITÉ À L'URBANISATION DES SECTEURS BIEN DESSERVIS ET BIEN ÉQUIPÉS

Dans la logique du PADD, le Doo détermine des secteurs prioritaires pour le développement urbain :

- les secteurs situés au sein des polarités urbaines,
- les quartiers desservis par les gares du Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise ou dont la desserte est programmée,
- les corridors urbains desservis par le réseau des transports collectifs d'agglomération ou dont la desserte est programmée,
- les sites de projet à fort potentiel d'accueil.

L'objectif des politiques publiques d'urbanisme est de mobiliser de manière prioritaire le foncier dans les secteurs considérés.

### Le réseau express métropolitain et les polarités urbaines



**La relation urbanisme/transport :** le principe d'un réseau express métropolitain de transport qui organise et structure le développement urbain multipolaire.

## Construire une ville des courtes distances

Conformément aux objectifs environnementaux formulés dans le PADD, les orientations générales définies visent à renforcer le poids des critères environnementaux dans les documents d'urbanisme, les opérations d'aménagement, les politiques d'habitat et de déplacement.

Les orientations du Doo reposent notamment sur un principe de sobriété énergétique. Elles privilégient l'utilisation des transports collectifs, du vélo et de la marche à pieds pour les déplacements de personnes.

Elles instaurent un principe des courtes distances pour les déplacements quotidiens, en renforçant les polarités urbaines.

Elles tendent à localiser prioritairement les équipements intermédiaires (équipements sanitaires, établissements éducatifs, centres culturels, pôles commerciaux) au sein de ces polarités urbaines.

Chaque polarité urbaine a vocation à structurer un bassin de vie au sein duquel s'organise la gestion des principaux services et équipements (cf. carte page 46).

## Des règles simples pour le développement urbain

### UNE LIMITATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES

Les orientations d'aménagement doivent concilier le respect des objectifs de développement fixés par le PADD et la nécessaire protection du patrimoine naturel et agricole. La superficie du territoire urbain défini par le Doo correspond à peu près à la moitié de la superficie totale du territoire (superficie comparable au territoire urbain du Schéma directeur, soit entre 38 000 et 39 000 hectares).

Les extensions possibles de l'enveloppe urbaine représentent de l'ordre de 4 000 hectares maximum. Ils se répartissent comme suit :

- 2 000 hectares disponibles pour l'accueil d'activités économiques, dont 700 hectares en sites sous conditions particulières d'urbanisation (cf. partie 3) permettant l'accueil de fonctions métropolitaines ou nécessitant de grandes emprises.
- 1 500 hectares pour le développement résidentiel permettant l'accueil de logements à construire sous forme d'extensions urbaines et correspondant à une intensification de l'urbanisation en extension.
- 500 hectares pour les équipements et les infrastructures.

Ces orientations correspondent bien à la volonté de limiter l'artificialisation du territoire.

### UN TERRITOIRE URBAIN PAR PRINCIPE MULTIFONCTIONNEL

Les orientations ne fixent pas de manière générale de vocation dominante pour les espaces intégrés dans le territoire urbain.

Ce territoire a vocation à recevoir tout type d'aménagements, quels que soient les secteurs, selon le principe de mixité fonctionnelle déjà en vigueur dans le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, à l'exception des grands sites économiques identifiés comme tels et dédiés principalement à l'accueil des entreprises et des services d'accompagnement.

### DES EXTENSIONS URBAINES RAISONNÉES

Les orientations générales permettent des extensions limitées de l'enveloppe urbanisée. Ces extensions sont - en proportion - du même ordre que celles qui figurent dans la carte de destination générale des sols du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise. En revanche, le territoire urbain du Scot n'est lui pas délimité avec précision, sauf dans quelques secteurs.

Les PLU précisent les limites à l'urbanisation, à l'exception notable des sites qui sont délimités avec précision par le Scot, en application de l'article L141-10 (cf. cartes page 132 et suivantes et Annexes page 149).

Sur quelques grands sites, ces extensions possibles de l'urbanisation sont conditionnées à la mise en œuvre d'une politique d'agglomération et à la réalisation d'un plan d'ensemble au sein duquel l'intégration environnementale est un élément majeur (cf. carte page 128).

### UNE CARTE DE COHÉRENCE TERRITORIALE SYNTHÉTIQUE

Une carte d'agglomération grand format dite de « cohérence territoriale » accompagne le Document d'orientation et d'objectifs.

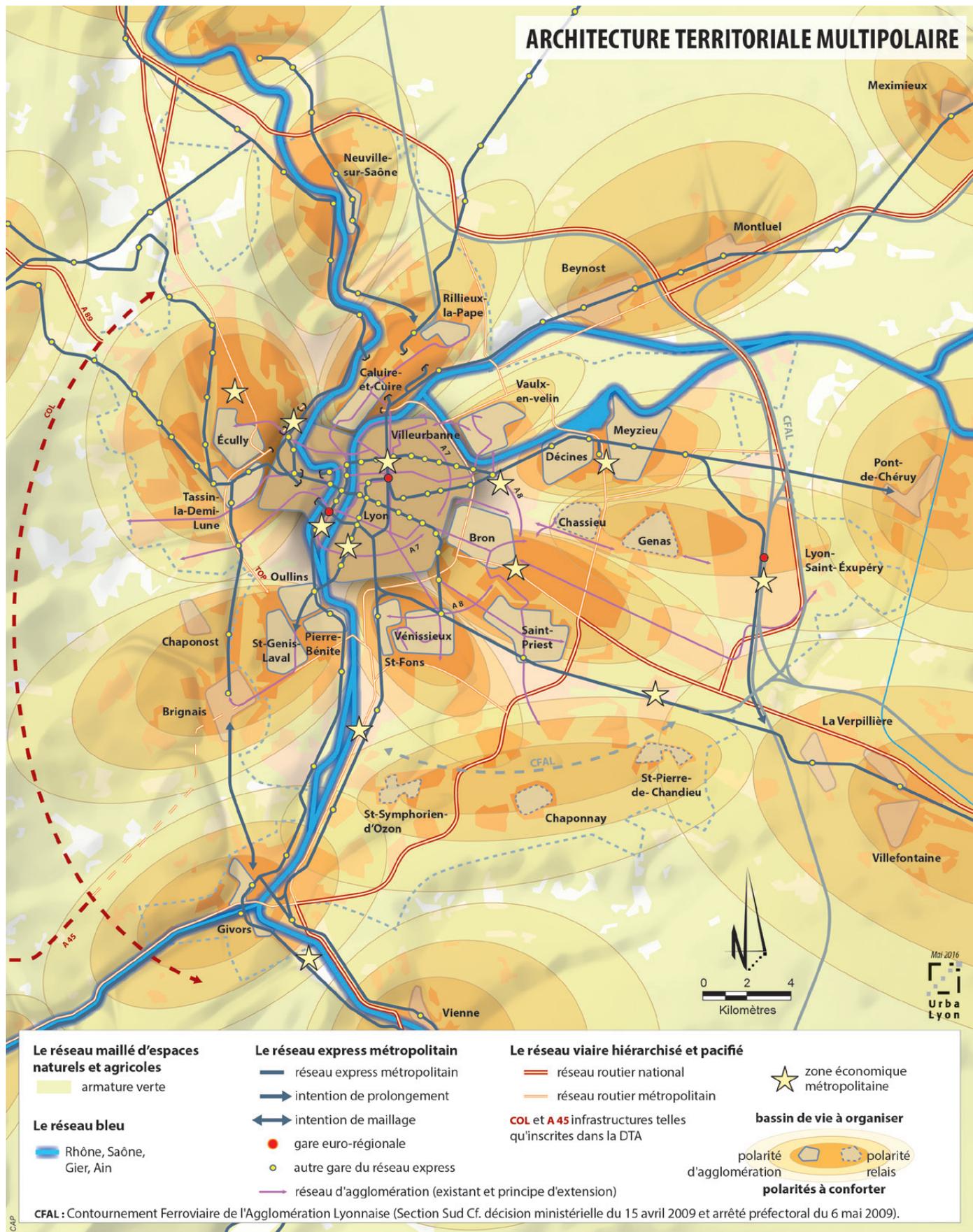
Cette carte rassemble, dans un vocabulaire graphique simple et une légende condensée, la synthèse des orientations générales du Scot.

Elle ne peut être lue ni interprétée séparément du texte et des autres cartes et illustrations du Doo qui constituent les documents opposables du Scot.

Elle a pour objectif de rendre aisée l'interprétation des orientations générales sur les différents territoires.

Voir aussi la partie 3  
« Conditions particulières d'urbanisation »  
et Annexes

## ARCHITECTURE TERRITORIALE MULTIPOLAIRE



# 1.1. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT EN MATIÈRE DE RAYONNEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

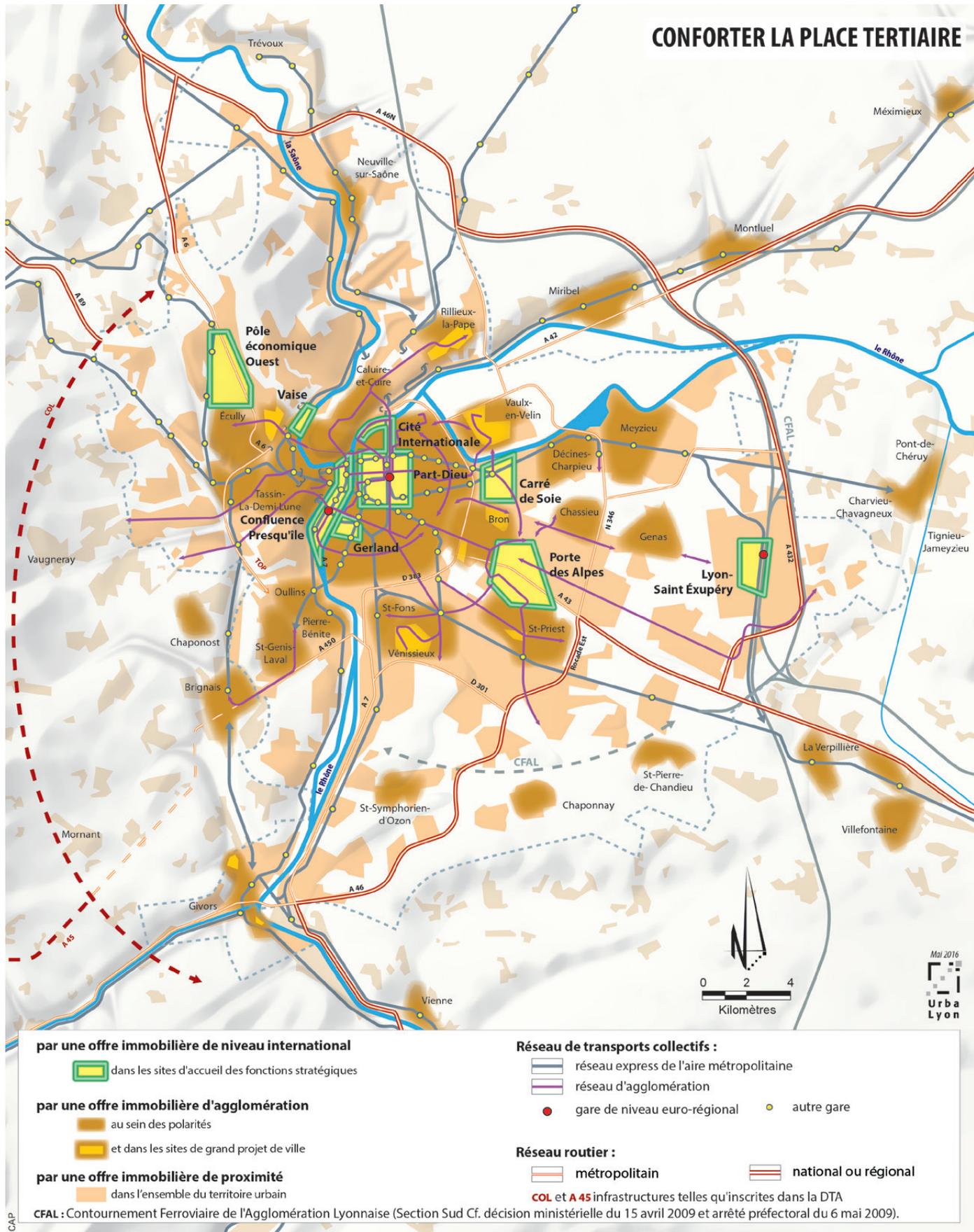
Au travers du Chapitre commun de l'inter-Scot, les présidents des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise ont affirmé leur engagement en faveur d'une complémentarité des pôles économiques à cette échelle.

Afin que l'agglomération lyonnaise puisse jouer pleinement son rôle de locomotive productive et tertiaire dans le cadre d'une organisation métropolitaine multipolaire, le PADD a fait le choix fondateur du développement économique et résidentiel afin d'améliorer l'attractivité de l'agglomération lyonnaise pour les entreprises et les organisations internationales.

Un tel choix repose sur la nécessité de créer les conditions d'une agriculture périurbaine dynamique comme activité participant au développement économique de l'agglomération mais aussi au maintien de l'armature verte, qui est la clé de l'attractivité du territoire.

Le choix du développement est aussi un choix permettant de développer l'emploi pour toutes les catégories de population.

CONFORTER LA PLACE TERTIAIRE



## 1.1.1. Orientations pour la compétitivité internationale de l'agglomération

### ORGANISER L'ACCUEIL DES FONCTIONS STRATÉGIQUES

L'agglomération lyonnaise doit affirmer sa place dans le réseau des métropoles tertiaires en Europe en renouvelant et en étoffant son offre immobilière de niveau international.

Les fonctions stratégiques sont à localiser prioritairement au sein des sites métropolitains.

En complémentarité, les polarités urbaines accueillent les fonctions tertiaires d'agglomération afin de répondre aux besoins du développement économique endogène.

Une politique de mise à niveau des grands équipements métropolitains et des critères d'implantation s'appuyant sur l'organisation multipolaire garantissent l'attractivité de l'offre générée.

#### Renforcer le rôle de métropole tertiaire par une offre d'accueil diversifiée et hiérarchisée

Les documents d'urbanisme locaux déterminent les conditions permettant de disposer d'une offre diversifiée en matière d'immobilier .

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- permettre la constitution d'une offre immobilière de niveau international, se distinguant par sa haute qualité architecturale et fonctionnelle, au sein de sites bien connectés aux réseaux de transport national et international : Lyon Part-Dieu, Cité internationale, Lyon-Saint Exupéry, Confluence-Presqu'île, Gerland, Carré de Soie, Porte des Alpes, Vaise, Pôle économique ouest ;
- permettre la constitution d'une offre immobilière d'agglomération, au sein de l'ensemble des polarités urbaines, bien desservies par le réseau de transports collectifs d'agglomération.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Un inventaire des équipements sportifs de rayonnement international doit être effectué en lien avec les acteurs concernés.

#### Les Cadres des fonctions métropolitaines (CFM) :

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

#### Disposer d'équipements de rang international

Dans une logique d'ouverture de l'agglomération lyonnaise sur le monde, de valorisation des savoir-faire, de compétitivité et de conquête de nouveaux marchés par les entreprises lyonnaises, le PADD préconise un renforcement des équipements de salons et de congrès et de l'offre hôtelière et touristique.

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- **salons et congrès** : dans le respect de leur positionnement respectif, les sites de Bron-Chassieu autour d'Eurexpo (desservi par le réseau de transports collectifs d'agglomération), de la Cité Internationale et de Gerland, hébergent en priorité, mais non de manière exclusive, les fonctionnalités et capacités nouvelles d'accueil dans le domaine des salons et des congrès ;
- **autres grands équipements** : l'offre de grands équipements qui concourent au rayonnement métropolitain (en matière de sport, de culture et de santé) doit être renforcée, afin de la mettre au niveau des standards internationaux. L'accessibilité tous modes des grands équipements qui accueillent des manifestations internationales (salons, congrès, événements culturels et sportifs) doit être améliorée. Le principe de multipolarité, acté par le Chapitre commun métropolitain, incite à rechercher pour chaque projet la complémentarité avec les équipements des autres polarités de l'aire métropolitaine.

#### Développer les activités touristiques et les capacités hôtelières

En matière de tourisme, l'agglomération doit capter de nouveaux flux touristiques générateurs d'emploi en misant sur les complémentarités à construire entre richesses patrimoniales, offre culturelle, grands événements et nature préservée, tant à l'échelle de l'agglomération que de l'aire métropolitaine.

Le Doo fixe comme orientations de :

- développer, en direction du tourisme d'affaires et des autres publics, une gamme de produits touristiques diversifiés, en lien avec les autres territoires de l'aire métropolitaine,
- compléter le parc hôtelier de l'agglomération et mettre en adéquation l'offre hôtelière avec l'évolution de la demande ; compte tenu du déficit en ce domaine, l'ensemble du territoire urbain peut accueillir des capacités hôtelières nouvelles.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Afin de favoriser le développement d'une offre cohérente, le Scot préconise l'élaboration d'un Schéma de développement hôtelier (SDH). Il doit permettre, à l'horizon 2015, de préciser les orientations et les priorités en matière d'implantations hôtelières et de les actualiser en fonction des besoins.

## METTRE EN RÉSEAU LES SITES UNIVERSITAIRES



Mai 2016  
Urba  
Lyon

 campus moteur	 réseau express de l'aire métropolitaine et gare
 principe de renforcement de la complémentarité	 réseau d'agglomération
 autre campus	 gare de niveau euro-régional
 pôle majeur de formation post-bac	 axe stratégique pour les sites universitaires
 élargissement possible des campus-cluster	 territoire urbain
	 armature verte
	 parc urbain

## S'INSCRIRE DANS UNE ÉCONOMIE DES SAVOIRS ET DE LA CULTURE

Considérant la création d'une « Université de Lyon » sous la forme d'une Communauté d'universités et établissements (Comue), les orientations du Doo s'inscrivent à la suite des démarches susceptibles de rapprocher les établissements de recherche et d'enseignement supérieur au sein de l'agglomération lyonnaise et, plus largement, ceux présents sur le territoire métropolitain et régional. Elles visent à optimiser l'organisation territoriale du développement universitaire, à favoriser l'intégration urbaine des campus et à faire de Lyon une métropole universitaire accueillante.

### Un système de sites universitaires en réseau

Le Doo affirme la nécessaire mise en réseau des campus universitaires lyonnais afin de pallier l'éclatement et la dispersion des sites.

Cette mise en réseau s'organise autour de campus moteurs et têtes de réseau qui accueillent des équipements de recherche structurants, développent de hautes capacités d'innovation et de recherche partenariale et possèdent un potentiel de développement significatif, en extension ou en renouvellement, notamment pour l'accueil d'entreprises.

Le Doo identifie et localise trois campus moteurs : Lyon Tech (Villeurbanne-La Doua), campus Charles Mérieux (Les Quais, Gerland, Lyon Sud) et Lyon Santé Est. Le Doo préconise pour ces sites le développement d'un modèle de « campus cluster » où l'important est la capacité à imbriquer enseignement, recherche et développement dans le cadre d'un projet urbain intégrateur.

- Les documents locaux d'urbanisme, les politiques d'aménagement et les politiques foncières visent à renforcer l'attractivité des campus moteurs. Ils permettent leur densification, voire leur extension si nécessaire. Ils favorisent le développement des structures d'enseignement et de recherche, les équipements de vie associés, et les implantations d'entreprises souhaitant développer des partenariats avec l'Université.

Au-delà des campus moteurs, le Doo localise les sites d'enseignement supérieur et de recherche de taille significative qui constituent les autres éléments du réseau : Ecully, Vaulx-en-Velin, Bron et la Manufacture des Tabacs. Il localise également l'important pôle de formation professionnelle post-bac sur le site de Vaise.

Le Doo préconise que ces sites s'orientent eux aussi vers un modèle de campus articulant mieux les fonctions académiques, économiques et urbaines.

### Un réseau de campus plus ouverts sur la ville et plus durables

Pour l'ensemble des sites universitaires du réseau :

- Les documents d'urbanisme déterminent les conditions de nature à assurer une diversité de fonctions urbaines, dans la perspective d'une meilleure intégration à la ville.
- Les documents d'urbanisme et les politiques d'aménagement intègrent les sites universitaires dans des projets urbains ambitieux
- Les politiques publiques d'urbanisme favorisent une revalorisation de la qualité architecturale et environnementale des sites de manière à ce qu'ils puissent répondre progressivement à des exigences de développement durable.

### Logement et transport : deux priorités pour l'université

La qualité de la desserte des campus et les conditions d'accueil et de logement de la communauté étudiante et scientifique sont des leviers essentiels pour le développement et l'attractivité des grands campus et des pôles de recherche et d'enseignement.

**En matière de transport, le Doo fixe les orientations suivantes :**

- assurer une desserte performante du site de Lyon-sud depuis le Réseau express de l'aire métropolitain lyonnaise,
- assurer la desserte des sites suivants par le réseau de transports collectifs

d'agglomération : une ligne de rocade reliant les campus de Villeurbanne-La Doua, Lyon Santé-Est et Gerland (ligne dite « A7 »), une seconde ligne de rocade reliant le pôle de Vaulx-en-Velin à celui de Bron (ligne dite « A8 ») et une ligne reliant le pôle d'Ecully au centre de l'agglomération (ligne dite « A4 »). La réalisation de ces axes de transport est prioritaire pour le développement de l'université ainsi que l'amélioration de la desserte « modes doux » de ces sites.

**En matière de logement, le Scot préconise :**

- la production de l'ordre de 1 000 logements étudiants par an en moyenne, soit 10 à 15% de l'objectif global de production de logements fixé par le Scot (7 500). Ces logements sont prioritairement localisés le long des axes du réseau de transports collectifs d'agglomération permettant de desservir les campus et les sites de développement universitaire,
- la mise en place de services associés (restaurants, lieux de culture, etc.).
- A cette fin, les programmes locaux de l'habitat précisent les actions et les moyens nécessaires à la mise en œuvre des orientations du Doo.

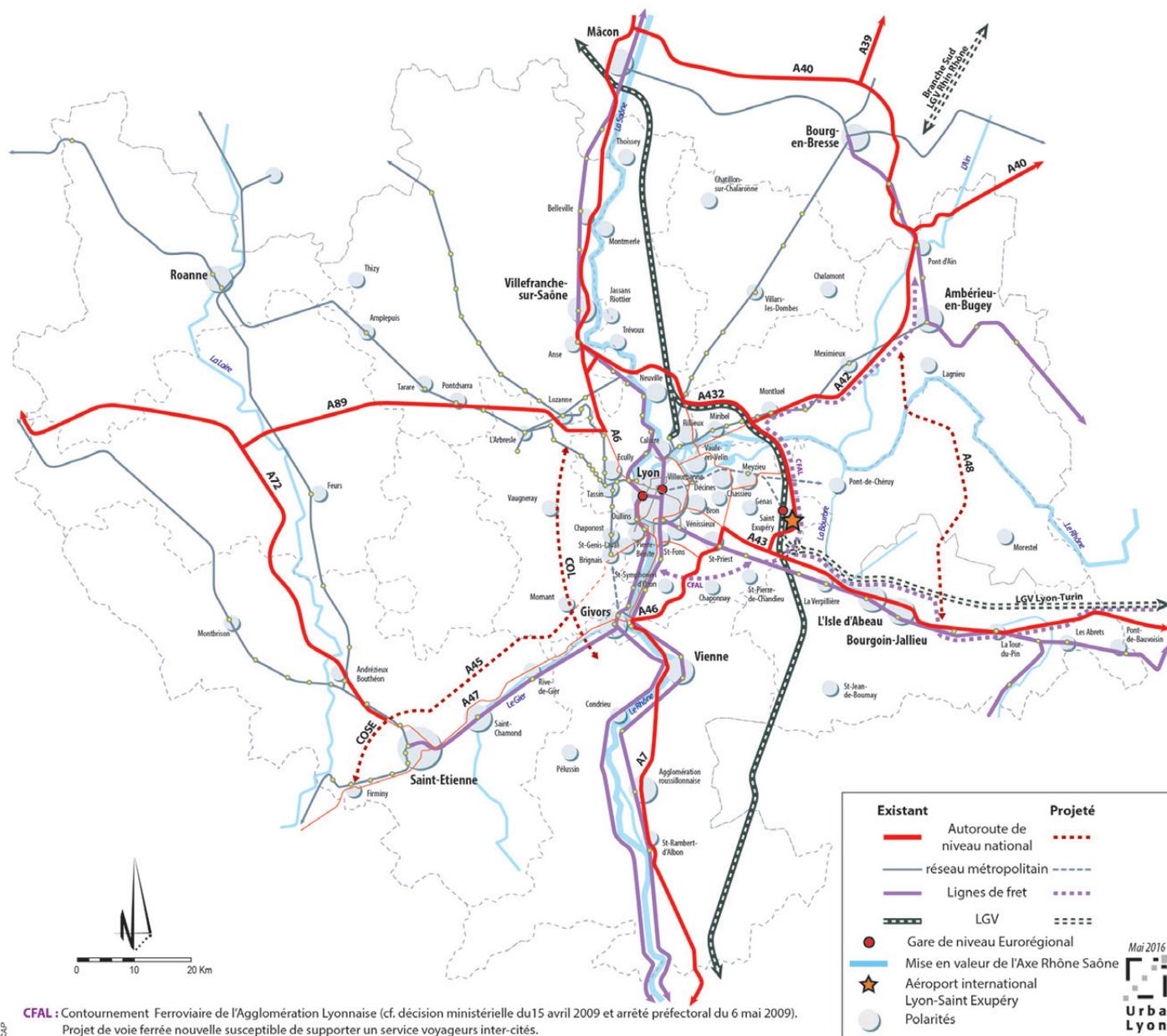
#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Un Schéma de développement universitaire (SDU) est élaboré. Il doit permettre, à horizon 2015, de préciser les orientations pour l'Université de Lyon et de les actualiser en fonction de l'évolution des besoins.

### La culture, composante du rayonnement de l'agglomération

L'offre culturelle contribue fortement à l'attractivité métropolitaine, au développement du territoire et à la qualité de l'espace urbain. Elle représente non seulement un enjeu majeur pour attirer et conserver des talents, mais aussi un secteur créateur d'emplois de haut niveau. Dans sa dimension à la fois patrimoniale et vivante, elle participe enfin à la construction de l'identité et de l'urbanité de l'agglomération.

L'accessibilité internationale de l'agglomération



CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).  
 Projet de voie ferrée nouvelle susceptible de supporter un service voyageurs inter-cités.

## En matière culturelle, le Doo a pour ambition de :

- compléter la gamme des équipements culturels de niveau métropolitain, en évitant une dispersion excessive et en recherchant les complémentarités avec les autres territoires de l'agglomération,
- consolider l'offre d'événements culturels qui bénéficient déjà d'un ancrage territorial solide (danse, cinéma, art contemporain, spectacle vivant, lumière),
- développer les réseaux d'équipements culturels (équipements muséographiques, cinématographiques et équipements culturels à portée scientifique et technique tels que le planétarium, etc.) afin de favoriser l'émergence de pôles d'excellence en matière culturelle,
- donner une place plus importante à la dimension culturelle dans les projets urbains et la rendre visible : accompagnement culturel des projets de rénovation urbaine, développement de quartiers à forte image culturelle, renforcement de la présence de l'art urbain dans l'espace public.

Dans le but d'améliorer la diffusion et d'ouvrir l'offre et les équipements culturels à des publics plus larges et plus diversifiés, l'accessibilité en transports collectifs des principaux équipements et lieux de création culturelle doit être assurée.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Un inventaire des équipements et lieux de création culturelle doit être effectué, afin de garantir, en lien avec les acteurs concernés, le suivi des orientations développées.

## RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE

L'agglomération lyonnaise est située au carrefour de grandes infrastructures de transport. Cette position stratégique a contribué et contribue toujours à son rayonnement. Mais elle induit des nuisances importantes : bruit, pollution.

Le Doo reporte le réseau de grandes infrastructures de transport inscrit dans la DTA. Ce réseau tend à renforcer l'accessibilité de l'agglomération à l'échelle européenne.

## Le renforcement des infrastructures ferroviaires

Le PADD a fait le choix du renforcement du transport de marchandises par les modes alternatifs à la route, notamment par le développement du mode ferroviaire. L'objectif visé est la réduction des nuisances produites par les circulations des trains de marchandises dans l'agglomération.

Le Doo reporte le tracé du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Le CFAL permet d'alléger les circulations dans le « nœud ferroviaire » et de répondre à l'insuffisance des sillons fret et voyageurs entre Saint-Clair et Guillotière. Concernant la partie sud, le Doo reprend de façon schématique le fuseau d'étude défini par l'Etat. Afin que cette infrastructure ne constitue pas une coupure dans le sud-est de l'agglomération, ne génère pas de nuisances et de risques pour ses habitants, et ne porte pas atteinte à l'économie agricole du secteur, elle devrait être enterrée sur l'ensemble de sa partie sud.

## Placer l'agglomération au cœur du réseau à grande vitesse européen

Les principes de tracé de deux projets de lignes nouvelles à grande vitesse sont reportés dans le Schéma.

Il s'agit des lignes Lyon-Turin et Lyon-Strasbourg (LGV Rhin-Rhône – branche sud). Ces deux lignes renforcent le rôle de la gare de Lyon-Saint Exupéry en tant que plaque tournante du réseau à grande vitesse européen et 3<sup>e</sup> gare de l'agglomération.

La partie centrale du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (entre la ligne Lyon-Genève et la ligne Lyon-Grenoble) permet d'assurer des circulations de trains régionaux et internationaux via Lyon-Saint Exupéry.

Des solutions doivent être trouvées pour remédier à la saturation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, ainsi que celle du nœud ferroviaire, pour permettre la poursuite du développement de l'offre TGV aux niveaux national et européen.

## L'axe Rhône - Saône : une infrastructure de transport à valoriser

L'axe Rhône-Saône constitue une infrastructure de transport naturelle sur l'axe nord-sud dont la capacité est aujourd'hui sous-utilisée.

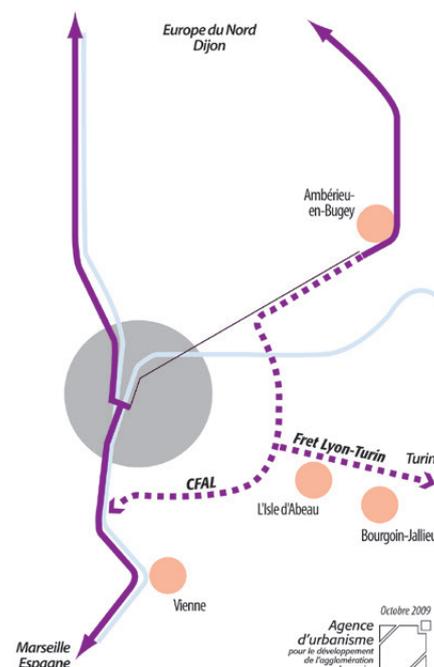
Dans la perspective d'un développement important du trafic fluvial, le Doo localise les secteurs privilégiés pour l'implantation d'activités portuaires. Il fixe les orientations suivantes :

- renforcer le port Lyon-Edouard Herriot (PLEH),
- créer une plateforme portuaire au sud au niveau de Givors/Loire-sur-Rhône,
- réserver la possibilité d'aménager une plateforme portuaire au nord, au niveau de Saint-Germain-au-Mont-d'Or /Quincieux/Genay,
- réserver des possibilités d'implantations utilisant le mode fluvial dans la Vallée de la chimie.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Dans le cadre d'une politique globale de valorisation des fleuves, le Doo préconise l'élaboration d'un schéma portuaire multi-sites (cf. § 2.2.3 « Développer l'usage des voies navigables », p. 112).

## Accès fret ferroviaire



### Lyon-Saint Exupéry : seconde plateforme aérienne française après Paris

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry constitue une opportunité essentielle pour le développement de l'agglomération lyonnaise d'une part, et pour asseoir son rayonnement international d'autre part.

Il a vocation à devenir une porte d'entrée aérienne française majeure, profitant notamment de sa connexion au réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse et des possibilités d'élargissement de son aire de chalandise permises par sa connexion au réseau TER.

Au-delà du périmètre de l'avant-projet plan masse (APPM), lieu privilégié pour l'accueil des équipements et des services aéroportuaires et des zones économiques directement en lien avec le fonctionnement de l'aéroport, le Doo, conformément aux orientations inscrites dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise sur l'espace interdépartemental Saint Exupéry, préconise la mise en réseau des principaux sites économiques du secteur Est du Scot en lien avec les territoires voisins dans une perspective de cohérence et de complémentarité (cf. Orientations 3.1 sur les territoires de projet, page 127 du Doo).

### Ouvrir l'agglomération sur l'ouest tout en la protégeant du transit

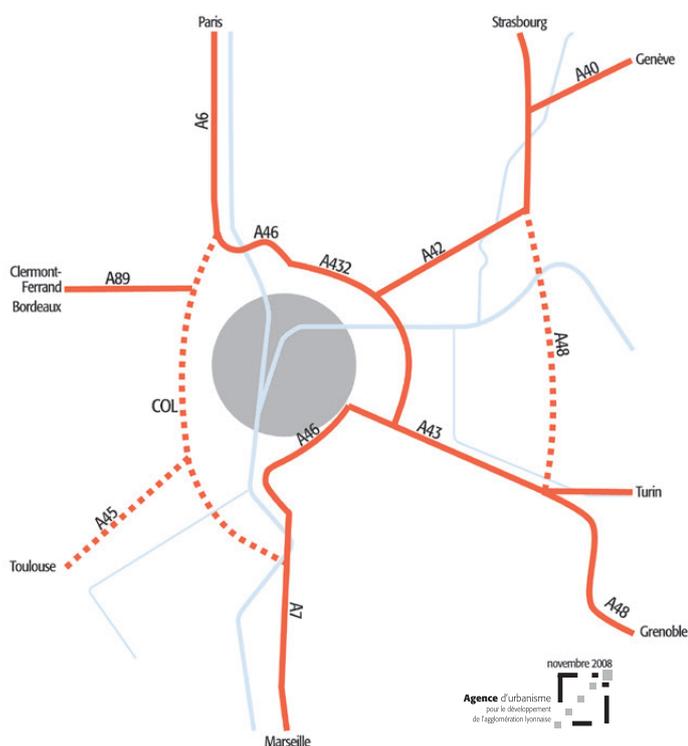
Le Doo intègre les projets autoroutiers inscrits dans la DTA : le Contournement ouest de Lyon (COL), l'A48, l'A432, l'A45 et l'A89.

L'A45 et l'A89 ne doivent donc pas constituer de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise et y ramener du trafic supplémentaire. A ce titre, il est souhaitable de prévoir que :

- l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération,
- l'aménagement de l'A45 comprend la réalisation d'un nouveau pont sur le Rhône pour désengorger le pont de Pierre-Bénite.

Le COL assure l'écoulement des flux inter-régionaux, le trafic de grand transit à destination du sud-ouest et de la péninsule ibérique devant se reporter sur l'A75 grâce à la diagonale Paray-le-Monial-Roanne.

#### Les accès autoroutiers



## UNE AGGLOMERATION A TRES HAUT DEBIT

Les projets d'aménagement intègrent :

- la couverture systématique des nouvelles zones d'activités par un équipement numérique de connexion aux réseaux d'information mondiaux adoptant les standards techniques les plus performants et permettant l'exercice du droit à la concurrence,
- la réalisation d'un plan progressif d'amélioration de la desserte et de l'équipement (notamment le fibrage) des zones d'activités existantes,
- le déploiement progressif de ces technologies à l'ensemble du territoire urbain.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Doo préconise l'élaboration d'un Schéma de développement des infrastructures à très haut débit (THD) à l'échelle de l'agglomération, réunissant les différents acteurs concernés, pour organiser, prioriser et mettre en œuvre le déploiement de ce réseau sur l'ensemble du territoire urbain.

## Accompagner l'émergence de services innovants et l'appropriation des usages numériques par tous

Les collectivités encouragent les initiatives permettant la création de services innovants prenant appui sur les technologies numériques. Ces services peuvent être liés à l'amélioration du fonctionnement des infrastructures urbaines (gestion des routes, des transports, des bâtiments publics, de l'éclairage public, des réseaux d'eau, de chaleur, d'assainissement, ...), ou à l'évolution des pratiques et modes de vie des habitants du territoire. Il s'agit de mettre au service des objectifs du projet de territoire (ville intelligente, ville durable, ...) toutes les capacités technologiques mobilisables.

Les collectivités veillent, enfin, à la diffusion et à l'appropriation des nouvelles technologies par le plus grand nombre. Des efforts particuliers de sensibilisation sont à opérer auprès des publics les plus fragiles socialement, afin de ne pas créer de fracture d'accès aux services.

Le plan France très haut débit (THD) prévoit pour 2022 une couverture 100% THD, prioritairement en fibre.

Les besoins en débits ont cru annuellement de 30% à 50 % depuis 10 ans (Ministère de l'écologie – Juin 2013)

## 1.1.2. Orientations pour la compétitivité de la base productive

### L'INNOVATION AU CŒUR DU REBOND INDUSTRIEL

Soucieux de conforter le système productif à forte base industrielle, le Doo vise à renforcer l'ancrage local des pôles d'excellence et de compétitivité existants (santé, chimie et environnement, systèmes de transport, loisirs numériques, textiles techniques et fonctionnels).

#### Renforcer les pôles d'excellence et de compétitivité

Pour la réalisation de cet objectif :

- les PLU maintiennent des capacités d'accueil pour l'activité économique dans les tissus urbains situés à proximité des épencentres des pôles d'excellence et de compétitivité, notamment dans les secteurs ou territoires suivants : Lyon-Gerland, Villeurbanne-La Doua, Vallée de la chimie, Pôle économique ouest, Porte des Alpes, Vaise, Marcy-l'Étoile, Rockfeller;

- les politiques publiques, et notamment celles mises en œuvre par la Communauté d'universités et établissements, prennent en compte les besoins des pôles d'excellence et de compétitivité pour favoriser les synergies avec l'Université autour des grands équipements scientifiques.

#### La Vallée de la chimie : une vocation économique confortée

Le PADD a réaffirmé la vocation économique de la Vallée de la chimie. Pour accompagner les évolutions de ce secteur stratégique pour l'agglomération tant par sa taille que par sa localisation et la richesse produite, il pose le principe d'une démarche ambitieuse à même d'accompagner la régénération industrielle.

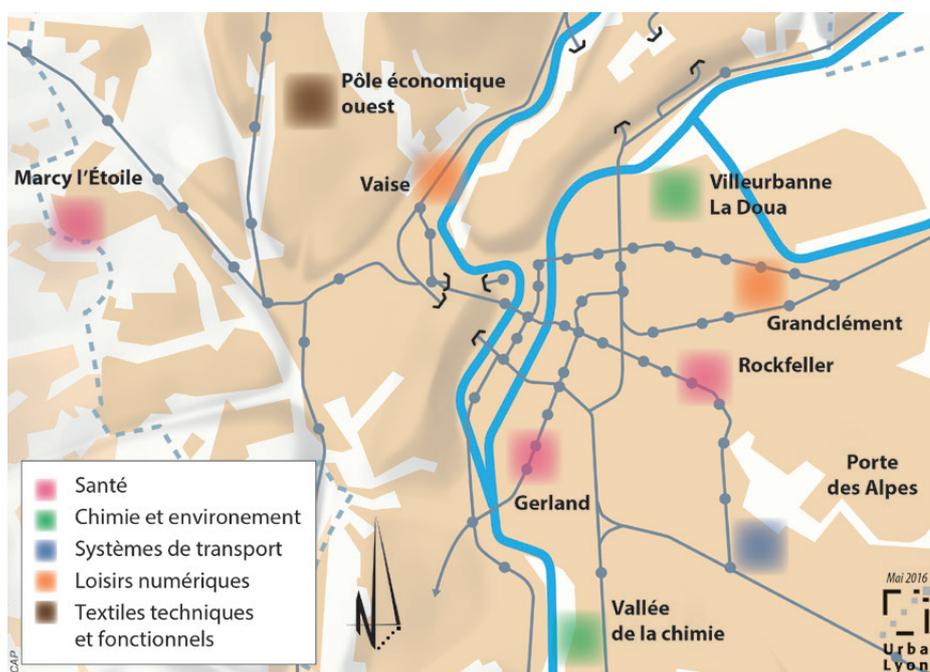
Le Doo formule pour ce territoire les orientations suivantes :

- affirmation d'un pôle économique de premier plan au niveau national, associant recherche et industrie, et permet-

tant le développement d'activités complémentaires,

- préserver la place de l'économie dans une ville plus urbaine et plus dense,
- ancrage du pôle d'excellence et de compétitivité sur la chimie et l'environnement et des projets qui lui sont liés,
- meilleure utilisation de la trimodalité fer-fleuve-route dont l'interface reste à organiser, notamment dans la partie sud, pour l'accueil d'activités logistiques en lien avec la vocation économique de ce territoire.

### Epencentres des pôles d'excellence et de compétitivité



## MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE LOGISTIQUE

L'activité logistique doit pouvoir assurer l'approvisionnement et les échanges générés par une agglomération de 1,5 million d'habitants.

Le développement des outils et des services qui facilitent l'interopérabilité en matière de transport de marchandises est une condition du report modal et donc du développement durable du territoire métropolitain. C'est aussi une nécessité économique pour une agglomération située sur un axe nord-sud européen.

L'activité logistique est en pleine mutation. Elle tend à s'industrialiser et à produire davantage d'emplois.

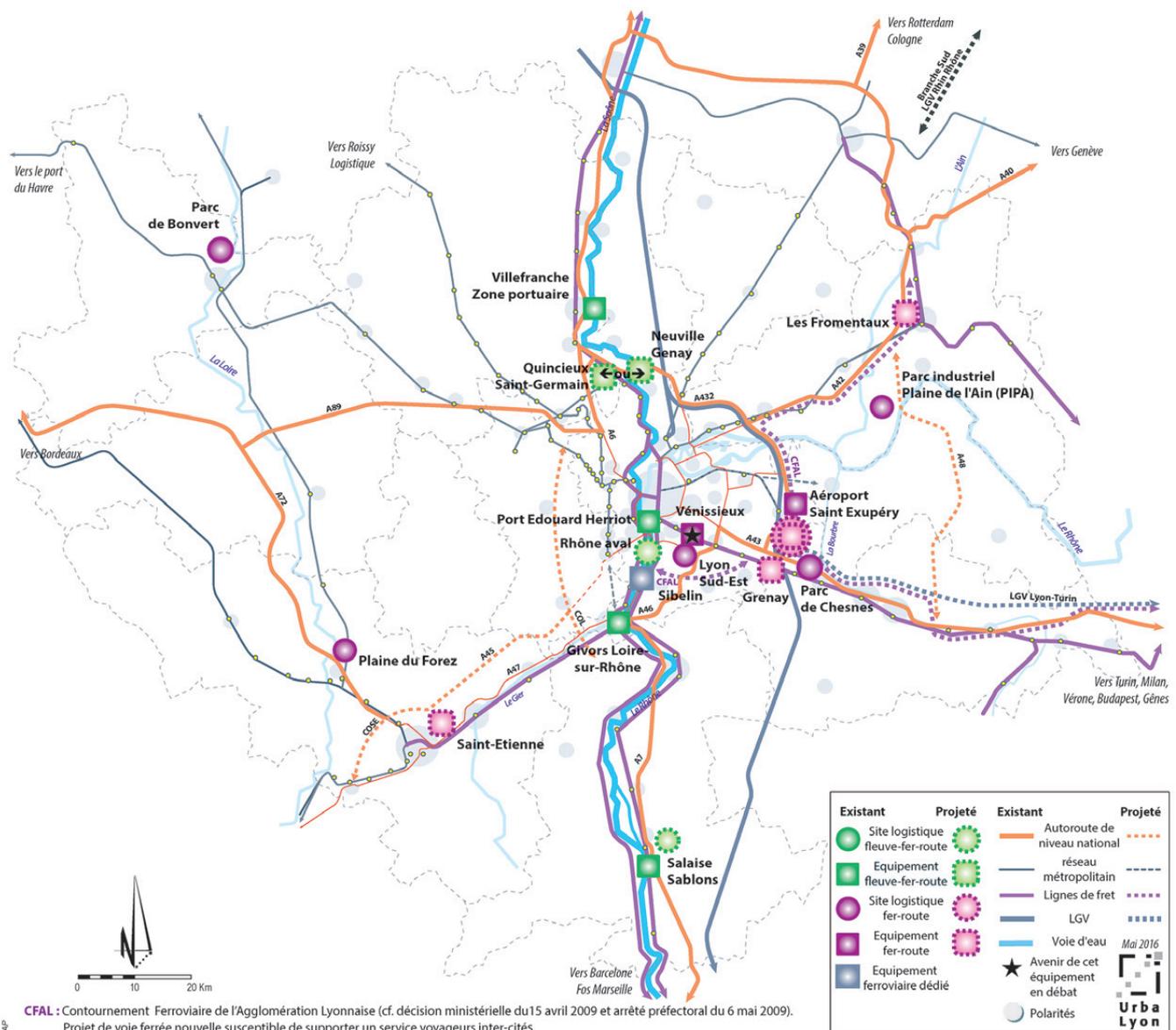
## Des équipements intermodaux métropolitains

Les équipements intermodaux suivants sont nécessaires pour le développement de l'aire métropolitaine :

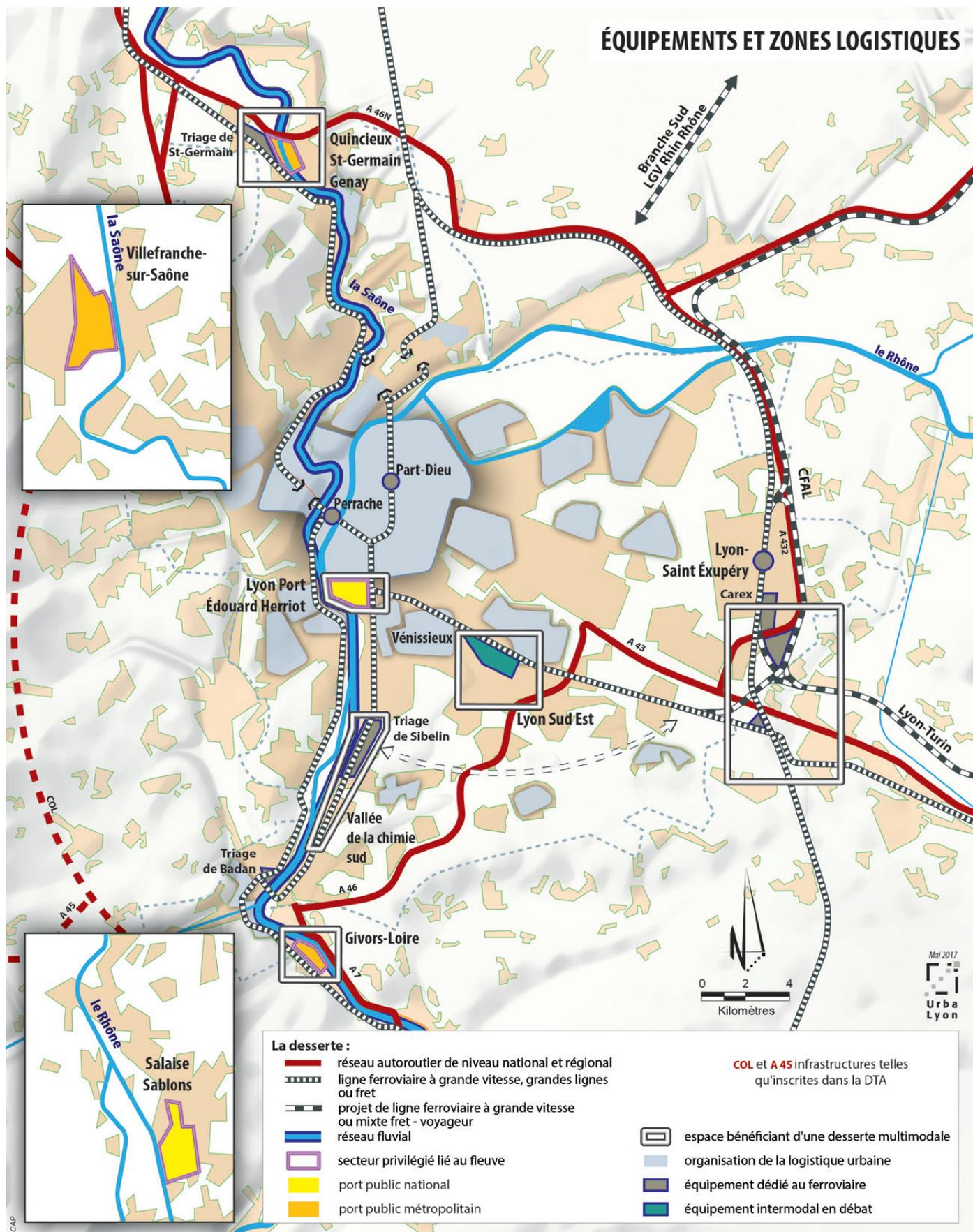
- à court-moyen-terme, un projet d'équipement de transport combiné de type autoroute ferroviaire sur ligne existante, sur le site de Grenay,
- à long terme, sur le secteur au Sud de la plateforme Saint Exupéry (ou sur le site des Fromenteaux), un équipement intermodal et multi techniques majeur de fret rail-route, basé notamment sur un terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit connectée au Lyon-Turin et un chantier de transport combiné, en complément du site de Vénissieux-Saint-Priest dont l'avenir est en débat.

- une plateforme de fret express et avionné au sud du site de Lyon-Saint Exupéry.

## Les principaux équipements logistiques métropolitains



ÉQUIPEMENTS ET ZONES LOGISTIQUES



## Localisation des activités logistiques : privilégier la multi-modalité

Dans la continuité du schéma de cohérence logistique de la Rul, qui suggère de réserver pour les activités logistiques de l'ordre de 700 hectares à l'échelle métropolitaine pour les vingt prochaines années, le Doo entend inscrire le développement de l'industrie logistique dans un cadre maîtrisé.

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- accueillir des activités logistiques dans les secteurs les plus favorables au développement du transport combiné de marchandises,
- réserver des espaces pour les activités logistiques sur le territoire du Scot prioritairement au niveau des secteurs bénéficiant d'une desserte multimodale (cf. carte ci-contre) et des zones d'activités généralistes.

A cette fin, l'offre logistique nouvelle est localisée par le Doo de manière préférentielle :

- dans les sites de l'agglomération bénéficiant d'une desserte effective par un autre mode de transport que la route,
- dans les zones du territoire urbain dédiées à l'activité économique.

Les sites ainsi destinés à accueillir une offre logistique nouvelle (voir carte ci-contre) sont :

- la Vallée de la chimie (partie sud), dans le cadre d'un projet global de développement industriel et de requalification urbaine (cf. « conditions particulières d'urbanisation », partie 3),
- la ZI Lyon Sud-Est, dans la mesure où les espaces disponibles et ceux à requalifier le permettent (compatibilité avec le développement résidentiel),
- des plateformes localisées dans le Schéma portuaire multi-sites : le port Lyon-Édouard Herriot qui a pour vocation de desservir prioritairement l'agglomération lyonnaise et de répondre aux enjeux de logistique urbaine, le port de Givors-Loire et éventuellement celui de Saint-Germain-au-Mont-

d'Or/Quincieux/Genay dont l'aménagement à long terme doit être rendu possible, en envisageant notamment la réalisation d'un nouveau franchissement de la Saône au nord de Neuville (voir aussi chapitre 2.2. Réseau bleu),

- l'espace interdépartemental de Lyon-Saint Exupéry dit « Plaine Saint Exupéry », au sein des secteurs définis par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise : parmi les sites de niveau 1 (sites d'envergure métropolitaine) et sites de niveau 2 (sites stratégiques à l'échelle du territoire de prescription). Des conditions particulières d'urbanisation de ces sites sont définies en p.127 du document d'orientation et d'objectifs.

Dans les zones d'activités généralistes desservies uniquement par la route, il convient à la fois de mieux organiser les activités logistiques - en prévoyant par exemple de réserver des espaces appropriés et des accès séparés - et de continuer les implantations logistiques de manière à ne pas créer d'importants pôles logistiques exclusivement raccordés à des axes routiers.

Les orientations précédentes sont particulièrement nécessaires pour les zones d'activités situées aux abords de l'A46 nord et de la rocade Est, non desservies par un mode alternatif à la route.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Sur les zones d'activités sollicitées pour des implantations logistiques, les collectivités publiques et les organismes compétents mettent en oeuvre des mesures de gestion de nature à assurer la prise en compte des orientations du Doo en matière de localisation des activités logistiques.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Les services de l'État définissent en lien avec les syndicats mixtes de Scot et les collectivités les moyens visant à pérenniser le modèle de développement logistique prévu sur l'espace interdépartemental Lyon-Saint Exupéry, en évitant un report des implantations logistiques d'envergure aux franges immédiates du territoire de Saint Exupéry, sur des sites peu vertueux en matière de desserte multimodale.

## Une logistique plus soucieuse de l'environnement

Pour les créations nouvelles de plateformes logistiques, le Doo fixe comme orientations :

- respecter les exigences environnementales qu'implique notamment la protection des ressources en eau
- rechercher des formes innovantes de bâtiments logistiques susceptibles, par leur aspect, de valoriser le territoire de l'agglomération et par leur densité de limiter la consommation d'espaces.

Au cœur du territoire urbain le Doo préconise de mettre en oeuvre de nouvelles formes de distribution de marchandises (petite plateforme de distribution, centre de services logistiques associés aux entreprises).

- A cette fin, les PLU déterminent selon les modalités appropriées les emprises foncières de nature à permettre la localisation de plateformes favorisant le report modal.

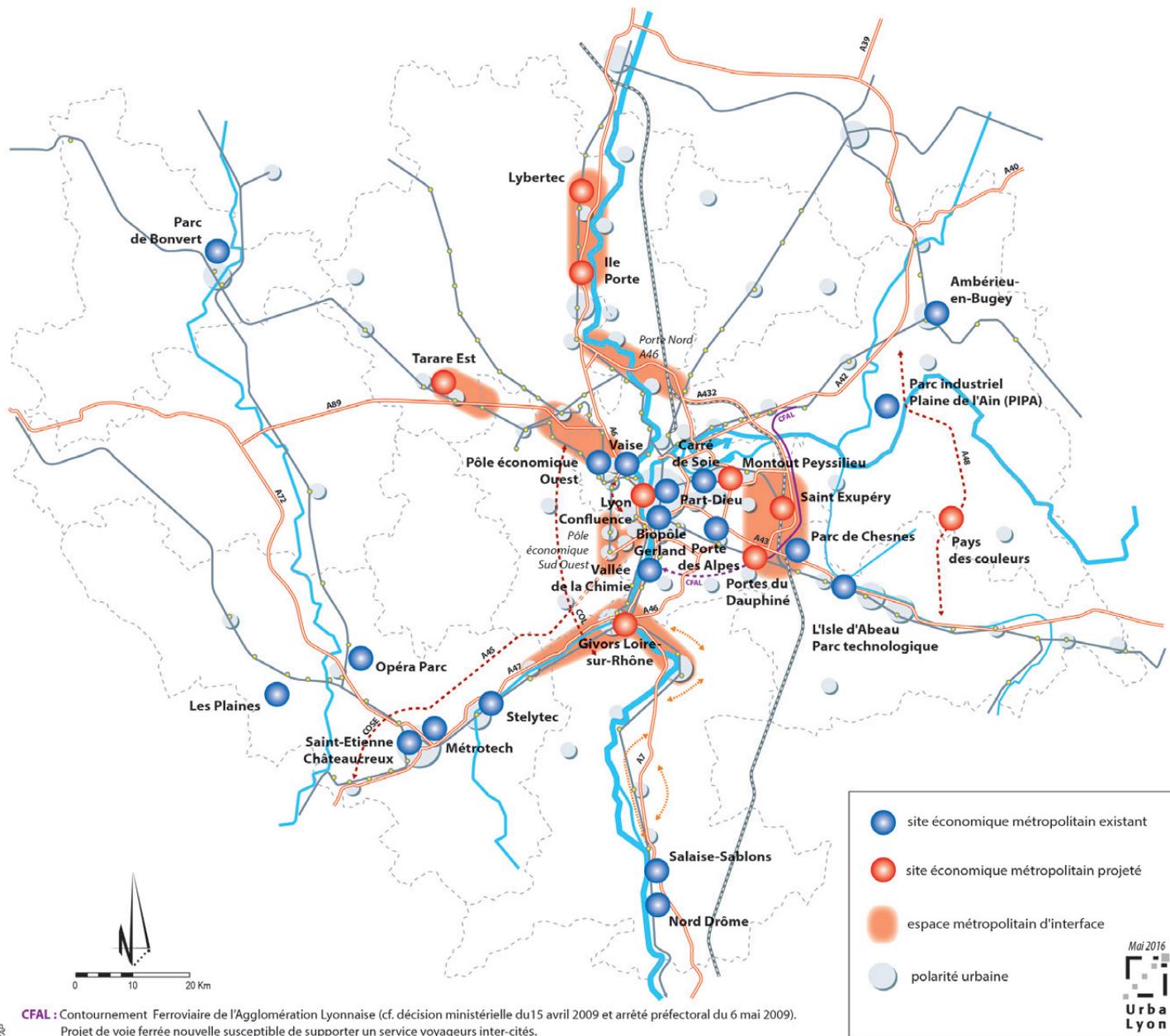
Une réflexion doit s'engager sur de nouveaux modes de distribution des marchandises en ville, s'appuyant sur l'expérimentation et explorant notamment les possibilités de valorisation du réseau ferroviaire, du réseau de transports collectifs et du fleuve, pour le transport des colis en lien avec le pôle d'excellence et de compétitivité sur les systèmes de transport.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Les résultats de cette réflexion doivent conduire à l'élaboration d'un Schéma spécifique de distribution des marchandises en ville.

**NB :** concernant les conditions à la création de nouvelles zones logistiques sous forme d'extension, se reporter page 79, paragraphes « Des analyses environnementales en amont des opérations » et « La prise en compte de l'agriculture dans les projets d'urbanisme ».

Les sites de développement économique métropolitain



## RENOUVELER L'OFFRE D'ESPACES ÉCONOMIQUES

### La localisation de l'offre d'échelle métropolitaine

L'offre des sites métropolitains repérés dans le cadre de la démarche « inter-Scot », représente un potentiel compris entre 2 500 et 3 000 hectares (sites d'interface inclus). Ceci permet à l'agglomération lyonnaise de trouver un équilibre entre la volonté d'assurer son rôle de locomotive du développement économique métropolitain - en rénovant sa base productive et en développant les fonctions clés du rayonnement métropolitain - et la nécessité d'accroître son attractivité résidentielle pourvoyeuse de richesses, d'emplois et d'insertion sociale.

#### Les sites économiques métropolitains

Le Doo intègre l'ensemble des sites identifiés par la DTA comme des espaces économiques d'intérêt métropolitain, ainsi que certains sites qui, de par leurs caractéristiques sont également porteurs d'enjeux économiques de niveau métropolitain. Les sites économiques métropolitains sur le périmètre du Scot de l'agglomération lyonnaise sont les suivants :

- Lyon-Saint Exupéry,
- Lyon Part-Dieu,
- Confluent,
- Gerland,
- Porte des Alpes,
- Vaise,
- Pôle économique Ouest,
- Vallée de la chimie,
- Montout-Peyssillieu,
- Givors/Loire-sur-Rhône,
- Secteur du Carré de Soie,
- Portes du Dauphiné.

#### Les sites d'interface

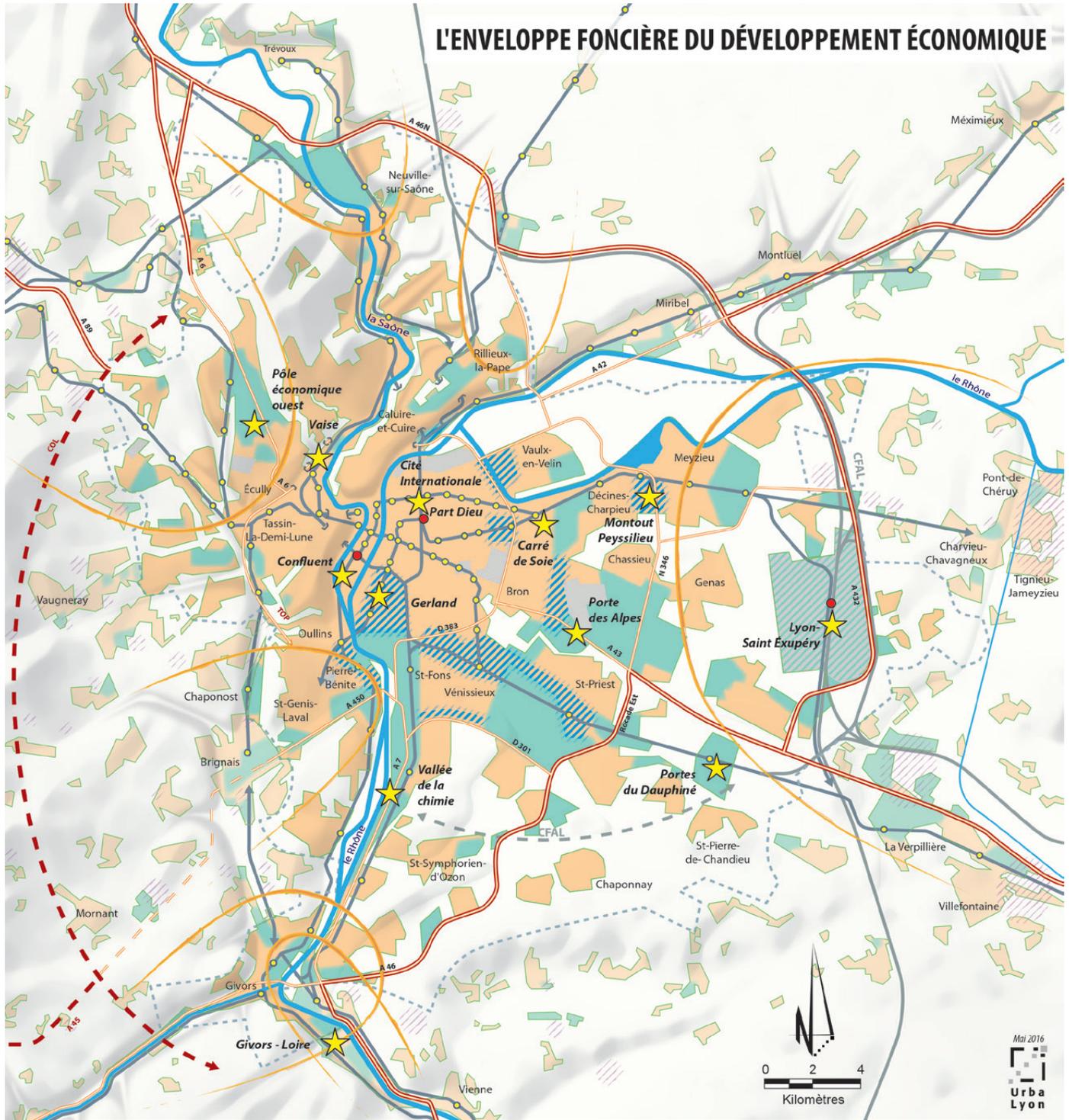
Le Doo identifie également des espaces à vocation économique situés à l'interface avec les Scot voisins :

- l'espace interdépartemental autour de Lyon-Saint Exupéry (avec les Scot Boucle du Rhône en Dauphiné et Nord Isère),
- la Vallée du Gier (avec le Scot Sud Loire),
- la Porte sud-ouest, RD342-A450 (avec le Scot de l'Ouest lyonnais),
- la Porte nord-ouest (avec les Scot de l'Ouest lyonnais et du Beaujolais),
- la Porte nord-A46 (avec les Scot Beaujolais/Val-de-Saône-Dombes/Dombes et Bucopa),
- le site industrialo-portuaire de Givors - Loire-sur-Rhône (avec le Scot des Rives du Rhône);

**Pour l'ensemble de ces sites**, le Doo reprend les orientations suivantes définies dans le cadre de la démarche inter-Scot :

- rechercher un niveau de qualité environnementale, paysagère et de services,
- rendre complémentaires ces zones métropolitaines avec les autres espaces de développement économique identifiés dans le Scot,
- promouvoir une politique d'accueil afin d'éviter des cohabitations d'activités contraires au profil métropolitain de ces sites,
- mettre en place des politiques de coopération entre les collectivités pour garantir la cohérence et la qualité du développement de ces sites.

## L'ENVELOPPE FONCIÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



**L'accueil d'activités économiques :**

- dans le territoire urbain
- dans les sites économiques dédiés
- dans les sites mixtes à dominante économique

- site économique métropolitain
- site d'interface
- équipement

**Site d'extension ou de développement extérieur au SEPAL :**

- de 10 ha
- entre 10 et 20 ha
- + de 20 ha

- plateforme aéroportuaire de Lyon St Exupéry (Site économique à conditions particulières d'urbanisation)

**Réseau express :**

- réseau express de l'aire métropolitaine
- gare de niveau euro-régional
- autre gare

**Réseau routier :**

- métropolitain
- national ou régional

COL et A 45 infrastructures telles qu'inscrites dans la DTA

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

CAP

Mai 2016  
Urba  
Lyon

## La localisation des espaces économiques d'agglomération

L'offre en terrains d'accueil pour les activités économiques doit répondre, en dimension, en fonction et en qualité, aux objectifs fixés par le PADD : développer les fonctions clés du rayonnement métropolitain, rénover la base industrielle, développer les emplois de service.

La localisation des activités économiques doit aussi répondre à l'objectif du développement de l'emploi dans l'ensemble des bassins de vie de l'agglomération.

A cette fin, le portefeuille d'offre d'accueil à long terme autorisé par le Scot est constitué par :

- des capacités d'accueil en tissu urbain mixte, tenant compte du fait que 70% des emplois se localiseront au sein de ce tissu,
- une offre en extension portant sur une surface de 2 000 hectares permettant de répondre à l'ensemble et à la variété des besoins en termes de localisation, de surface et de phasage dans le temps, compte tenu des mécanismes de rétention foncière,
- des capacités de renouvellement dans les tissus économiques existants (évaluées entre 300 et 500 hectares).

### Les activités économiques peuvent être accueillies partout dans le territoire

L'ensemble du territoire urbain du Scot a vocation à accueillir les activités économiques, dans une logique de mixité fonctionnelle qui prévalait déjà dans le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise.

Cet objectif de mixité fonctionnelle du territoire urbain nécessite la mise en place de dispositifs tendant à préserver le tissu artisanal et de services au sein des quartiers où coexistent activités économiques et fonction résidentielle (cf. page 37).

### Les activités économiques peuvent être accueillies dans les « sites économiques dédiés »

Des sites localisés à l'écart du développement résidentiel sont dédiés à l'activité économique.

Dans les « sites économiques dédiés », le Doo recommande selon leur configuration, des politiques de renforcement, de requalification ou d'extension.

- Les PLU leur confèrent une vocation économique.
- Ils prévoient la possibilité d'accueil des services et des équipements de nature à renforcer leur attractivité et leur fonctionnalité.

### Les activités économiques peuvent être accueillies dans les « sites mixtes à dominante économique »

Des sites localisés au cœur du territoire urbain et qui accueillent des activités économiques sont identifiés comme « sites mixtes à dominante économique ».

Dans ces sites, un équilibre des fonctions doit être recherché en réponse aux processus de mutation. Selon les cas, il convient de :

- maintenir ou renforcer les fonctions économiques en cohérence avec la fonction résidentielle,
- accompagner la mutation de ces sites économiques vers plus de mixité fonctionnelle.
- Les PLU s'assurent de la cohérence du projet urbain avec l'orientation économique du site.

## MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Schéma d'accueil des entreprises (SAE) de la Métropole de Lyon, décline sur le territoire de celle-ci la stratégie de développement économique. Outil de gouvernance, il est à l'interface de l'économie, du foncier, de l'urbanisme, des transports collectifs et du développement durable. Il vise à anticiper, programmer et gérer durablement l'offre d'accueil économique à destination des entreprises en concertation et en proximité avec le territoire.

Cette démarche constitue un point d'appui pour l'élaboration des règles d'urbanisme favorisant l'accueil et le développement des activités économiques sur le territoire.

Elle a vocation à être élargie à l'échelle du Sepal en prenant en compte les volets économiques des projets territoriaux élaborés par les intercommunalités de l'Est lyonnais et de l'Ozon et la « stratégie de développement et d'aménagement économiques de la Plaine Saint Exupéry » animée par le Pôle métropolitain.

### Les sites prioritaires

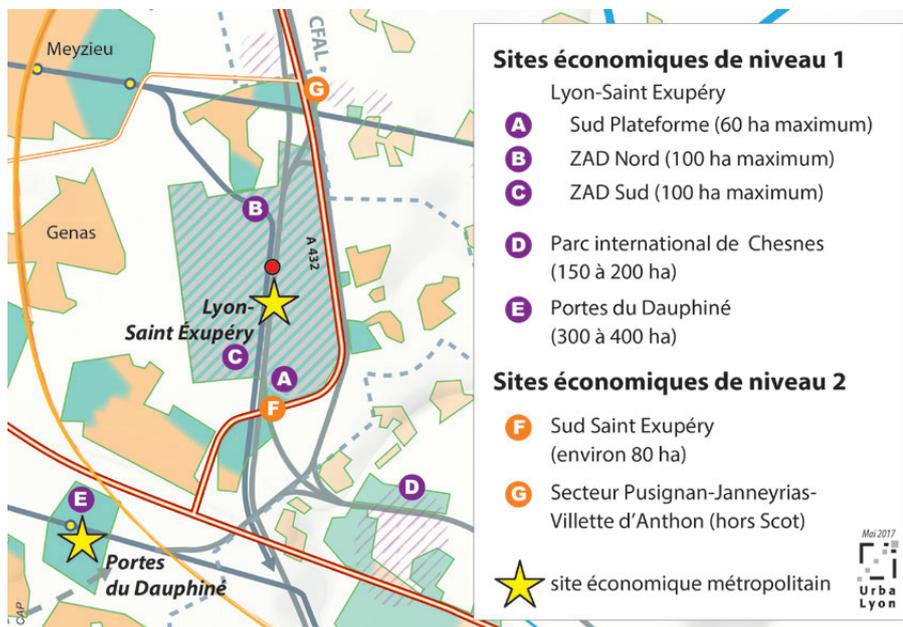
Parmi les sites économiques qui sont localisés, qu'ils soient dédiés en tout ou partie à l'activité économique, le Doo désigne comme prioritaires pour le développement économique de l'agglomération les sites suivants :

- les sites économiques métropolitains (voir plus haut),
- les sites économiques présentant des potentiels de mutation et d'extension importants : Lyon 7<sup>e</sup> (sud), Grandclément, Villeurbanne Saint-Jean, Vénissieux l'Arsenal, Lyon Sud-Est, Mi-Plaine, parcs d'affaires du val d'Ozon, Saint-Germain-au-Mont-d'Or/Genay, Ampère Porte sud.

A cette fin :

- Les politiques d'aménagement concentrent les grands investissements et les projets emblématiques sur ces sites qui doivent contribuer au rayonnement et à l'attractivité de l'agglomération lyonnaise.
- Ces sites sont desservis soit directement par le Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise, soit par le réseau de transports collectifs d'agglomération, soit par un rabattement efficace sur ces derniers.

**Armature des sites économiques de la plaine Saint Exupéry**



**L'accueil d'activités économiques :**

- dans le territoire urbain
- dans les sites économiques dédiés
- dans les sites mixtes à dominante économique

**Site d'extension ou de développement extérieur au SEPAL :**

- de 10 ha
- entre 10 et 20 ha
- + de 20 ha

- site d'interface
- équipement
- plateforme aéroportuaire de Lyon St Exupéry (Site économique à conditions particulières d'urbanisation)

**Territoire autour de Saint Exupéry**

Conformément à l'armature des sites d'accueil économiques définie dans la DTA modifiée sur l'espace interdépartemental Saint Exupéry, le Scot identifie :

- des sites d'envergure métropolitaine « de niveau 1 » (plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry, parc international de Chesnes, zone des Quatre chênes/ Portes du Dauphiné) et des sites stratégiques à l'échelle du territoire de la Plaine Saint Exupéry « de niveau 2 » (zone d'activités du secteur Pusignan/Janneyrias/Villette-d'Anthon, zone d'activités secteur Sud de Saint Exupéry), dont les conditions particulières d'urbanisation sont précisées en pages 127 et 129.
- des sites d'accueil économique d'intérêt local « de niveau 3 » : conformément à la DTA, la superficie des zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques d'intérêt local telle qu'elle résulte du Pos ou du PLU opposable à la date d'approbation du Scot (la DTA a arrêté cette superficie à la date du 1er mars 2005), réunies au sein des sites de niveau 3, ne pourra pas être globalement augmentée à l'échelle du territoire des 17 communes concernées par les prescriptions de la DTA (dont les communes de Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure).

Des modifications de zonage sont néanmoins envisageables dans le cadre d'accords compensatoires entre ces communes, sous réserve des autres dispositions de la DTA. Ces modifications de zonage sont de faible envergure et permettent de conforter les entreprises présentes localement et souhaitant se développer.

## ORIENTATIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT D'ESPACES ET DE BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS DURABLES

Le PADD a formulé le principe d'une offre foncière adaptée pour les activités économiques qui tient compte des enjeux de :

- protection des espaces agricoles et naturels,
- protection de la ressource en eau,
- développement résidentiel (150 000 logements à construire sur le territoire) qui nécessite la reconversion de certains quartiers industriels.

Cette offre foncière doit s'orienter vers des parcs d'activités plus denses et mieux intégrés (qualité urbaine).

Le Doo prescrit la prise en compte par les politiques de développement économique des orientations environnementales fixées au chapitre 1.3.

Le Doo fixe une condition pour l'aménagement de ces espaces d'activités : qu'ils ne constituent pas des urbanisations isolées mais qu'ils participent au contraire à la qualité du développement urbain.

## Repenser la conception des espaces d'activités

Sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, l'aménagement des zones d'activités consomme environ 60 hectares par an depuis 2000. La raréfaction du foncier associée à l'élévation des coûts du transport conduit à recommander une mixité fonctionnelle et une densification des pôles d'activités.

**Dans les « sites économiques »,** pour maîtriser la consommation foncière, le Doo fixe comme orientations :

- la requalification et la densification prioritaire des zones d'activités existantes,
- une plus forte densité des programmes immobiliers dans les zones d'activités futures.

**En dehors des « sites économiques »,** le Doo recommande de promouvoir le développement de zones à caractère mixte (activités / logements / équipements / espaces verts) pour des activités et services à faibles nuisances et lorsque le contexte urbain le permet (services, desserte en transports collectifs).

**NB :** concernant les conditions à la création de nouvelles zones d'activités sous forme d'extension, se reporter page 79, paragraphes « Des analyses environnementales en amont des opérations » et « La prise en compte de l'agriculture dans les projets d'urbanisme ».

## Renforcer l'intégration environnementale des espaces d'activités

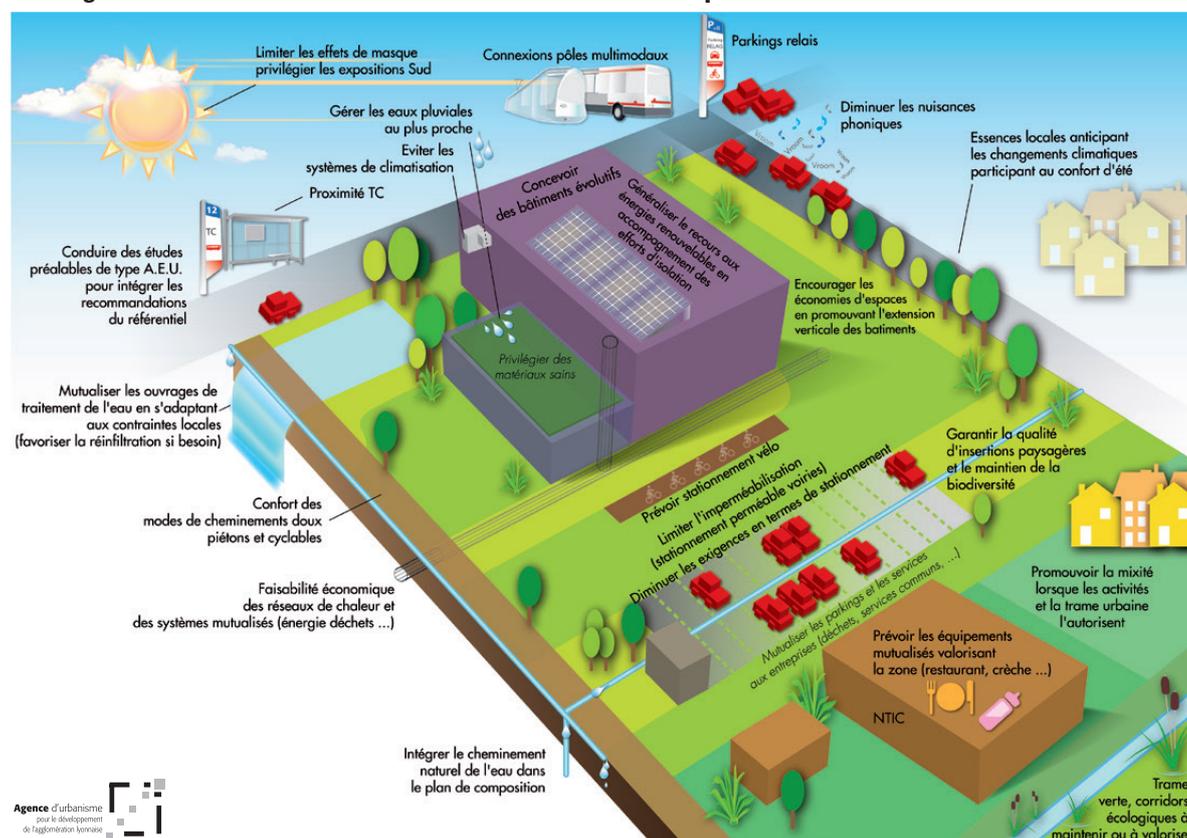
Le Doo préconise de faire porter l'effort sur :

- la qualité des bâtiments d'activités (sobriété énergétique, végétalisation, place des énergies renouvelables),
- le traitement de leur parcelle (densité, gestion de l'eau pluviale, réduction des surfaces de stationnement).

Les nouvelles implantations s'accompagnent de règles de précaution définissant les types d'activités et les conditions de leur implantation compatibles avec la protection des nappes, dans les périmètres de protection éloignée des captages. Une attention particulière doit être portée à la limitation et à la compensation des imperméabilisations.

Pour préserver la ressource en eau, et en compatibilité avec le Sdage et le Sage, le Doo préconise la limitation des activités industrielles dans les périmètres de protection rapprochée des captages (cf. § 1.3.1. Orientations pour la préservation des ressources naturelles, pages 66 à 68 et § 2.1.4 Protéger les zones humides page 94).

## Aménagements à caractère environnemental à réaliser sur les espaces d'activités



**NB :** cette représentation graphique n'illustre pas l'effort de densité à réaliser sur les parcs d'activité mais renvoie aux seules exigences du Doo en matière de Haute qualité environnementale.

## Un bilan environnemental et énergétique amélioré

L'attractivité des zones d'activités passe de plus en plus par la qualité des espaces publics et des équipements, ainsi que par les services de proximité qu'elles offrent. Les zones d'activités participent aux orientations générales d'économie d'espace et de sobriété énergétique.

Compte tenu du principe de sobriété énergétique figurant dans le PADD, le Doo fixe un objectif global d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments d'activités, tant en matière d'isolation que d'utilisation des énergies renouvelables.

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- localiser préférentiellement les pôles à vocation tertiaire, les PMI-PME, les pôles commerciaux à proximité des axes du Réseau express métropolitain ou de transports collectifs d'agglomération, ou dans les secteurs susceptibles d'être facilement reliés aux principales gares et stations d'échange,
- privilégier les accès multimodaux (chemin de fer, voie d'eau) pour les activités fortement génératrices de fret,
- raccorder les zones d'activités et les équipements gros consommateurs d'énergie aux réseaux de chaleur (notamment ceux existants),
- équiper les surfaces de toiture importantes des bâtiments d'activités avec des panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques.

La création de nouvelles zones d'activités sous la forme d'extension est subordonnée à des analyses environnementales (intégration des exigences environnementales, innovations en termes de qualité architecturale, accessibilité par des modes alternatifs à la voiture individuelle, maîtrise de l'énergie, prise en compte du cycle de l'eau et de l'imperméabilisation des sols, nature des matériaux utilisés et promotion des matériaux recyclés, verdissement) telles que définies page 79.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Doo recommande l'établissement d'un référentiel pour la qualité environnementale des zones d'activités et des bâtiments. Ce référentiel explicite les bonnes pratiques à promouvoir : optimisation des capacités foncières, recherche de densification des

parcelles, recherche de qualité paysagère, techniques de gestion des eaux pluviales adaptées à la sensibilité des milieux, cheminements doux reliant chaque lot au réseau de transports collectifs. Les collectivités utilisent ce référentiel pour les opérations qu'elles réalisent. Il peut servir de base aux négociations avec les opérateurs auxquels elles cèdent des terrains et avec les gestionnaires de zones.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Doo recommande l'établissement d'un référentiel tertiaire en cohérence avec les outils existants. Ce référentiel explicite les objectifs environnementaux du Scot. Les collectivités utilisent ce référentiel pour les opérations qu'elles réalisent et le recommandent aux constructeurs auxquels elles cèdent des terrains leur appartenant.

## ORIENTATIONS POUR RENFORCER L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE

Le Scot reconnaît le fait agricole périurbain comme une activité économique génératrice d'emplois et de richesses tant au plan de la production, de la transformation que de la recherche. L'agriculture, comme tous les autres secteurs de l'économie, est en mutation. A ce titre, elle entend privilégier la qualité, l'originalité, la recherche de nouveaux débouchés dans les domaines alimentaires ou non alimentaires, la maîtrise des processus économiques en aval de la production, l'amélioration de la valeur ajoutée.

Le Scot reconnaît à l'agriculture sa fonction de gestionnaire de l'espace, participant à l'attractivité globale de l'agglomération à travers la préservation du cadre de vie, et contribuant à l'approvisionnement de territoire en produits frais, ainsi qu'à la vivacité des marchés forains.

A cette fin, le Doo préconise la recherche d'un nouveau contrat entre les agriculteurs et les acteurs du territoire, notamment les collectivités.

Ce contrat suppose une agriculture multifonctionnelle et un engagement plus important des collectivités au service de l'entretien d'espaces dont le financement ne peut reposer sur les seules exploitations agricoles.

## 1.1.3. Orientations pour renforcer les équipements et les services à la population

### UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ÉQUILIBRÉ

Les objectifs du Doo visent à un meilleur équilibre local entre emplois et actifs, afin de donner aux habitants des solutions de proximité en termes d'emplois et de services.

A cette fin, les PLU visent à éviter que certains territoires n'évoluent vers une mono-fonctionnalité résidentielle.

Ils permettent, au sein de chaque bassin de vie, l'accueil d'un niveau d'offre économique suffisant.

#### Renforcer les services et l'artisanat

L'artisanat au service de la population et les services de proximité sont des éléments essentiels de la qualité de vie des habitants. En outre, la présence de ces activités renforce l'attractivité d'un quartier.

A cette fin, les PLU organisent le maintien des activités artisanales et industrielles dans le territoire urbain ; ils permettent notamment le maintien et le développement des implantations de l'artisanat et des services de proximité au centre de l'agglomération (Lyon, Villeurbanne),

- A ce titre, les PLU veillent à la préservation de la vocation des locaux occupés par des ateliers et des commerces.
- Ils réservent des terrains pour la création de nouveaux villages d'entreprises ou de pôles d'activités de services de proximité.
- Les PDU prennent en compte les questions d'accessibilité et de stationnement concernant les artisans.
- Les PLU veillent à ce que le maintien des activités artisanales et industrielles soient adaptées à leur environnement. En conséquence, ils adaptent l'exigence de mixité fonctionnelle aux caractéristiques des différents tissus concernés.

### ORIENTATIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Plus encore que d'autres secteurs d'activités, le commerce est porteur d'enjeux importants pour l'agglomération :

- Enjeux économiques : il contribue à l'attractivité du territoire, à la construction de son image, à la création d'emplois et de richesse,
- Enjeux d'aménagement du territoire : il est un élément constitutif du développement urbain, génère des flux de déplacements, participe à la qualité de vie des habitants et à la satisfaction de leurs besoins.
- Enjeux de cohésion sociale : il concourt au maintien du lien social et à l'animation des ambiances urbaines.

L'agglomération lyonnaise possède un appareil commercial puissant et diversifié, plutôt bien réparti sur le territoire et avec une attractivité importante de Lyon/Villeurbanne. Compte tenu de ce profil singulier comparativement à d'autres agglomérations françaises, des orientations d'aménagement portées par le Scot à travers le modèle multipolaire et des dynamiques métropolitaines en matière de commerce, trois objectifs sont assignés au développement commercial :

- Un objectif d'attractivité, le commerce jouant un rôle majeur dans une agglomération qui s'est donné l'ambition de rayonner à l'échelle nationale et européenne et d'attirer entreprises et habitants. Le commerce doit pouvoir s'adapter aux besoins des ménages et à l'évolution des modes de consommation avec l'émergence de nouveaux concepts de distribution et l'adaptation des équipements existants.
- Un objectif de structuration commerciale des bassins de vie, cohérent avec le choix fait par l'agglomération d'appuyer son développement sur une construction multipolaire du territoire.

- Un objectif d'ancrage dans la ville des activités commerciales dans une agglomération qui accorde une place importante au vivre ensemble et qui souhaite promouvoir un développement plus qualitatif fondé notamment sur une meilleure insertion urbaine.

Ces objectifs répondent de façon transversale à un enjeu prioritaire et stratégique de modernisation de l'appareil commercial pour l'adapter aux nouveaux standards commerciaux, environnementaux et architecturaux.

Dans la continuité des principes affirmés par le PADD, le Doo prescrit une organisation du développement commercial selon trois échelles de référence auxquelles correspondent en règle générale des pratiques d'achats et de déplacements différentes.

**A l'échelle de la proximité** où sont réalisés les achats et proposés les services de première nécessité, le commerce de proximité et l'artisanat au service de la population doivent être maintenus et renforcés car leur fonction est irremplaçable.

**A l'échelle intermédiaire des bassins de vie** où s'effectuent les achats du quotidien et les achats plus occasionnels : l'offre commerciale doit être diversifiée et suffisamment dimensionnée, rééquilibrant ainsi des situations de dépendance/attractivité de certains territoires par rapport à d'autres et limitant les flux automobiles ainsi générés.

**A l'échelle de l'agglomération** où se pratiquent des achats à caractère plus exceptionnel, liés aux biens de consommation à longue durée de vie (ameublement, gros électroménager, voitures, ...) ou à des produits à forte valeur ajoutée : l'attractivité de l'offre commerciale d'agglomération doit être globalement renforcée car elle contribue au rayonnement de l'agglomération lyonnaise. Elle doit aussi respecter des principes de localisation et d'organisation cohérents avec son statut de « vitrine » métropolitaine.

### Orientations pour le commerce de proximité

Le Scot préconise de garantir au niveau de chaque quartier ou de chaque commune, une offre commerciale et de services apte à satisfaire les besoins d'achat du quotidien réalisables en modes doux sur de courtes distances.

Cette offre concerne les commerces et services de petit et moyen formats répondant aux besoins de première nécessité (ex : alimentation générale, boulangerie, boucherie-charcuterie, presse, pharmacie, coiffure, ...).

Elle est localisée, de manière privilégiée, au cœur des tissus urbains des communes et dans les centres de quartiers, au plus près des lieux de résidence ou d'emploi des habitants afin de limiter les déplacements automobiles.

- À cette fin, les politiques locales d'aménagement incitent au maintien et au développement de l'offre commerciale et de services de proximité : elles favorisent notamment la mixité fonctionnelle des tissus urbains. Elles encouragent également l'activité des marchés forains par la réalisation d'équipements et d'aménagements urbains nécessaires au bon fonctionnement de cette offre.
- Les PLU peuvent identifier les linéaires commerciaux et artisanaux à conserver ou à développer. Ils définissent les règles adaptées pour y parvenir.
- Les politiques locales d'aménagement, les PLU et les plans de déplacements urbains favorisent l'accessibilité de ces commerces par les modes actifs et les transports collectifs.

### Orientations pour l'offre commerciale des bassins de vie

A l'échelle du bassin de vie, l'offre commerciale doit pouvoir répondre le mieux possible non seulement aux besoins du quotidien (alimentaire), mais aussi aux besoins d'achats plus occasionnels (équipement de la maison et de la personne, culture - loisirs), et limiter ainsi de trop longs déplacements automobiles liés à ces actes d'achat.

A l'intérieur d'un bassin de vie, la localisation, le développement et l'organisation de l'offre commerciale doivent pouvoir contribuer à l'animation et à la qualité vie du territoire.

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- **implantation privilégiée dans les polarités urbaines** les mieux desservies et les plus accessibles par les transports collectifs.  
Dans ces polarités, la densification commerciale des tissus centraux doit être recherchée en priorité et les projets d'implantation commerciale doivent être le plus possible intégrés aux projets urbains.
- **développement maîtrisé des pôles commerciaux de bassins de vie** (carte page 40) qui se sont constitués en proximité des polarités urbaines ou dans leurs périphéries, le plus souvent autour d'un hypermarché alimentaire qui fait office de « locomotive ».  
Ces pôles peuvent être renforcés lorsque cela correspond à des activités déficitaires à l'échelle du bassin de vie. Leur requalification doit être encouragée pour mieux intégrer et insérer ces équipements dans les centralités urbaines, et pour optimiser leur fonctionnalité.
- De nouveaux pôles commerciaux de bassins de vie peuvent être créés dans le cadre de l'actualisation des futurs documents de cadrage commercial.

## Orientations pour l'offre commerciale d'agglomération

L'offre commerciale d'agglomération repose sur un ensemble hétérogène de pôles commerciaux dits d'agglomération identifiés par la carte de la page 40. Même s'ils peuvent proposer une offre de bassin de vie, ces pôles d'agglomération se distinguent des pôles de bassins de vie par les caractéristiques suivantes :

- présence d'équipements répondant à des besoins d'achats exceptionnels (équipements lourds de la maison, gros électroménager, mobilier, etc.), capables d'offrir une palette très diversifiée de produits et/ou à fort rayonnement,
- importance du chiffre d'affaires,
- variété ou/et caractère exceptionnel de leur offre (densité et niveau de gamme),
- étendue de leur zone de chalandise qui dépasse l'échelle du bassin de vie dans lesquels ils se situent et rayonne soit sur un grand secteur du Scot, soit sur l'ensemble de l'agglomération, voire au-delà.

A cette fin, le Doo prévoit les dispositions suivantes :

**Pour les pôles de l'hypercentre** (Lyon-Villeurbanne) : leur aire de chalandise métropolitaine doit être confortée par une offre adaptée relevant d'activités qui sont la marque du commerce d'agglomération.

**Pour les autres pôles commerciaux majeurs** généralement organisés autour des hypermarchés, il convient aujourd'hui de :

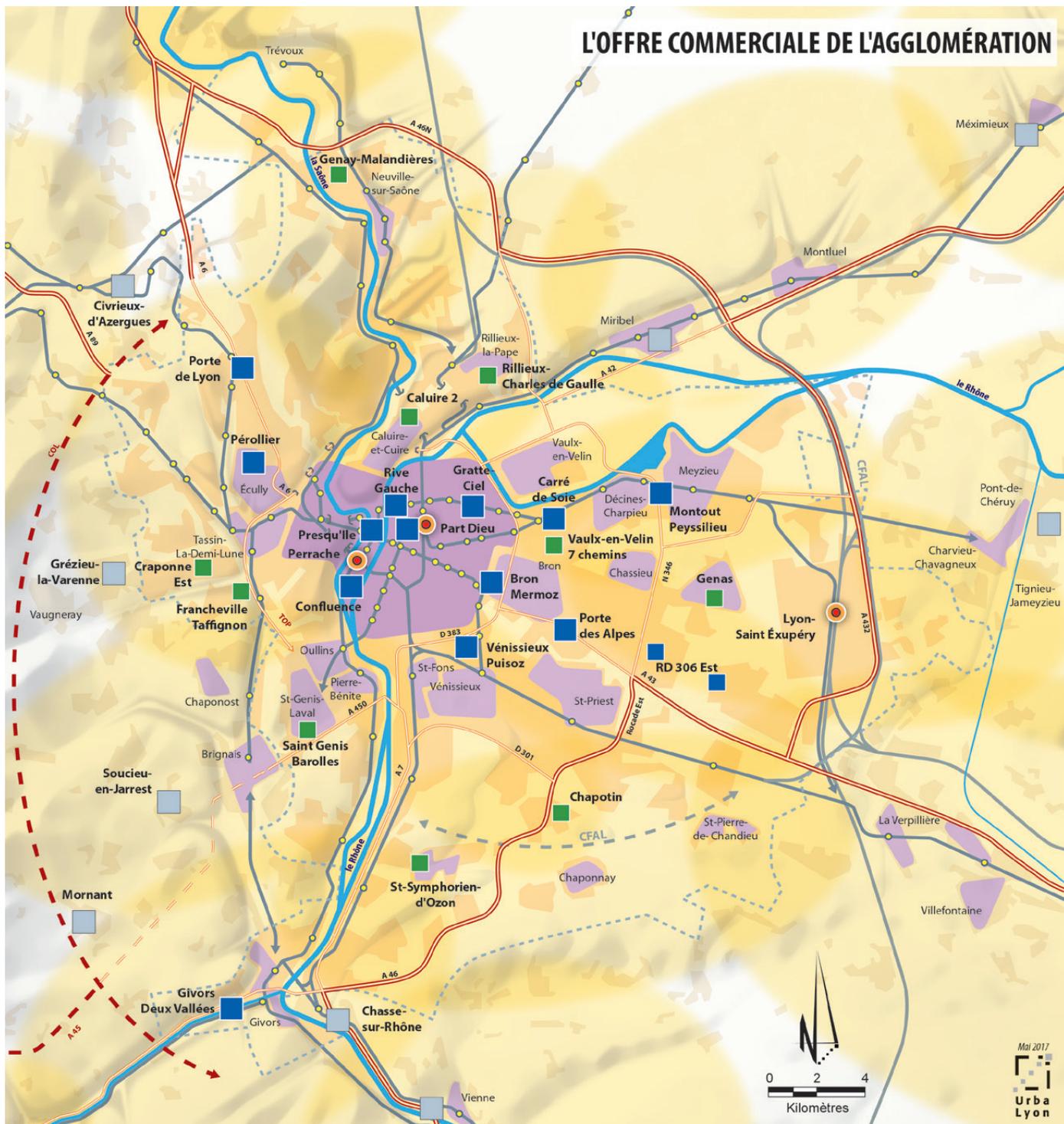
- adapter l'offre alimentaire de ces pôles lorsqu'elle existe et réorienter leur activité au profit d'autres commerces qui sont la marque du commerce d'agglomération (correspondant à des achats exceptionnels et relevant de concepts innovants ou d'une montée en gamme),
- mieux répartir l'offre d'agglomération sur ces pôles majeurs notamment à l'est, en stabilisant Porte des Alpes via une restructuration ambitieuse et en facilitant le développement des autres pôles commerciaux d'agglomération dans cette partie du territoire du Scot qui accueillera un fort développement résidentiel,
- mettre à profit les opérations de requalification, nécessaires au regard de la fonction valorisante de « vitrine d'agglomération », pour mieux intégrer ces pôles majeurs dans les tissus urbains et les rendre plus accessibles par tous les modes de transport.

- La création de nouveaux pôles, au-delà de l'hypercentre et de ceux identifiés dans la carte page 40, pourra être envisagée dans le cadre de l'actualisation des futurs documents de cadrage commercial, pour répondre à la saturation fonctionnelle des pôles existants ou faire face à de nouveaux besoins.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Pour le pôle RD306 Est, le Scot recommande la mise en œuvre d'un projet urbain et commercial cohérent et concerté, susceptible de conférer à ce pôle une qualité de service et une qualité urbaine conforme aux objectifs assignés au territoire Centre-Est par le Scot.

L'OFFRE COMMERCIALE DE L'AGGLOMÉRATION



	pôle commercial d'agglomération		territoire urbain lieu prioritaire pour l'accueil d'activités commerciales de proximité	<b>Réseau de transports collectifs :</b>	
	pôle de bassin de vie		Lyon-Villeurbanne		réseau express de l'aire métropolitaine
	commerce en gare et aéroport		polarité urbaine		gare de niveau euro-régional
	pôle commercial extérieur au SEPAL		bassin de vie		autre gare
<b>COL et A 45 infrastructures</b> telles qu'inscrites dans la DTA				<b>Réseau routier :</b>	
<b>CFAL :</b> Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).					métropolitain
					national ou régional



Mai 2017  
Urba Lyon

## ORIENTATIONS PORTANT SUR LES LIEUX DE FLUX

En cohérence avec les orientations générales du Scot en matière commerciale, est pris en compte le besoin des consommateurs de disposer d'une offre associée aux lieux de flux dès lors qu'elle se situe en proximité immédiate des tissus urbains :

- le Scot fixe comme orientation qu'au-delà des centralités communales ou de quartiers, l'offre de proximité peut être localisée également au niveau des principales gares du réseau express de l'aire métropolitaine et des pôles d'échange de transports collectifs fréquentés chaque jour par un nombre important de navetteurs dans le cadre de projets urbains à construire autour de ces lieux. Ces équipements commerciaux conçus autour de lieux de flux doivent respecter les principes d'insertion urbaine et d'intégration aux projets urbains évoqués ci-après visant un développement commercial de qualité, ainsi qu'une complémentarité en matière de programmation commerciale avec les quartiers voisins.
- Les Drive devront être, de façon privilégiée, intégrés au sein du pôle commercial dont ils dépendent au contact des activités commerciales existantes. Il convient tout particulièrement d'éviter les Drive localisés de façon « déportée » sur des lieux de flux et/ou sur des sites non configurés pour les recevoir, notamment en zones d'activités.
- La localisation de commerces et services commerciaux aux particuliers (quelle que soit leur nature) sur des sites d'opportunité localisés sur des liaisons routières, en dehors des gares, à l'écart des polarités, urbaines et commerciales, et des tissus urbains doit être évitée.

À cette fin, les PLU adoptent les zonages et les règlements appropriés pour décliner ces orientations.

## ORIENTATIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE QUALITÉ

Les nouvelles opérations, ainsi que les opérations de requalification, doivent permettre d'évoluer vers un urbanisme commercial plus durable et moins impactant au plan environnemental.

En référence notamment à la « Charte inter-Scot pour un aménagement commercial durable et de qualité » signée en décembre 2012, le Scot fixe les orientations suivantes :

- Accessibilité : Les opérations commerciales doivent offrir une capacité de choix modal aux usagers. À cette fin, une desserte multimodale efficace doit être recherchée et des cheminements modes doux doivent être prévus avec les quartiers riverains et au sein de la zone.
- Intégration urbaine : Les opérations commerciales ont vocation à s'intégrer au sein des tissus urbains centraux, participant ainsi à la mixité fonctionnelle. Par conséquent, le développement commercial au sein des zones d'activités dédiées, surtout lorsqu'elles sont éloignées des tissus urbains et des centres, ne doit, en règle générale, pas être autorisé.
- Compacité : Comme tout projet d'aménagement, les opérations commerciales doivent privilégier des formes urbaines compactes pour optimiser la ressource foncière ; en particulier la limitation des aires de stationnement en surface doit permettre une meilleure insertion urbaine et environnementale des opérations.
- Qualité du bâti et des aménagements extérieurs : La qualité architecturale des constructions doit contribuer aux objectifs de requalification/restructuration des pôles pour les rendre plus attractifs et aux objectifs d'intégration urbaine pour en faire des morceaux de ville à part entière. Les aménagements extérieurs privilégient la perméabilité des stationnements, des aménagements paysagers de pleine terre, ainsi qu'un traitement adapté des lisières,

- La performance environnementale des constructions commerciales (consommation d'énergie, système de gestion des eaux, gestion des déchets, choix des matériaux) doit contribuer au respect des objectifs environnementaux fixés par le Scot au même titre que celle des bâtiments d'activités et des bâtiments d'habitation (cf. Guides).

Ces orientations doivent faire l'objet de traductions appropriées dans les PLU.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Des orientations de développement commercial sont définies à l'échelle de chaque bassin de vie pour préciser et territorialiser les orientations formulées par le Scot.



## **1.2. ORIENTATIONS POUR UNE POLITIQUE DE L'HABITAT AMBITIEUSE**

Au travers du Chapitre commun de l'inter-Scot, les présidents des Scot de l'aire métropolitaine ont affirmé leur engagement en faveur d'un développement résidentiel intensifié et concentré sur une quarantaine de polarités importantes.

Le PADD a fait le choix fondateur du développement résidentiel. L'ambition est d'accueillir de l'ordre de la moitié des habitants supplémentaires attendus dans l'aire métropolitaine.

Cette ambition se décline en trois objectifs indissociables : répartition de l'effort de production de logements, solidarité et intensité du développement.

## 1.2.1. Orientations pour atteindre l'objectif de production de logements

Le Chapitre commun, élaboré par les Scot de l'aire métropolitaine en 2006 en matière de développement résidentiel, mentionne que l'agglomération lyonnaise accueillerait entre 300 000 à 500 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, selon le cumul des ambitions de chaque Scot. Il se décline de la façon suivante :

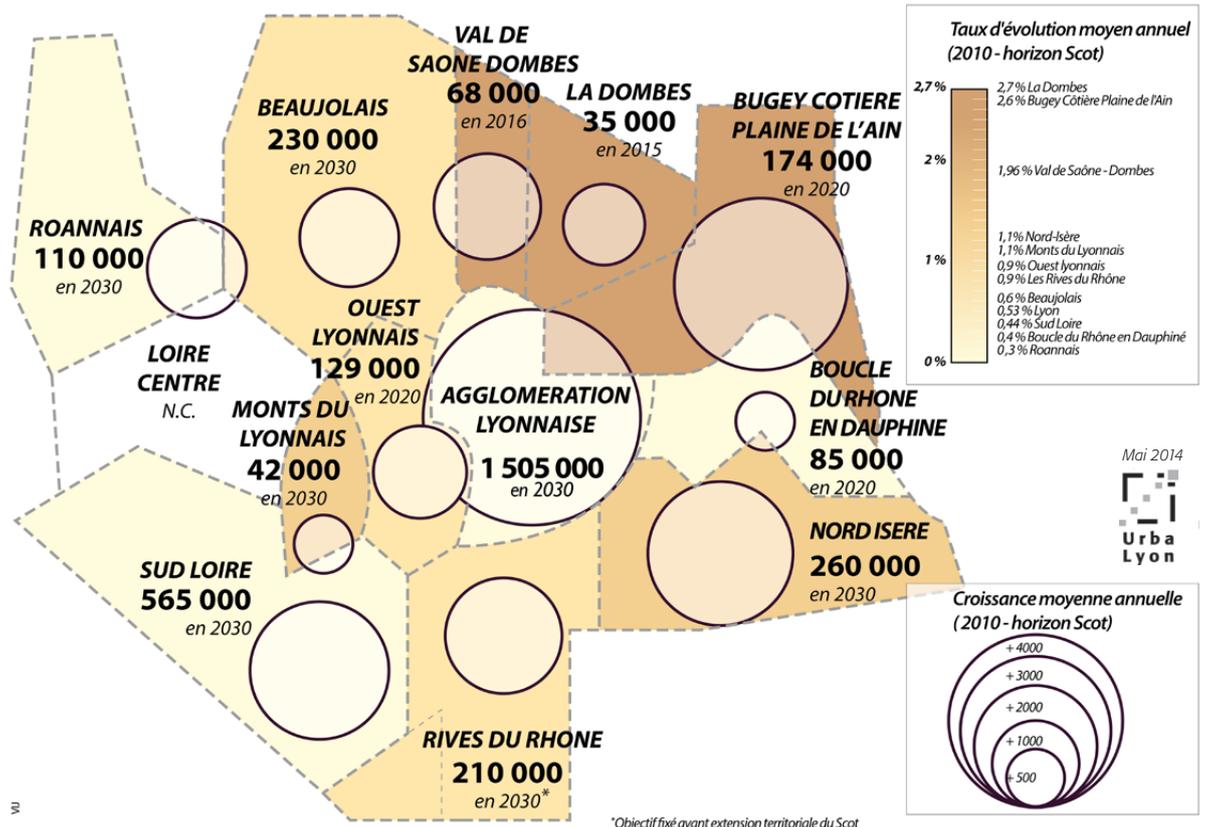
- pour l'agglomération lyonnaise, un objectif ambitieux couplé à un effort de construction significatif.
- pour les Scot des agglomérations stéphanoise et Nord-Isère, des objectifs également importants, correspondant à la volonté de tenir leur rang de second et de troisième pôles métropolitains.

- pour les autres Scot, un objectif de polarisation de l'offre de logements au sein de polarités urbaines bien identifiées.

Le Doo fixe deux orientations pour le développement résidentiel :

- construire en moyenne 7 500 logements nouveaux par an au sein du territoire urbain, dont les trois quarts à réaliser dans le cadre d'opérations de renouvellement,
- accompagner cette offre par une politique globale d'amélioration du cadre de vie et par un effort pour relever le niveau d'équipements et de services des polarités urbaines.

### Les ambitions démographiques des Scot



## 1.2.2. Un objectif de répartition plus équilibrée

L'ensemble du territoire urbain (carte page 12) a vocation à accueillir le développement résidentiel.

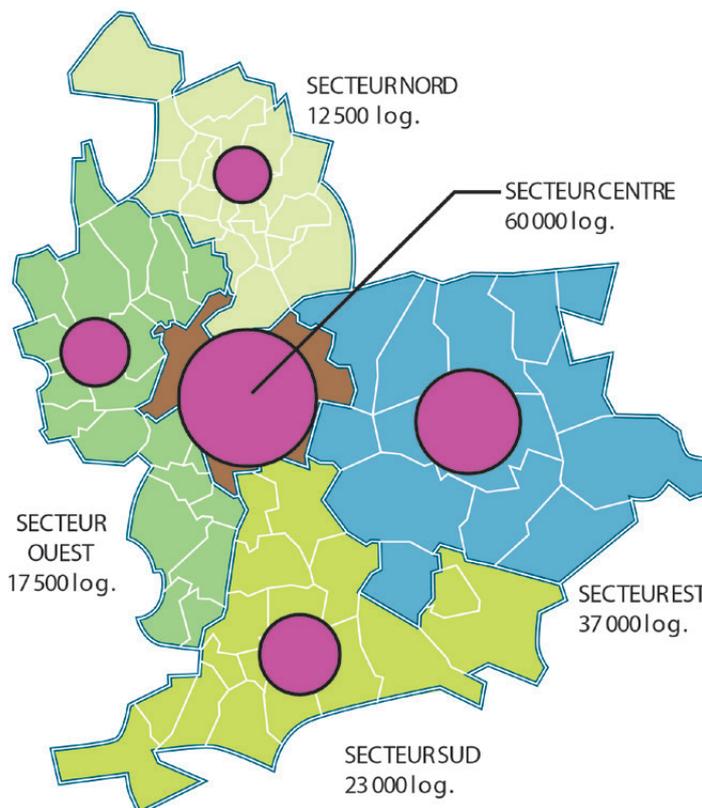
Cependant, le niveau de construction ne peut être homogène sur l'ensemble de l'agglomération. L'objectif de produire de l'ordre de 7 500 logements par an sera atteint en partant du principe que chaque territoire y contribue à hauteur de ses potentialités : contraintes physiques, gestion des risques, potentialités foncières, renouvellement urbain, qualité de la desserte en transports collectifs.

Par conséquent, le Doo fixe les objectifs de production de logements par secteur.

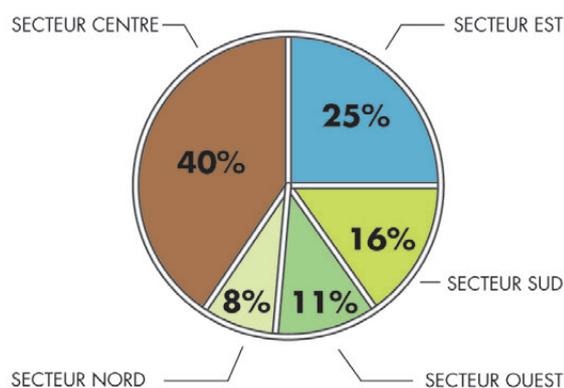
Les niveaux d'effort visés tiennent compte des rythmes de construction constatés, des objectifs des PLH et des capacités foncières de chaque secteur.

- A cette fin, les PLH traduisent ces objectifs et les déclinent dans le temps ; ces derniers constituent des *minima* qui peuvent être dépassés.

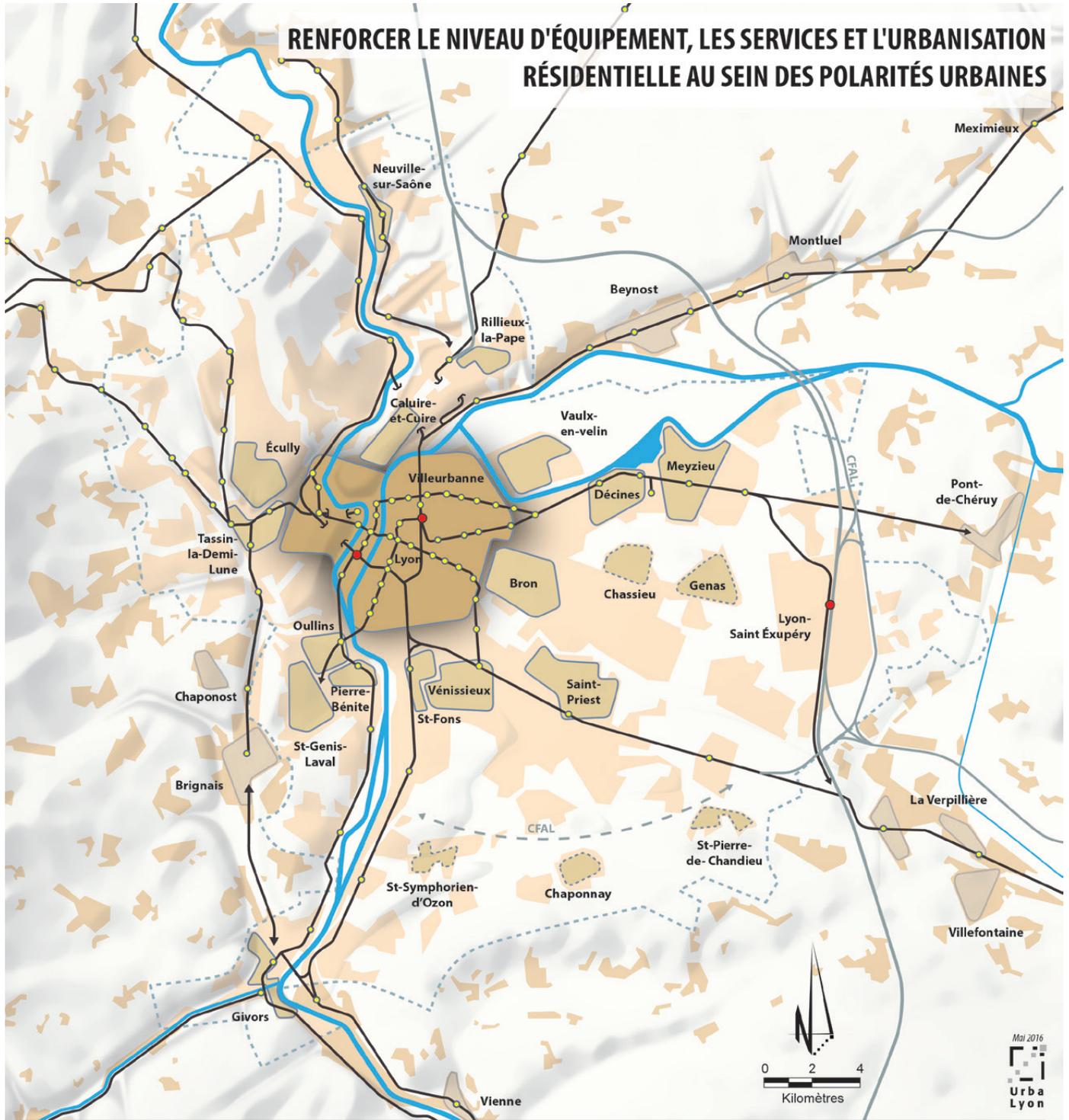
### Objectifs de production de logements par secteurs (2010-2030)



### Contribution par secteurs aux objectifs de production de 150 000 logements entre 2010 et 2030

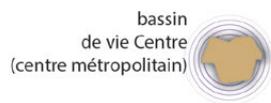


## RENFORCER LE NIVEAU D'ÉQUIPEMENT, LES SERVICES ET L'URBANISATION RÉSIDENTIELLE AU SEIN DES POLARITÉS URBAINES



Mai 2016  
Urba  
Lyon

**Un système multipolaire :**



**Réseau express :**



CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

## **POLARISER LE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL**

Conformément aux attendus de la multi-polarité définis dans le Padd (priorité aux transports collectifs, gestion économe de la ressource foncière, protection et valorisation de la « trame verte »), le Doo préconise la polarisation du développement résidentiel au sein des communes les mieux équipées, les mieux desservies par le réseau des transports collectifs et qui disposent du plus fort potentiel de développement. Ces communes identifiées comme « polarités urbaines » structurent le développement et le fonctionnement des bassins de vie. Elles ont vocation à accueillir de manière préférentielle le développement résidentiel.

### **Conforter les polarités urbaines**

Le Doo définit des polarités urbaines : Neuville-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Caluire-et-Cuire, Ecully, Tassin, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Givors, Saint-Fons, Vénissieux, Saint-Priest, Bron, Décines, Meyzieu, Vaulx-en-Velin, Chassieu, Genas, Saint-Pierre-de-Chandieu, Chaponnay, Saint-Symphorien-d'Ozon.

Les polarités urbaines constituent les secteurs privilégiés du développement urbain et sont les lieux d'accueil préférentiels des grandes opérations d'habitat et des équipements intermédiaires (cinémas, lycées, centres nautiques, pôles commerciaux, équipements sanitaires, équipements culturels).

En fonction de leur niveau de structuration, ces polarités sont considérées soit comme des polarités urbaines « relais », soit comme des polarités urbaines « d'agglomération », selon une terminologie définie dans le cadre de l'inter-Scot.

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- l'ensemble des polarités urbaines doit atteindre une masse critique de population et d'emplois à même de justifier l'implantation d'équipements et de services structurants ;
- ces équipements et services structurants permettent d'organiser des bassins de vie intermédiaires.

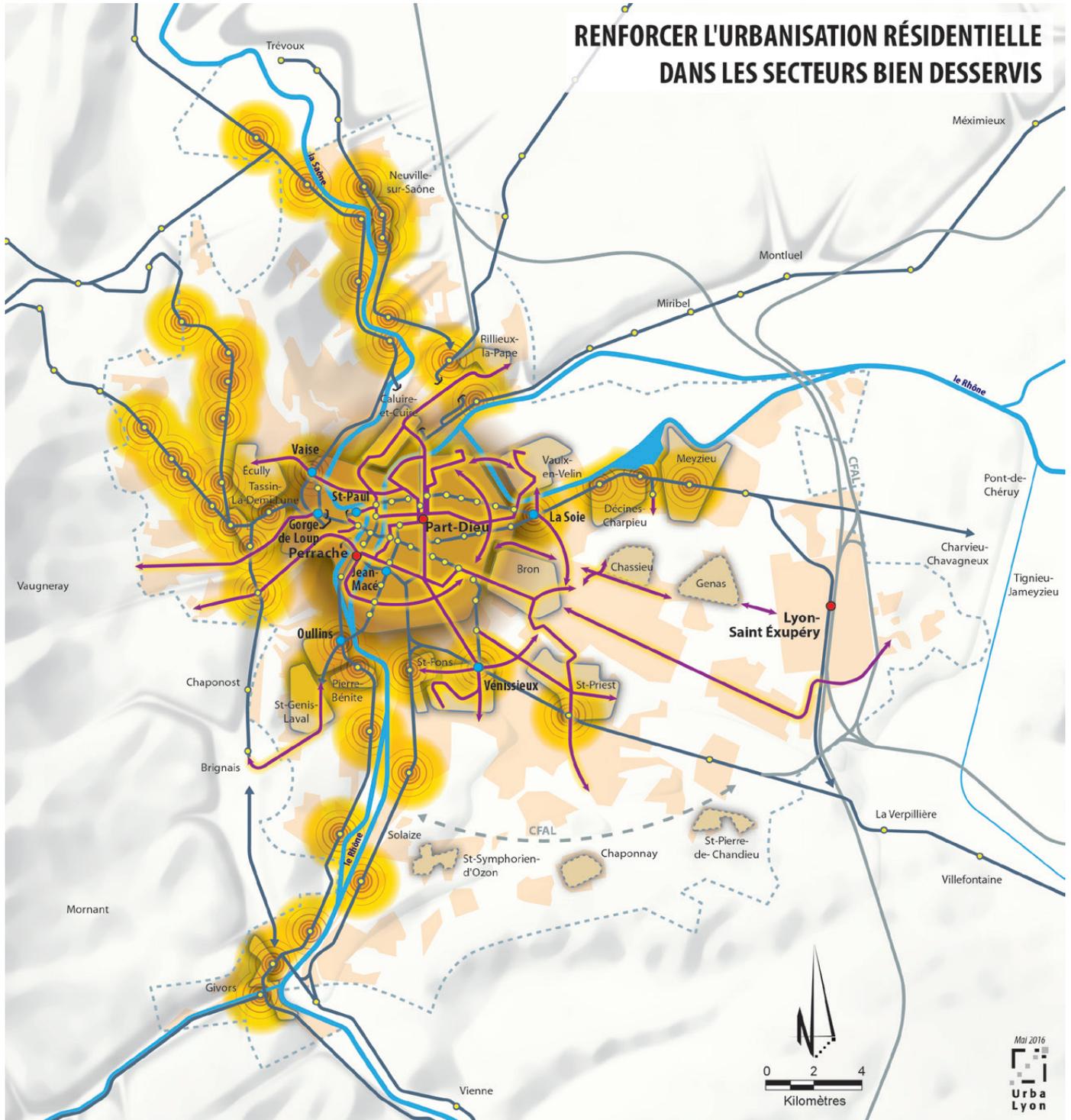
- A cette fin les PLU adoptent des dispositions de nature à renforcer de façon progressive les capacités d'accueil de nouveaux logements et de locaux d'activités au sein des polarités urbaines définies par le Scot, en fonction de leur niveau de desserte en transports collectifs.
- Les PLU prévoient les emplacements nécessaires à l'implantation de nouveaux équipements structurants, le cas échéant.

### **Structurer le reste du territoire urbain**

Au delà des polarités urbaines, l'ambition démographique de l'agglomération nécessite de permettre le développement de l'ensemble du territoire urbain.

Les règles d'intensification de l'urbanisation, de protection des espaces naturels et agricoles, de mixité fonctionnelle et sociale, et d'amélioration du cadre de vie, concernent l'ensemble du territoire urbain pour lequel le réseau de proximité doit permettre un rabattement sur le réseau d'agglomération.

## RENFORCER L'URBANISATION RÉSIDENTIELLE DANS LES SECTEURS BIEN DESSERVIS



### Secteur d'urbanisation résidentielle prioritaire :

-  dans le bassin de vie Centre
-  autour des gares du réseau express métropolitain
-  dans le secteurs bien desservis (corridors urbains)

### Réseau express :

-  réseau express de l'aire métropolitaine
-  gare de niveau euro-régional
-  gare de correspondance
-  autre gare

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

CAP

## PRIVILÉGIER LA RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS

A l'intérieur du territoire urbain, le développement résidentiel mobilise en priorité les capacités en renouvellement, avant de solliciter les capacités en extension.

A cette fin, le territoire urbain a été dimensionné et localisé de sorte à pouvoir accueillir plus de 100 000 nouveaux logements, soit au minimum 70% de l'objectif global du Doo au sein de l'espace urbanisé tel que défini dans l'Etat initial de l'environnement.

Malgré tout, il sera nécessaire de mobiliser des espaces actuellement non urbanisés pour atteindre les objectifs de production de logements.

- La création de nouvelles zones urbaines sous la forme d'extension est subordonnée à des approches environnementales (intégration des richesses environnementales, innovations en termes de qualité architecturale, prise en compte du cycle de l'eau et de l'imperméabilisation des sols, nature des matériaux utilisés et promotion des matériaux recyclés, verdissement)\*.

---

\* concernant les conditions en matière d'environnement à la création de nouvelles zones d'habitat sous forme d'extension, se reporter page 79, « Des analyses environnementales en amont des opérations » et « La prise en compte de l'agriculture dans les projets d'urbanisme ».

## PRIORISER LE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL DANS LES QUARTIERS BIEN DESSERVIS

Les nouveaux programmes d'habitat sont localisés en priorité :

- dans les secteurs bien desservis par les gares du Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise,
- dans les secteurs bien desservis par le réseau de transports collectifs d'agglomération.

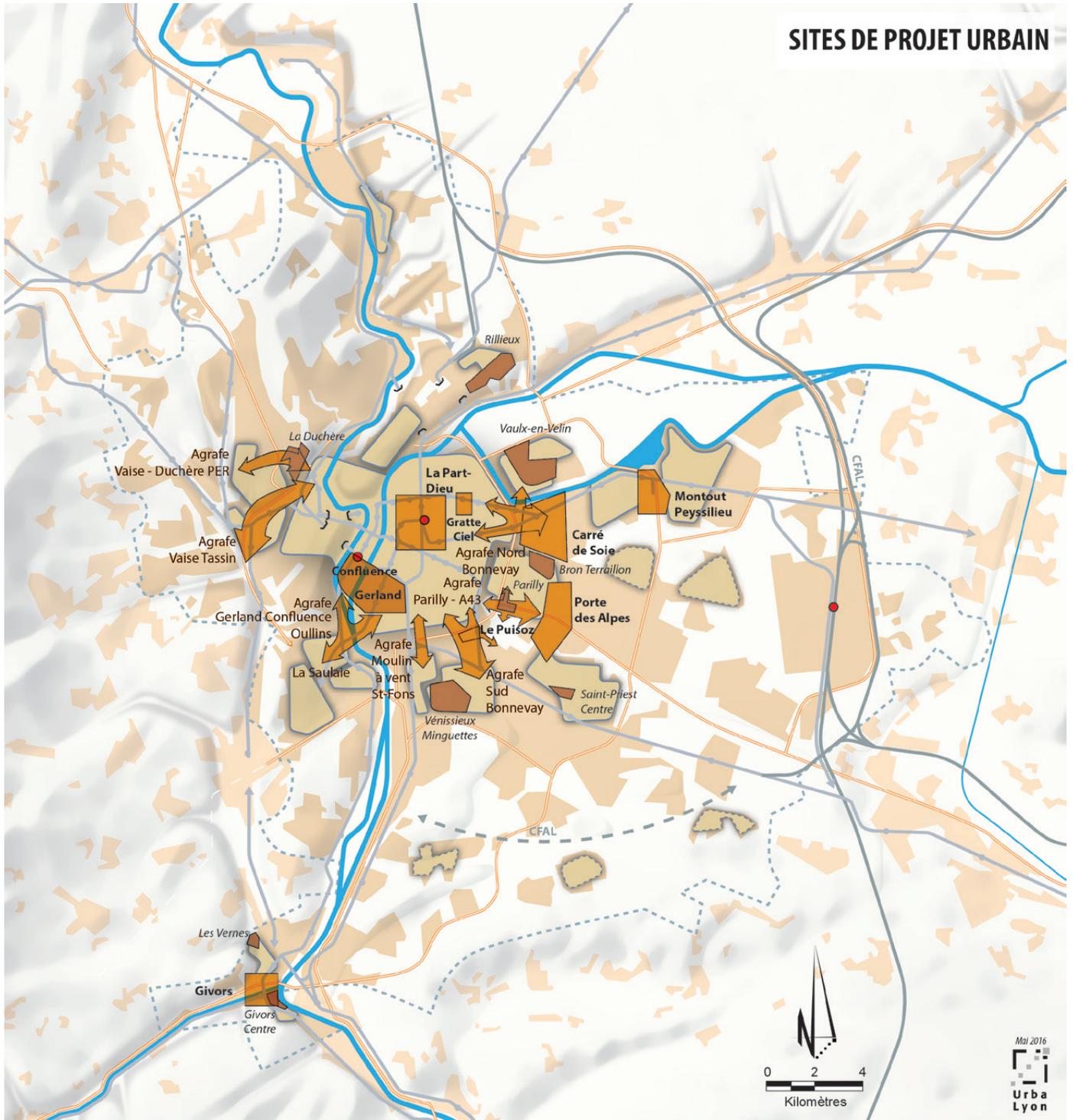
Le Doo identifie des « corridors urbains » correspondant aux territoires urbains directement desservis par le réseau de transports collectifs d'agglomération, ou ayant vocation à l'être, situés le long des axes de ce réseau.

Ces corridors urbains sont des lieux privilégiés pour des opérations :

- de renouvellement urbain,
- de développement résidentiel solidaire,
- de diversification de l'offre de logements,
- de densification de l'habitat,
- de mixité fonctionnelle.

Les voiries qui structurent les corridors urbains sont reconverties, dans la mesure du possible et lorsque cela est justifié, en boulevards urbains. Elles accueilleront de manière privilégiée des aménagements favorables aux transports collectifs et aux modes doux.

SITES DE PROJET URBAIN



Mai 2016  
 Urba  
 Lyon

- Site de projet urbain :**
- site métropolitain
  - agrafe urbaine
  - grand projet de ville
  - polarité

- Réseau express :**
- réseau express de l'aire métropolitaine
  - gare de niveau euro-régional
  - autre gare

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

## DES SITES DE PROJET URBAIN

Emblématiques de la volonté de dynamisme résidentiel du PADD et porteurs d'enjeux à l'échelle de l'agglomération, des sites de projet devront concilier une diversification de l'offre pour un habitat accessible à tous les habitants, une grande qualité urbaine et environnementale, et des secteurs réservés pour l'accueil des emplois et des services.

Le Doo identifie les sites de projet urbain à mettre en œuvre prioritairement comme les «sites métropolitains», les «sites d'agrafes» et les «grands projets de ville» (cf. carte ci-contre).

### Les sites de projet urbain métropolitains

Le Doo identifie des «sites de projet urbain métropolitains» : Lyon-Part Dieu, Confluence, Gerland, Gratte-Ciel, Givors, Carré de Soie, le Puisoz, Porte des Alpes et Montout-Peyssillieu.

Ces sites sont des lieux privilégiés de mixité fonctionnelle.

Ils accueillent de manière privilégiée les grandes opérations d'urbanisme.

### Les sites d'agrafes

Le Doo identifie des «sites d'agrafes urbaines» : Nord Bonnevey, Parilly-A43, Sud Bonnevey, Moulin à Vent - Saint-Fons, Gerland - Confluence - Oullins la Saulaie, Vaise-Tassin-la-Demi-Lune, Vaise - Duchère - Pôle d'enseignement et de recherche Ecully.

Ces sites sont des lieux privilégiés du renforcement des liens urbains et sociaux entre le Centre et les bassins de vie alentours.

Ils permettent un développement résidentiel diversifié avec le maintien et l'accueil des classes moyennes et des populations modestes.

Leur aménagement nécessite de limiter l'effet de coupure généré par une infrastructure routière ou un obstacle naturel.

## Les grands projets de ville

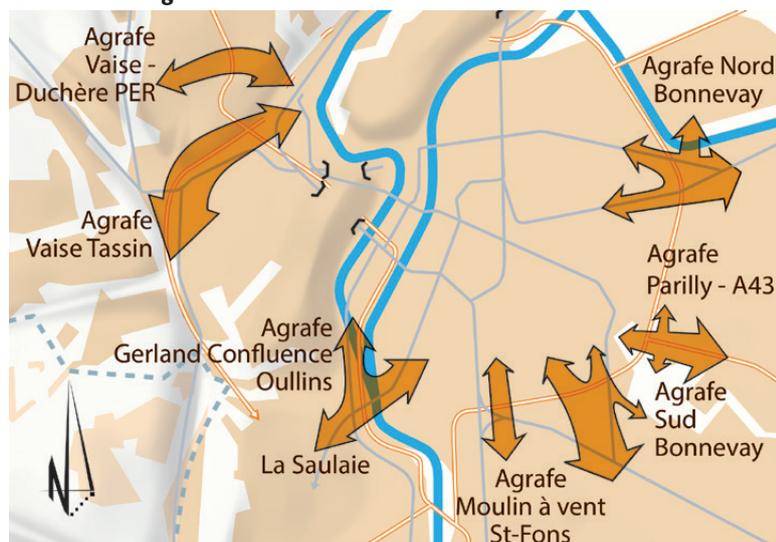
Le Doo identifie des «grands projets de ville». Ce sont les grands quartiers d'habitat social en renouvellement urbain : Vaulx-en-Velin, les Minguettes à Vénissieux, Rillieux-la-Pape, La Duchère à Lyon, Parilly et Terrillon à Bron, les Vernes et le Centre à Givors et Saint-Priest Centre.

Ces secteurs sont des lieux privilégiés de renouvellement urbain.

Le Doo fixe comme orientation la poursuite des politiques urbaines de revalorisation globale et d'intégration au reste de la ville :

- une revalorisation résidentielle incluant une diminution de la part de locatif social et le développement d'une offre en accession abordable,
- un élargissement du processus de renouvellement urbain permettant de mieux relier ces quartiers au tissu urbain et d'affirmer leur capacité à conjuguer qualité et intensité urbaine en première couronne,
- une démarche active visant la réussite éducative, le développement culturel et l'amélioration de l'accès à l'emploi pour les populations jeunes et très diverses qui constituent l'atout des grands quartiers d'habitat social.

### Schéma des agrafes urbaines



## 1.2.3. Des politiques de l'habitat et des politiques d'équipements solidaires

### UNE POLITIQUE DU LOGEMENT SOLIDAIRE

Si la mixité sociale au niveau de chaque commune ou de chaque quartier n'est pas une condition suffisante pour fonder un « Vivre ensemble », elle en est néanmoins une condition nécessaire. Or la mixité sociale est aujourd'hui incontestablement fragilisée par la hausse du foncier et celle des prix du logement et corrélativement par l'embourgeoisement excessif de certains quartiers. Ces tendances sont de nature à conforter un mouvement de ségrégation sociale.

C'est au regard de ce constat que le PADD a fixé pour objectif de mieux répondre aux besoins des personnes à revenus modestes et de favoriser la diversité sociale à l'échelle de chaque territoire. Il vise en conséquence à mettre en œuvre une politique de l'habitat qui permette au plus grand nombre de se loger dans de bonnes conditions et dans les quartiers de leur choix. Dans ce but, il vise également à mieux répartir le logement locatif social au sein de l'agglomération.

A cette fin, le Doo fixe l'objectif suivant :

**Construire entre 50 000 et 60 000 logements sociaux entre 2010 et 2030 avec la perspective d'atteindre un taux de l'ordre de 28 à 30% de logements sociaux sur l'ensemble du parc de logements.**

Il est précisé qu'il s'agit là d'un objectif vers lequel il conviendrait de tendre pour parvenir un équilibre social de l'habitat globalement satisfaisant. Il ne peut néanmoins être atteint qu'à la condition que de nouveaux outils, juridiques et financiers, soient mis en œuvre par le législateur pour mobiliser le foncier et assurer le financement des opérations.

En conséquence, les PLH :

- traduisent cet objectif par tout moyen à leur disposition pour tendre vers la réalisation de cet objectif. Ils justifient des conditions de la mise en œuvre de cette obligation de moyens ;
- s'efforcent de diversifier l'offre de logements, en mobilisant de manière équilibrée la production de logements neufs et le parc privé existant dont la vocation sociale doit être enforcée (acquisitions-améliorations par les organismes sociaux, conventionnement de logements privés) ;
- programment dans les différents territoires du Scot une part significative de logements à vocation sociale forte qui correspond aux financements PLAI et PLUS – tels que définis à la date d'approbation du Scot – en considération de l'inadéquation entre l'offre des bailleurs et la demande des ménages sur ce segment du parc.

### Les niveaux d'efforts fixés par le Doo en matière de logement social

Secteurs	Nb de logements sociaux (2010)	% parc	Nb de logements sociaux à réaliser <sup>(1)</sup> 2010 - 2030	Objectifs
				Niveaux visés en 2030 <sup>(2)</sup>
Centre	67 600	20%	26 000 - 29 000	de l'ordre de 95 000
Est	26 300	28 %	7 000 - 9 000	de l'ordre de 35 000
Sud	23 300	38%	5 000 - 7 000	de l'ordre de 30 000
Ouest	13 700	14 %	7 000 - 9 000	de l'ordre de 20 000
Nord	14 100	27%	5 000 - 6000	de l'ordre de 20 000
<b>Total Sepal</b>	<b>145 000</b>	<b>23%</b>	<b>50 000 - 60 000</b>	<b>de l'ordre de 200 000</b>

(1) Nombre de logements sociaux à réaliser en neuf ou acquisition-amélioration, avec une part significative de logements à vocation sociale forte (PLUS,PLAI).

(2) Nombre de logements sociaux selon la loi SRU ; les objectifs du Scot pourront être reconsidérés en fonction de l'évolution du contexte législatif dans le temps.

## Adapter l'effort de production en fonction des secteurs de l'agglomération

Les objectifs fixés par le Doo sont adaptées aux spécificités de chacun des secteurs de l'agglomération. Ces objectifs pourront être reconsidérés en fonction de la définition du logement social (voir encart en marge).

A cette fin,

- Les PLH précisent les objectifs de diversité sociale et de solidarité à l'échelle des bassins de vie en se référant aux valeurs données dans le tableau annexé. Les PLU traduisent ces objectifs en réservant des secteurs de mixité sociale, ou en définissant des emplacements réservés.
- Les opérations intégrant une offre de logements sociaux sont localisées prioritairement dans les polarités urbaines et dans les secteurs bien desservis par le réseau des transports collectifs d'agglomération et/ou situées à proximité des gares du réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- Les secteurs de « grands projets de ville » et l'ensemble des quartiers relevant de la politique de la ville font l'objet de mesures privilégiées de diversification de l'habitat et de renforcement du tissu d'emplois et de services. A ce titre, ils peuvent accueillir des équipements structurants de bassin de vie, voire d'agglomération.

## Orienter les politiques de l'habitat en direction de catégories de populations en situation de besoins

A cette fin, les PLH :

- portent une attention particulière à l'offre de logement en direction des publics les plus fragiles, incitent à une gestion locative adaptée comportant un suivi des personnes concernées afin qu'elles puissent suivre un parcours résidentiel. Cette offre de logements s'accompagne également de la mise en place de politiques visant à favoriser leur insertion sociale ;
- comportent un volet relatif au logement des personnes âgées et dépendantes. Il s'agit de produire, tant dans le logement social que dans le secteur libre locatif et en accession à la propriété, une offre significative et pérenne de logements adaptés correspondant aux

besoins des personnes âgées et dépendantes, afin de favoriser leur maintien à domicile et les échanges inter-générationnels.

Par ailleurs, à l'échelle des bassins de vie, cette offre de logements s'accompagne de la présence de services à domicile et d'un accès facilité aux équipements de proximité. Cette offre fait l'objet d'une coordination avec l'offre de places en structures d'accueil pour personnes âgées dépendantes qu'il convient de développer ;

- comportent un volet relatif au logement étudiant dans l'objectif de créer environ 1 000 logements par an en moyenne entre 2010 et 2030 en considération de l'objectif d'accueillir de l'ordre de 150 000 étudiants en 2030.

Les PLH s'efforceront de réaliser environ 30% de ces logements dans le parc locatif social bénéficiant de loyers accessibles.

En outre, les opérations d'aménagement et de construction portent une attention particulière et améliorent l'accessibilité aux logements et aux espaces publics des personnes à mobilité réduite.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Une charte de la mixité sociale pourrait être élaborée à l'échelle de l'agglomération en lien avec les acteurs de la chaîne du logement et les représentants de la société civile. Son objet est de constituer un référentiel de nature à favoriser, notamment par le biais d'expérimentations, la mixité sociale et intergénérationnelle. Plus généralement, elle pourrait être de nature à favoriser une agglomération plurielle assurant l'intégration de toutes les catégories de population et à renforcer les actions en faveur des personnes dépendantes en accord avec les politiques développées par les acteurs en charge de ces questions (cf. charte de l'habitat adapté du Conseil général du 24 avril 2009).

- Les politiques d'urbanisme veillent à limiter les programmes résidentiels fermés sur eux-mêmes.
- Les opérations d'urbanisme s'inscrivent dans la trame générale des villes et des bourgs, et établissent des liens avec les territoires voisins.

### La définition du logement social

est entendue au sens de la loi SRU : tous les logements appartenant aux organismes HLM et autres bailleurs qui font l'objet d'une convention APL, les foyers de personnes âgées, de handicapés, de travailleurs migrants et de jeunes travailleurs conventionnés à l'APL, ainsi que les résidences sociales et les places dans les centres d'hébergement (équivalence de un logement pour trois quand il s'agit de lits).

Voir aussi les recommandations sur la qualité de l'espace urbain pages 61 et suivantes.

## UNE POLITIQUE D'ÉQUIPEMENTS MULTIPOLAIRE

La mixité sociale, et plus largement la diversité sociale, ne sont pas des questions qui relèvent uniquement des politiques de l'habitat. Elles sont aussi en jeu au sein de l'école, dans les espaces publics, dans les transports, dans les équipements publics, les commerces, les lieux de culture et les pôles de loisirs. L'implantation de ces lieux dans l'espace urbain n'est jamais neutre de ce point de vue. De même, la mixité fonctionnelle – pluralité d'équipements dans un même secteur – est gage de diversité, notamment dans les polarités urbaines.

Faisant le constat qu'au-delà de la seule politique du logement c'est l'ensemble des politiques publiques (sport, éducation, santé, culture) qui concourt à une meilleure attractivité de l'agglomération, à une meilleure qualité de vie des habitants et à une plus grande solidarité, le PADD a fixé l'objectif de garantir aux habitants un bon niveau d'équipements et de services dans chaque bassin de vie et au sein de polarités urbaines réparties de manière équitable sur le territoire de l'agglomération. A cet égard, le renforcement d'une offre culturelle au niveau des bassins de vie doit être poursuivie car elle contribue notablement à la structuration multipolaire du territoire.

Pour la mise en œuvre de cet objectif de solidarité dans la répartition des équipements, le Doo fixe les orientations suivantes :

- les équipements de transport – Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise et réseau de transports collectifs d'agglomération – desservent les polarités urbaines et les sites de projet,
- les équipements à réaliser dans le domaine du sport, de l'éducation, de la santé et de la culture sont localisés de manière préférentielle au sein des polarités urbaines,
- des équipements structurants d'échelle d'agglomération ou métropolitaine peuvent être localisés en dehors du bassin de vie Centre (Lyon - Villeurbanne), dans les secteurs bien desservis par le Réseau express.

A cette fin,

- les politiques publiques veillent à la répartition équilibrée des équipements à l'échelle des bassins de vie et à permettre l'implantation d'équipements structurants au sein des polarités urbaines et dans les secteurs proches des principaux points d'interconnexion du Réseau express.

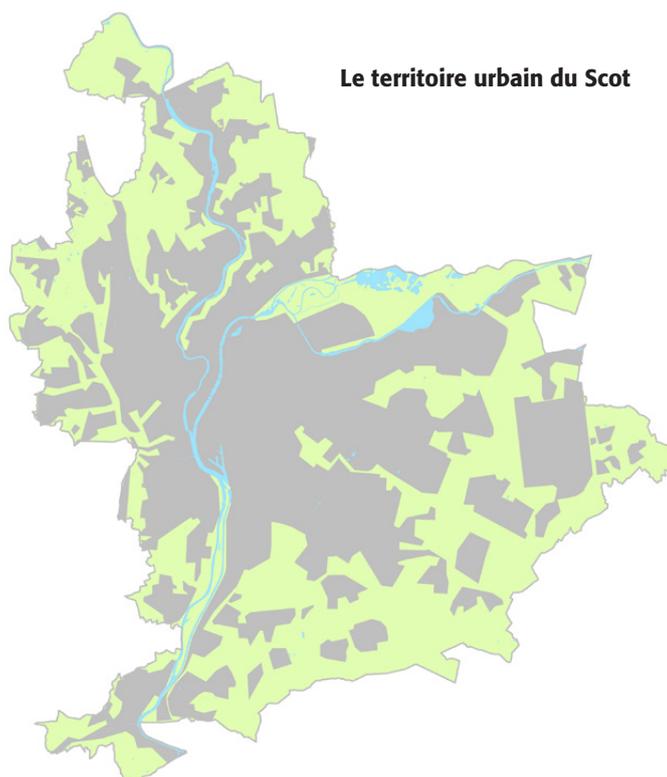
## 1.2.4. Un développement intensif et de qualité

Les orientations d'aménagement doivent concilier le respect des objectifs de développement fixés par le PADD et la nécessaire protection du patrimoine naturel et agricole. L'enveloppe d'espaces urbanisables retenue par le Doo – le territoire urbain – correspond à peu près à la moitié de la superficie totale du territoire (superficie comparable au territoire urbain du Schéma directeur, soit entre 38 000 et 39 000 hectares). Cette proportion répond au principe général d'économie d'espace fixé par le PADD.

Les extensions possibles de l'enveloppe urbaine représentent de l'ordre de 4 000 hectares maximum se répartissant comme suit :

- 2 000 hectares disponibles pour l'accueil d'activités économiques, dont 700 hectares en sites sous conditions particulières d'urbanisation (cf. partie 3) permettant l'accueil de fonctions métropolitaines ou nécessitant de grandes emprises,
- 500 hectares pour les équipements et les infrastructures,
- 1 500 hectares pour le développement résidentiel permettant l'accueil des 30 % de logements à construire sous forme d'extensions urbaines et correspondant à une intensification de l'urbanisation en extension.

Cette marge de manœuvre correspond bien à la volonté de limiter l'artificialisation du territoire.



La superficie du territoire urbain du Scot est à peu près identique à celle du territoire urbain mixte du Schéma directeur de 1992 (cartes ci-dessus).

## ORIENTATIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL INTENSIF

Le PADD fixe comme objectif la construction d'environ 150 000 logements entre 2010 et 2030.

Pour s'assurer de l'atteinte de cet objectif, le territoire urbain défini par le Doo permet - sur la base d'une utilisation plus intensive de ce territoire - de construire de l'ordre de 190 000 logements nouveaux entre 2010 et 2030.

### Un développement résidentiel plus intensif

Le Doo fixe comme orientation générale un développement résidentiel plus intensif au sein du territoire urbain, l'intensification étant mesurée au nombre de logements à l'hectare.

La compacité du développement doit être adaptée à la morphologie et au contexte des territoires selon trois formes urbaines-types (référentiel Scot décrit ci-après).

Le gain de densité n'implique pas principalement d'augmenter la densité de chaque forme d'habitat mais peut être obtenu en faisant évoluer la répartition des formes d'habitat.

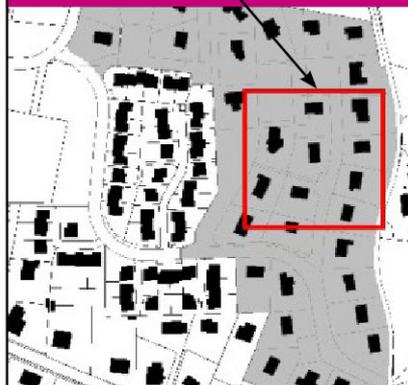
#### Carte d'identité des formes d'habitat



#### Forme 1 Individuel et Individuel « avec procédure »

NB : L'individuel « avec procédure » correspond à des maisons individuelles séparées, obtenues avec une procédure d'urbanisme (cf. photo + schéma)

Exemple : environ 10 logements/ha



#### Forme 2 Individuel groupé et habitat intermédiaire

Espace de maisons individuelles accolées ou disposées en bandes obtenu avec une procédure d'ensemble avec la possibilité d'une mixité des programmes (habitat individuel, habitat intermédiaire et petit collectif)

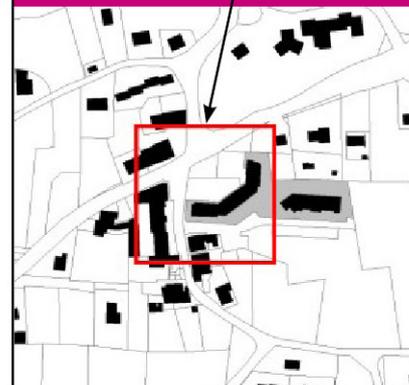
Exemple : environ 25 logements/ha



#### Forme 3 Collectif

Immeuble(s)  
de logements collectifs

Exemple : environ 70 logements/ha



## Référentiel des formes d'habitat

La répartition des formes d'habitat qui existent déjà sur le territoire doit évoluer afin d'atteindre les objectifs de production du PADD. Considérant les dynamiques de construction antérieures, le Doo formule trois orientations :

- **L'habitat individuel (forme 1)** doit être contenu. Entre 2002 et 2006, il représentait 13% des logements neufs ;
- **La forme urbaine «individuel groupé - habitat intermédiaire» (forme 2)** doit être favorisée. Cette typologie d'habitat représentait 7% de la production sur la période 2002-2006 ;
- **La forme urbaine «habitat collectif» (forme 3)** doit progresser dans la production. Cette typologie d'habitat représentait de l'ordre de 80% de la construction neuve entre 2002 et 2006.

## Des valeurs-guides pour les PLU

L'analyse du développement résidentiel entre 1990 et 2006, croisée avec les objectifs de production de logements du PADD, permet d'élaborer des orientations en termes de formes urbaines et de niveaux d'intensité de l'urbanisation.

### En renouvellement

Le Doo recommande les valeurs d'intensité suivantes dans les opérations d'habitat en renouvellement urbain :

- au sein des polarités urbaines, dans les secteurs bien desservis par les gares du Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise et par les stations du réseau des transports collectifs d'agglomération, dans les sites de projet, la densité des constructions neuves correspond aux densités existantes sans être en deçà des densités observées pour la forme 3 du référentiel Scot.
- En conséquence, les PLU prescrivent des ratios moyens d'au moins 60 à 70 logements à l'hectare sous les formes d'urbanisation les plus adaptées au contexte local.

- dans le reste du territoire urbain, les constructions neuves correspondent aux formes urbaines «intermédiaire» et «collectif», soit les formes 2 et 3 du référentiel Doo.

- En conséquence, les PLU prescrivent des ratios moyens d'au moins 30 à 35 logements à l'hectare sous les formes d'urbanisation les plus adaptées au contexte local.

### En extension

Le Doo recommande les valeurs d'intensité suivantes dans les opérations d'habitat en extension :

- au sein des polarités urbaines, dans les secteurs bien desservis par les gares du Réseau express et par les stations du réseau des transports collectifs d'agglomération, dans les sites de projet, les constructions neuves correspondent à la forme «intermédiaire» et au «collectif», soit les formes 2 et 3 du référentiel Scot.

- En conséquence les PLU prescrivent des ratios moyens d'au moins 30 à 35 logements à l'hectare, sous les formes d'urbanisation les plus adaptées au contexte local.

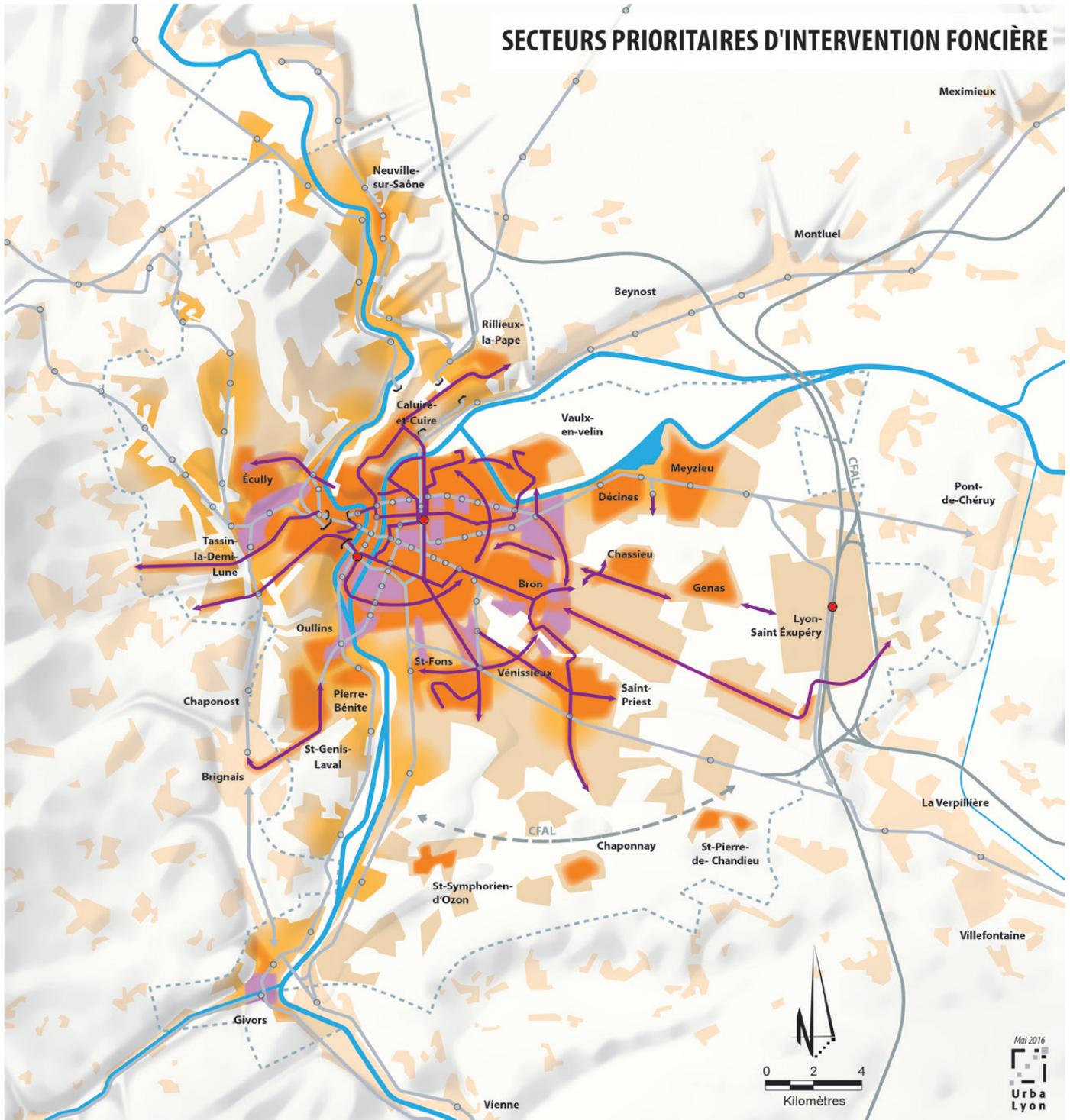
- dans le reste du territoire urbain, les constructions neuves correspondent aux formes urbaines de type «individuel» et «intermédiaire», soit les formes 1 et 2 du référentiel Scot. En fonction du contexte local, le développement résidentiel peut être plus intensif en proposant des constructions neuves en petits collectifs, soit la forme 3 du référentiel Scot.

- Les PLU visent des ratios moyens de 15 à 20 logements au moins à l'hectare. Les politiques d'urbanisme et d'aménagement définissent les formes urbaines les plus adaptées au contexte local pour atteindre cet objectif.

Les territoires à fort enjeu de développement, définis comme prioritaires pour l'urbanisation, doivent faire l'objet d'une politique de vigilance foncière coordonnée à l'échelle de l'agglomération.

**NB** : les ratios moyens mentionnés ci-contre s'entendent à l'échelle de la commune. Ils autorisent des traitements différenciés d'un espace à l'autre, et selon que les opérations d'aménagement se situent dans les secteurs du tissu urbain constitué (renouvellement, dents creuses) ou dans les secteurs en extension. (Un guide précisera les conditions de transcription de ces valeurs-guide dans les PLU).

## SECTEURS PRIORITAIRES D'INTERVENTION FONCIÈRE



- secteur prioritaire pour le développement urbain et la réalisation d'équipements (polarités)
- secteur prioritaire bien desservi (gares du réseau express, corridors urbains)
- secteur prioritaire pour la réalisation de grandes opérations d'aménagement mixte (sites de projet)

### Réseau de transports collectifs :

- réseau express de l'aire métropolitaine
- réseau d'agglomération
- gare de niveau euro-régional
- autre gare

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

## LA POLITIQUE FONCIÈRE EN APPUI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT

Le Doo identifie un certain nombre de secteurs de priorisation foncière.

Il s'agit d'orienter de manière privilégiée l'intensification de l'urbanisation en fonction de la nature des territoires :

- sur les polarités urbaines, pour le développement urbain accompagné de services et d'équipements,
  - sur les secteurs bien desservis par les transports collectifs (autour des gares du Réseau express, corridors urbains),
  - sur les secteurs prioritaires pour la réalisation de grandes opérations d'aménagement mixte (sites de projet, agrafes).
- La politique foncière d'agglomération doit être poursuivie au service des orientations du Doo, notamment au sein des secteurs prioritaires (carte ci-contre).

## Des exemples d'intensité pour les opérations d'urbanisme

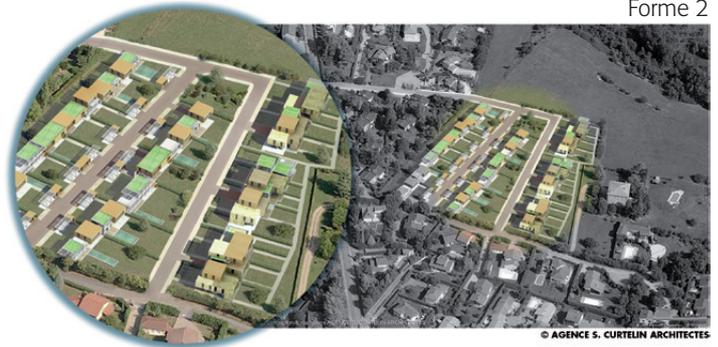
Les schémas architecturaux suivants illustrent l'intensification du développement résidentiel voulue par le Doo. Ils montrent que l'intégration de typologies d'habitat de plus en plus denses (explication des gains de densité et de logements) peut aller de pair avec la qualité urbaine des opérations. A l'appui de ces exemples, le Doo recommande de tendre vers une intensification qualitative de la production de logements et recommande dans tous les cas d'adapter le gain de densité aux contextes urbains.

Forme 2

### Individuel groupé

Exemple de densité (ci-contre) de l'ordre de 15 logements/ha

Forme 2

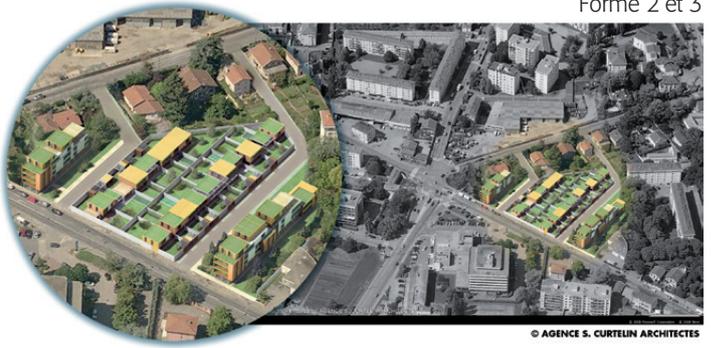


© AGENCE S. CURTELIN ARCHITECTES

### Habitat intermédiaire

Exemple de densité (ci-contre) de l'ordre de 35 logements/ha

Forme 2 et 3



© AGENCE S. CURTELIN ARCHITECTES

### Individuel groupé + collectif

Exemple de densité (ci-contre) de l'ordre de 60 logements/ha

Forme 3



© AGENCE S. CURTELIN ARCHITECTES

### Habitat collectif

Exemple de densité (ci-contre) de l'ordre de 70 logements/ha

Forme 2 et 3



© AGENCE S. CURTELIN ARCHITECTES

### Individuel groupé + collectif

Exemple de densité (ci-contre) de l'ordre de 100 logements/ha

Forme 3



© AGENCE S. CURTELIN ARCHITECTES

### Habitat collectif

Exemple de densité (ci-contre) de l'ordre de 200 logements/ha

Les schémas ci-dessus sont illustratifs. Ils sont une traduction imagée des orientations en matière de gain de densité.

**Ils ne constituent en aucun cas des modèles architecturaux**

## L'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE

Les opérations d'habitat plus denses ne peuvent s'entendre que si la qualité globale du cadre de vie est améliorée pour permettre au territoire de rester attractif pour les populations nouvelles.

Il s'agit de promouvoir des formes urbaines diversifiées et imaginatives bénéficiant d'un bon niveau de services (transport, commerces) et répondant tant aux exigences collectives d'économie du foncier qu'aux aspirations individuelles des habitants qui souhaitent bénéficier d'aménités proches de celles de la maison individuelle. La présence, au sein de quartiers denses, du végétal et de la nature, la capacité à assurer les « respirations » nécessaires (notamment par des cônes de vues préservés) doivent permettre d'obtenir le confort urbain nécessaire aux opérations d'habitat dense.

### La réduction des nuisances générées par les transports

Le Doo préconise des politiques d'urbanisme et de déplacement en faveur des transports collectifs, des piétons et des cyclistes. Il recommande également des réaménagements de voiries pour modérer la vitesse.

Ces deux orientations générales sont fondamentales pour l'amélioration de la qualité de vie dans le territoire urbain, mais aussi pour l'amélioration de la santé publique (qualité de l'air, bruit).

Le Doo vise l'abaissement des niveaux de pollution sur l'ensemble de l'agglomération, plus particulièrement le long des grandes artères urbaines et aux abords des infrastructures routières de type autoroute ou voie rapide urbaine.

Le Doo préconise des aménagements en faveur des modes alternatifs à la voiture sur l'emprise même de ces infrastructures et l'abaissement général des vitesses.

Le Doo recommande d'intensifier les efforts pour faciliter les déplacements piétons (« zones tranquilles », trottoirs larges et ombragés, jardins ouverts).

Le Doo recommande d'orienter au mieux les bâtiments afin de préserver les pièces sensibles des bruits extérieurs et de concevoir des bâtiments d'habitation dont la forme limite les façades exposées.

➤ Les opérations d'aménagement intègrent la protection des habitants par rapport aux nuisances sonores,

au-delà du seul respect de la réglementation qui vise à l'isolation phonique aux abords des voies classées bruyantes. Elles mettent en œuvre des principes de construction visant à dégager des espaces de calme, à adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit et à utiliser des bâtiments écrans.

### Territoire autour de Lyon-Saint Exupéry

Pour la mise en œuvre de la DTA dont les orientations visent à limiter la population exposée aux nuisances aériennes et la capacité d'accueil réelle totale en population de chacune des communes de Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure, telle qu'elle résulte du Pos et du PLU opposable à la date d'approbation du Scot (la DTA a arrêté cette capacité à la date du 1<sup>er</sup> mars 2005), peut être pleinement utilisée mais ne peut pas être augmentée. Seules des adaptations mineures des enveloppes urbaines peuvent être définies, en accord avec l'État et le Sepal.

En outre, ces 6 communes visent à ne pas dépasser un plafond de l'ordre de 31 500 à 32 000 habitants à horizon 2030. Les collectivités se répartissent cet accueil de population au sein des documents de programmation et planification intercommunaux.

### La réhabilitation du parc de logements anciens

#### Intensifier les efforts pour la réhabilitation du parc de logements anciens

La production d'environ 7 500 logements neufs chaque année en moyenne est un objectif important du Doo mais non suffisant pour garantir un parc de logements aux normes sur le plan du confort, de la qualité architecturale, et du respect de l'environnement. Or en 2030, le parc de logements sera constitué à plus de 80 % par le parc actuel.

Le parc de logements anciens, souvent localisé dans les polarités urbaines, est un enjeu pour le développement résidentiel. Sa nécessaire réhabilitation doit contribuer à la diversité sociale et s'inscrire dans la logique de développement durable.

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- intensifier les efforts pour la réhabilitation du parc privé, notamment au niveau des « polarités urbaines » et des « sites de projet », afin de garantir une diversité de l'offre de logements,

en particulier à destination des populations fragilisées - personnes seules, étudiants, jeunes actifs, familles monoparentales (voir carte page 50),

- résorber l'habitat indigne,
- contribuer à la valorisation du patrimoine bâti existant tout en améliorant la qualité des espaces de vie privés,
- assurer des conditions de logement garantissant la qualité de vie et la santé des résidents.

#### Permettre le maintien sur place des populations résidentes

Le Doo énonce les recommandations suivantes :

- la fonction sociale du parc de logements privés sera préservée à l'occasion d'opérations de réhabilitation, en privilégiant le maintien sur place des populations résidentes ; cette stratégie de maintien des populations nécessitera d'adapter les équipements et les services aux besoins ;
- les opérations d'acquisition de logements anciens par les bailleurs sociaux et l'accession sociale à la propriété dans le parc ancien seront favorisées.

#### Améliorer les normes environnementales dans le parc ancien

Les exigences fixées dans le présent chapitre pour l'habitat en matière environnementale sont applicables à la réhabilitation du parc ancien. A cette fin, le Doo préconise :

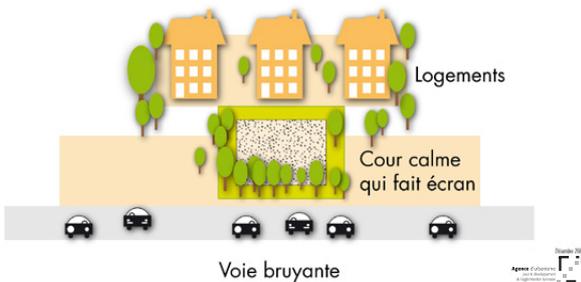
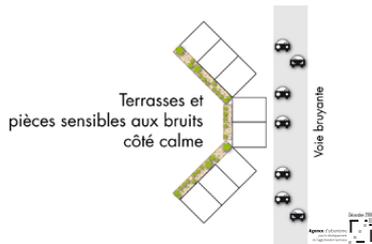
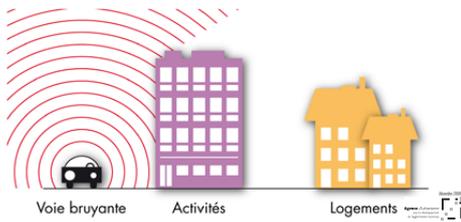
- des actions de réhabilitation permettant de s'approcher des objectifs de performance thermique et phoniques des constructions neuves,
- l'amélioration de l'accessibilité des logements dans le parc ancien en prenant en compte les difficultés de mobilité des résidents.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

La réhabilitation du parc de logements anciens nécessite la mise en place d'actions partenariales de grande envergure associant les collectivités, les bailleurs publics et les opérateurs privés. Les PLH préciseront la nature des actions à conduire et les moyens afférents.

Voir aussi le chapitre 2.3. « Orientations en matière de déplacement des personnes », page 113

Illustrations non prescriptives de la prise en compte de la nuisance sonore



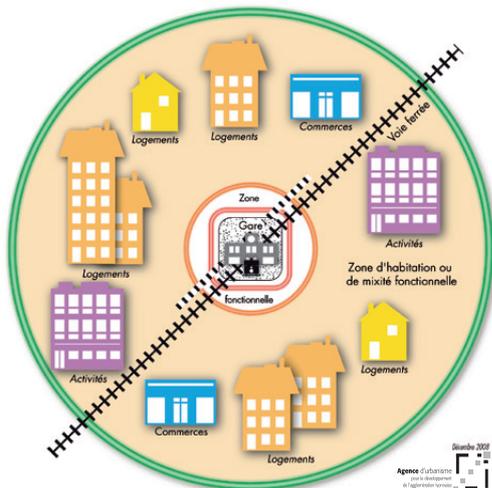
Concevoir le long des voies bruyantes des « **bâtiments écrans** » non dédiés à l'habitat afin de protéger les logements de la source du bruit.

Mettre en œuvre des principes d'aménagements et de construction permettant de dégager des **espaces de calme** à l'arrière des bâtiments en utilisant l'effet d'écran du bâtiment.

Limiter les façades directement exposées par l'aménagement de « **territoires tampons** ».



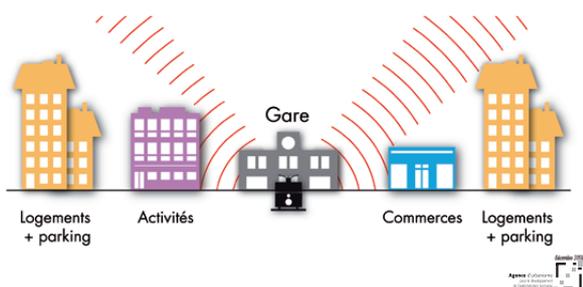
Source : Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise inspiré du « Plan local d'urbanisation & bruit »



Favoriser la **densification autour des gares** : périmètre de vigilance pour la prévention de la nuisance sonore.

HH	Voies ferrées	■■■■	Espaces de la voie consacrés aux accélérations et décélération
	Bât de la gare et matériel roulant		Zone de densification autour de la Gare
	Espaces à proximité immédiate de la gare		Zone d'habitations ou de mixité fonctionnelle
	Abords de la gare		

Source : Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise - inspiré des travaux de la Mission Déplacement, DGDU, Grand Lyon.



Quartier de gare

- accueillir des activités dans des bâtiments écran,
- mettre en œuvre le principe d'épandage,
- ne pas construire de logements près des voies ferrées,
- orienter les bâtiments en fonction de leur exposition au bruit,
- réaliser une organisation intérieure des pièces sensibles adaptée à l'exposition au bruit,
- conserver des zones calmes (cœurs d'îlots, espaces publics).

## L'amélioration énergétique de l'habitat

Le PADD fixe des objectifs en matière de diversification et d'amélioration énergétique de l'habitat.

Le Doo recommande qu'un effort substantiel soit fourni sur l'amélioration de l'isolation et l'utilisation d'énergies renouvelables. Il s'agit de viser à court terme, pour les bâtiments neufs d'habitation, la généralisation de la construction basse consommation, de développer les bâtiments à énergie passive ou positive à l'horizon 2030, et contribuer ainsi à la « neutralité carbone » du développement urbain. Pour atteindre ces objectifs, le Doo formule trois orientations :

- inciter à la mise en œuvre de programmes ambitieux de réhabilitation thermique du parc existant,
- favoriser les énergies renouvelables dans l'habitat individuel et collectif, dans la construction neuve et la rénovation,
- favoriser l'émergence d'éco-quartiers, qui cherchent dès leur conception à se raccorder à un réseau de chaleur existant, ou à en créer le cas échéant.

	Part du végétal dans le territoire urbanisé
Jardins des tissus pavillonnaires peu denses	14%
Cultures annuelles et prairies	13%
Espaces boisés	5%
Espaces récréatifs (parcs et jardins)	2%
... soit 35% d'espaces verts dans la surface totale du territoire urbanisé	

Source : Spot Thema 2005

## Des référentiels pour les opérations d'aménagement et pour les constructions

Pour que les projets d'aménagement participent à cet effort de qualité du développement urbain, le Doo recommande le recours à un système de références adaptées à la nature des projets à conduire (analyses environnementales pour les zones urbaines en extension et référentiels pour les bâtiments). La prise en compte de ces références permet de relever la qualité des espaces publics, celle de l'habitat et la performance énergétique des logements.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Pour les constructions nouvelles et existantes, le Doo recommande l'élaboration d'un référentiel pour la qualité environnementale du bâti en cohérence avec les outils existants, explicitant les objectifs environnementaux de l'agglomération. Les collectivités publiques respectent ce référentiel pour les constructions qu'elles réalisent et le recommandent auprès des constructeurs auxquels elles cèdent des terrains leur appartenant.

Pour l'ensemble des constructions, il a un statut de recommandation dans l'attente d'une évolution de la réglementation permettant de le rendre prescriptif.

## Le renforcement de la place de la nature en ville et du végétal au sein du territoire urbain

Le Doo préconise le renforcement de la place de la nature en ville et du végétal au sein du territoire urbain. Celui-ci doit faire l'objet de mesures pour renforcer la place des arbres, des espaces verts, des parcs et des plantations de tous ordres dans les projets urbains et création d'espaces publics, afin d'embellir le paysage urbain, de maintenir une biodiversité urbaine et de lutter contre la formation d'îlots de chaleur.

- Le renforcement de la place de la nature en ville et du végétal au sein du territoire urbain doit porter sur les espaces publics et sur les voiries. Il doit favoriser la biodiversité, par le choix d'essences et par des dispositifs spécifiques (toiture et mur végétalisés, nichoirs)

Le Doo préconise en outre le maintien d'espaces non bâtis, en particulier d'espaces verts gérés de façon extensive permettant le développement de nature sauvage en ville (espaces verts favorables à la flore spontanée, aux insectes et notamment aux pollinisateurs) et d'îlots de biodiversité en réseau créant des trames écologiques y compris en milieu urbain dense.

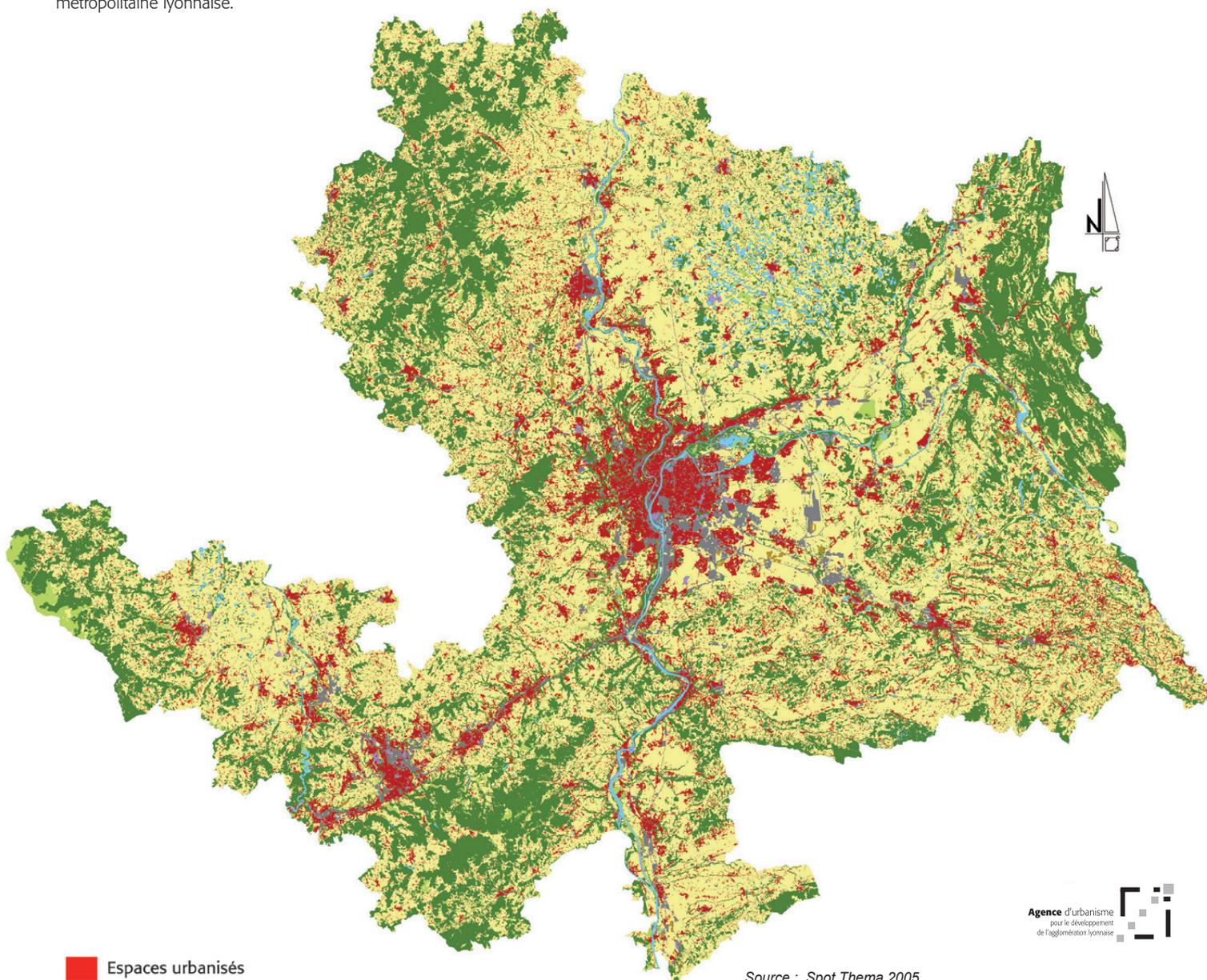
Voir aussi le chapitre 1.3 Orientations pour l'amélioration de l'environnement

## Référentiel Habitat durable du Grand Lyon - synthèse des recommandations

Echelle	Contenu
<b>Territoire</b>	Recherche de la meilleure insertion du bâtiment dans une perspective d'aménagement durable du territoire
<b>Parcelle</b>	Recherche des meilleurs arbitrages entre les différentes priorités environnementales dans l'aménagement de la parcelle : <ul style="list-style-type: none"> <li>- qualité et confort des espaces extérieurs,</li> <li>- respect des riverains,</li> <li>- qualité «écologique» des espaces vivants (faune et flore),</li> <li>- favoriser la qualité environnementale du bâti,</li> <li>- mesures pour assurer la priorité aux déplacements les moins polluants.</li> </ul>
<b>Bâti</b>	Recherche des meilleurs arbitrages entre les différentes priorités environnementales dans l'aménagement de l'espace du bâti : implantation et orientation des bâtiments, volumétrie et traitement des façades, disposition des espaces intérieurs.
<b>Choix constructifs et choix des systèmes techniques</b>	La recherche des meilleurs arbitrages entre les différentes priorités environnementales dans les choix de principes constructifs, d'équipements et de matériaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>- critères techniques,</li> <li>- durabilité, maintenance, évolutivité,</li> <li>- économie de ressources, maîtrise des risques sur l'environnement, limitation des déchets ultimes</li> <li>- santé,</li> </ul>

### L'occupation des sols dans l'aire métropolitaine

Sur la période 2000 - 2005, le taux d'artificialisation du territoire de l'agglomération lyonnaise par habitant supplémentaire a été le plus faible de l'aire métropolitaine lyonnaise.



- Espaces urbanisés
- Surfaces industrielles ou commerciales, et infrastructures de communication
- Extraction de matériaux, décharges, chantiers
- Espaces de loisirs et de découverte
- Espaces agricoles
- Espaces boisés
- Autres espaces naturels ou semi-naturels
- Surfaces en eau

Source : Spot Thema 2005



## 1.3. ORIENTATIONS POUR L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le Scot place la préoccupation environnementale au cœur d'un projet d'aménagement ambitieux, équilibré et durable.

En présentant de manière distincte les orientations pour l'amélioration de l'environnement, le Doo entend donner, à la suite du PADD, toute sa portée au principe d'intégration induit par le développement durable et selon lequel les exigences de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions publiques.

Il s'agit donc de conforter l'efficience des orientations retenues au titre d'une part du rayonnement et du développement économique, d'autre part d'une politique de l'habitat ambitieuse, en les évaluant à l'aune de leurs « effets notables probables sur l'environnement, y compris sur des thèmes comme la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs », (directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement - annexe I).

C'est l'objet du présent titre que d'exposer cette démarche sous la forme d'orientations relatives à la préservation des ressources naturelles et à l'amélioration de l'environnement urbain, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air et, enfin, à la qualité de la vie, la santé et la sécurité des habitants, outre la gestion des risques et la réduction des nuisances.

## 1.3.1. Orientations pour la préservation des ressources naturelles

**Principe de précaution** : lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage (Article 5 de la Charte constitutionnelle de l'environnement).

La principale ressource utilisée pour l'alimentation en eau potable est la nappe alluviale du Rhône captée principalement à Crépieux-Charmy et par 4 autres captages périphériques. Sont également utilisées les nappes de l'Est lyonnais et de la Saône.

**Les ressources permettent de répondre aux besoins futurs** en eau potable (en prenant pour hypothèse un accroissement de la population d'environ 10 % d'ici à 2030 avec une consommation équivalente à la consommation actuelle) dans des conditions actuelles de fonctionnement hydrologique des nappes. Toutefois, il est démontré que compte tenu des changements climatiques, une réduction significative des débits d'étiage du Rhône est susceptible de menacer l'approvisionnement en eau de l'agglomération.

Dans les couloirs de la nappe de la plaine de l'Est se conjuguent des prélèvements pour l'eau potable, l'industrie et l'agriculture. Il en résulte des conflits d'usage et son équilibre quantitatif pourrait ne plus être assuré à long terme. Un plan de gestion de la ressource en eau (PGRE) est en cours d'élaboration pour encadrer les prélèvements des différents usages. L'équilibre quantitatif de la nappe de la molasse est également fragile.

Le territoire de Miribel Jonage, fait aussi l'objet de fortes tensions entre usages, au cœur des périmètres de protection des captages de Crépieux-Charmy et du Lac des Eaux Bleues.

Les politiques d'aménagement doivent être attentives à ne pas déstabiliser ces ressources.

### ORIENTATIONS POUR LA PRÉSERVATION DES NAPPES, LA MAÎTRISE DES EAUX PLUVIALES ET L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES

En compatibilité avec les orientations du Sage de l'Est lyonnais et du Sdage du bassin Rhône Méditerranée, le Doo prend des dispositions en matière de prévention des pollutions, de limitation de l'imperméabilisation des sols, de gestion des eaux pluviales et de gestion raisonnée des carrières.

#### Viser un bon état des masses d'eau

Dans la perspective d'atteindre un bon état écologique de l'ensemble des masses d'eau du territoire et en compatibilité avec le Sdage et le Sage de l'Est lyonnais, le Doo instaure les principes suivants :

- un principe de précaution concernant les usages des sols dans les secteurs de vigilance (cf. carte p. 68) : limitation de l'imperméabilisation et prévention des pollutions pour les opérations d'aménagement, les activités agricoles, industrielles, les activités artisanales polluantes et la construction d'infrastructures nouvelles,
- un principe de préservation des ressources souterraines, voire de restauration de leur équilibre quantitatif, et de préservation des eaux de surface,
- un principe d'économie de la ressource en eau et de protection des captages prioritairement pour les usages d'alimentation en eau potable sur l'Isle de Miribel, la plaine de l'Est lyonnais, le Val de Saône ainsi que Grigny et Ternay.
- un principe de diversification de la ressource souterraine pour sécuriser l'alimentation en eau potable à l'échelle de l'agglomération.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Les collectivités et syndicats compétents sont invités à mener une réflexion conjointe, à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, sur la gestion de la ressource en eau (diversification, sécurisation de l'approvisionnement, etc.).

### Des développements urbains fonction des capacités d'alimentation et de traitement des eaux usées

Le niveau et la spatialisation du développement urbain visé par le Scot est compatible avec les capacités du territoire en matière d'alimentation en eau et de dépollution (cf. Etat initial de l'environnement).

- Le Doo fixe comme orientation un niveau de développement urbain des communes adapté aux capacités de systèmes locaux d'alimentation en eau potable et à la capacité et à la performance des systèmes d'assainissement situés en aval des zones de collecte.

En conséquence, le Doo préconise la réalisation de schémas d'assainissement.

### Permettre la valorisation collective des eaux pluviales en favorisant l'infiltration

#### Orientation générale

Le Doo localise une enveloppe d'espaces non urbanisables conséquente, proche dans son étendue de celle du Schéma directeur de 1992.

Cette enveloppe d'espaces non urbanisables – près de la moitié de la superficie totale du Scot – permet de limiter l'artificialisation des zones situées au droit des couloirs de circulation des nappes, pour permettre leur réalimentation.

Pour respecter le cycle naturel de l'eau, il s'agit de faciliter l'infiltration des eaux pluviales (systèmes de stockage temporaire des eaux pluviales en vue de leur restitution aux milieux naturels), de manière à ne pas accroître les inondations, les pollutions massives et à soutenir l'étiage des ruisseaux.

Ainsi, dans l'ensemble de l'agglomération :

- un principe général de gestion optimisée des eaux pluviales est adopté pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales non polluées dans la nappe. Les communes couvertes par le Sage élaborent des outils réglementaires déclinant leur politique de gestion des eaux pluviales (zonage d'assainissement pluvial, zonage de ruissellement, règlement associé,...) et les intègrent dans leurs documents d'urbanisme,
- si l'infiltration est possible, le rejet à débit régulé d'eaux pluviales non polluées dans les cours d'eau est favorisé,
- en l'absence d'exutoire naturel proche, une attention particulière est portée à la limitation et à la compensation des imperméabilisations.

Toute action de valorisation individuelle (citerne, réservoir, ...) qui vise par stockage à réduire les volumes et débits rejetés en collecteur d'assainissement et toute action de récupération et de réemploi des eaux de pluie (arrosage, nettoyage des rues, irrigation,...) sont favorisées. De manière générale, les rejets d'eaux pluviales dans le réseau d'assainissement collectif ne doivent être autorisés que de manière dérogatoire en dernier recours.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Les actes d'aménagement prennent en compte les bonnes pratiques d'assainissement pluvial définies par le Sage et la Métropole de Lyon (référentiel, guides méthodologiques de préconisations,...)

### Favoriser une gestion économe de l'eau

Les enjeux de préservation de la ressource en eau de l'agglomération incitent à développer une gestion économe de l'eau des nappes du Rhône, de l'Est lyonnais et de la Saône.

Conformément à la stratégie du Sage de l'Est lyonnais et au schéma général d'alimentation en eau potable de la Métropole de Lyon, le Doo préconise le recours à des procédés adaptés dans la construction neuve à même de réduire les besoins journaliers en eau potable. Conformément

au règlement du Sage, tout projet de rénovation ou de construction neuve de bâtiments sous maîtrise d'ouvrage publique ou aidé par des fonds publics mentionne les moyens mis en oeuvre pour assurer une gestion économe de l'eau.

Les dispositions permettant les économies d'eau doivent être intégrées dans la conception des opérations d'urbanisme et des projets urbains.

Les collectivités et les entreprises réduisent leurs usages en adoptant des dispositifs économes en eau.

Le Doo incite les collectivités distributrices à mettre en place des programmes pluriannuels de renouvellement des réseaux fuyards conformément aux préconisations du Sdage.

### Préserver les ressources en eau

Le Scot établit des prescriptions en fonction de la sensibilité et de l'éloignement au point de captage.

- Dans les périmètres de protection rapprochés, l'usage du sol est limité et conditionné, dans le respect des arrêtés préfectoraux en vigueur.

Par ailleurs, les collectivités compétentes mettent en oeuvre des moyens de nature à assurer la reconquête des périmètres déjà urbanisés, notamment quand il s'agit d'activité économique, chaque fois que cela se révèle nécessaire.

- Dans les périmètres de protection éloignés, les constructions et les aménagements, lorsqu'ils sont autorisés, intègrent des dispositifs de nature à prévenir tout risque de pollution de la nappe phréatique. Des usages plus compatibles avec la sensibilité du lieu sont recherchés.
- Les PLU intègrent les périmètres et les programmes d'action des aires d'alimentation de captage conformément aux arrêtés préfectoraux.

- Dans les secteurs de vigilance identifiés par le Doo (carte page suivante), un principe de précaution vis-à-vis des pollutions, diffuses et accidentelles, et de l'imperméabilisation des sols doit être développé au droit des couloirs de circulation des nappes, dans les zones de sauvegarde au sens du Sdage 2016-2021, ainsi que de la zone d'alimentation de la nappe de la Molasse (située sous les Balmes viennoises). Les PLU établissent des règles pour que les opérations d'aménagement respectent le cycle naturel de l'eau avec prévention des pollutions diffuses et accidentelles.

Le Doo rappelle le rôle prioritaire pour l'alimentation en eau potable de l'île de Miribel-Jonage.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Les captages prioritaires font l'objet de plans d'action de réduction des pollutions diffuses (nitrates, produits phytosanitaires).

#### Extraits du règlement opposable du Sage :

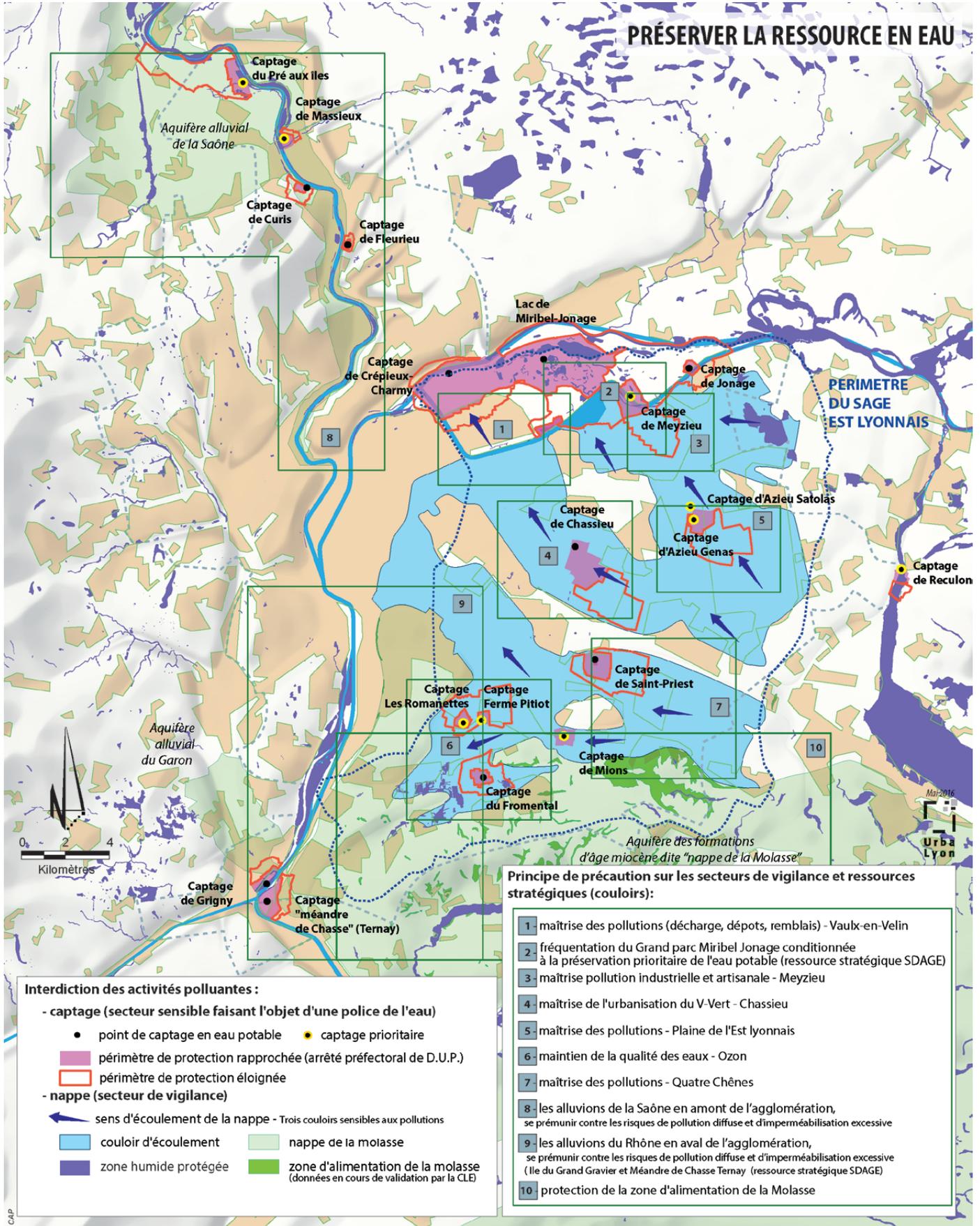
##### Article 1 – Interdiction d'activités à risques dans les périmètres de protection rapprochée des captages.

«L'ensemble des rejets des installations, ouvrages, travaux ou activités (listes des IOTA article R.214-1 du code de l'environnement) sont interdits dans les périmètres de protection rapprochés des captages d'eau potable. Les nouvelles infrastructures linéaires (...) y sont exclues.»

##### Article 3 - Implantation des nouvelles activités dans les périmètres de protection éloignée.

«Dans les périmètres de protection éloignés des captages d'eau potable, le dossier de déclaration ou d'autorisation de tout nouveau IOTA comprend un document d'incidence approfondi relatif au volet eau, met en avant des mesures de conception et d'entretien permettant d'assurer une protection des eaux souterraines (...) et, à défaut, intègre des mesures de compensation. La traversée des périmètres de protection éloignés établis par les nouvelles infrastructures linéaires est strictement réglementée.»

PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU



PERIMETRE DU SAGE EST LYONNAIS

Principe de précaution sur les secteurs de vigilance et ressources stratégiques (couloirs):

- 1 maîtrise des pollutions (décharge, dépôts, remblais) - Vaux-en-Velin
- 2 fréquentation du Grand parc Miribel Jonage conditionnée à la préservation prioritaire de l'eau potable (ressource stratégique SDAGE)
- 3 maîtrise pollution industrielle et artisanale - Meyzieu
- 4 maîtrise de l'urbanisation du V-Vert - Chassieu
- 5 maîtrise des pollutions - Plaine de l'Est lyonnais
- 6 maintien de la qualité des eaux - Ozon
- 7 maîtrise des pollutions - Quatre Chênes
- 8 les alluvions de la Saône en amont de l'agglomération, se prémunir contre les risques de pollution diffuse et d'imperméabilisation excessive
- 9 les alluvions du Rhône en aval de l'agglomération, se prémunir contre les risques de pollution diffuse et d'imperméabilisation excessive (Ile du Grand Gravier et Méandre de Chasse Ternay (ressource stratégique SDAGE)
- 10 protection de la zone d'alimentation de la Molasse

- Interdiction des activités polluantes :**
- captage (secteur sensible faisant l'objet d'une police de l'eau)
    - point de captage en eau potable ● captage prioritaire
    - périmètre de protection rapprochée (arrêté préfectoral de D.U.P.)
    - périmètre de protection éloignée
  - nappe (secteur de vigilance)
    - ➔ sens d'écoulement de la nappe - Trois couloirs sensibles aux pollutions
    - couloir d'écoulement ■ nappe de la molasse
    - zone humide protégée ■ zone d'alimentation de la molasse (données en cours de validation par la CLE)

## Orientations Sdage - Sage - Scot

Les 8 orientations fondamentales du Sdage 2016-2021	Le Sage de l'Est Lyonnais	Les orientations du Scot
<p>0. S'adapter aux effets du changement climatique</p> <p>1. Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité</p> <p>2. Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques</p> <p>3. Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement</p> <p>4. Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau</p> <p>5. Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé</p> <p>6. Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides</p> <p>7. Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir</p> <p>8. Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques</p> <p>Ces orientations sont déclinées en une centaine de dispositions.</p>	<p>Sa stratégie s'articule autour d'une orientation majeure, <b>la protection de la ressource en eau potable</b>, qui découle du caractère patrimonial de la nappe de l'est lyonnais.</p> <p>Trois autres orientations concourent ensemble à cette finalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reconquérir et préserver la qualité des eaux,</li> <li>- adopter une gestion quantitative durable de la ressource en eau,</li> <li>- bien gérer les milieux aquatiques superficiels (zones humides et cours d'eau).</li> </ul> <p>La préservation des captages est une des missions du Sage, en améliorant leur protection face aux pressions des activités agricoles, industrielles et artisanales, des infrastructures, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Un principe de précaution concernant les usages des sols dans les secteurs sensibles visant l'atteinte d'un bon état écologique de l'ensemble des masses d'eau du territoire à l'horizon 2021 ou 2027</li> <li>☞ Un principe d'économie de la ressource en eau et de protection des captages prioritairement pour les usages d'alimentation en eau potable; un principe de diversification de la ressource pour sécuriser l'alimentation en eau potable.</li> <li>☞ Un niveau de développement compatible avec les capacités du territoire en matière d'alimentation en eau et en matière de dépollution.</li> <li>☞ <b>Une enveloppe d'espaces non urbanisables – près de la moitié de la superficie totale du Scot – permettant de limiter l'artificialisation des sols dans les zones sensibles.</b></li> <li>☞ Une protection des zones humides.</li> <li>☞ Des orientations spécifiques pour compenser les imperméabilisations.</li> <li>☞ Des secteurs de vigilance où les opérations d'aménagement doivent intégrer des travaux visant le respect du cycle naturel de l'eau.</li> <li>☞ Une protection des zones exposées aux risques d'inondation intégrant des prescriptions adaptées à la nature de l'aléa.</li> </ul>

### Carrières : vers une exploitation raisonnée

Pour compenser les besoins en matériaux générés par le choix du développement, le PADD préconise une exploitation raisonnée des matériaux d'origine alluvionnaire, en particulier dans l'est de l'agglomération.

Le Doo fixe comme orientation une diversification des sources d'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise en considérant le risque d'épuisement de la ressource en granulats d'origine alluvionnaire ou fluvioglacière et la nécessaire protection de la ressource en eau.

Cette diversification s'effectue de préférence en direction des matériaux issus du recyclage. Les collectivités publiques et leurs établissements privilégient l'utilisation des matériaux recyclés pour les opérations qu'elles réalisent.

L'utilisation de matériaux issus des roches massives en provenance des sites accessibles par le fleuve ou par le réseau ferroviaire doit également, en fonction des orientations définies par le Scot, être incitée.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

La mise en place d'un dispositif de gestion coordonnée des carrières coélaboré avec l'Etat à destination des PLU doit permettre d'encadrer les conditions d'exploitation des matériaux d'origine alluvionnaire dans l'est de l'agglomération (plaine d'Heyrieux notamment), en intégrant les orientations environnementales du Doo et en prenant en compte les fonctions agricoles de cet espace, la remise en état des carrières et la gestion ultérieure des sites.

## LE SCOT, UN PREMIER OUTIL D'ADAPTATION AUX IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

### Préserver la qualité de l'air

et éviter des effets cumulatifs en termes de santé publique, des pics de chaleur ou de pollution.

### Préserver les zones humides

par le renforcement des mesures de protections existantes sur les espaces refuges (Sites Natura 2 000, Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique) et le maintien des capacités de migration de la faune.

### Promouvoir l'architecture bioclimatique\*

dans les référentiels pour améliorer le confort estival des habitants.

**Préserver les espaces naturels et les corridors écologiques**  
du réseau vert et bleu

**Protéger les espaces agricoles**  
(près des marchés urbains)

**Protéger les zones boisées**  
(régulatrice des température, support de biodiversité, puits de carbone).

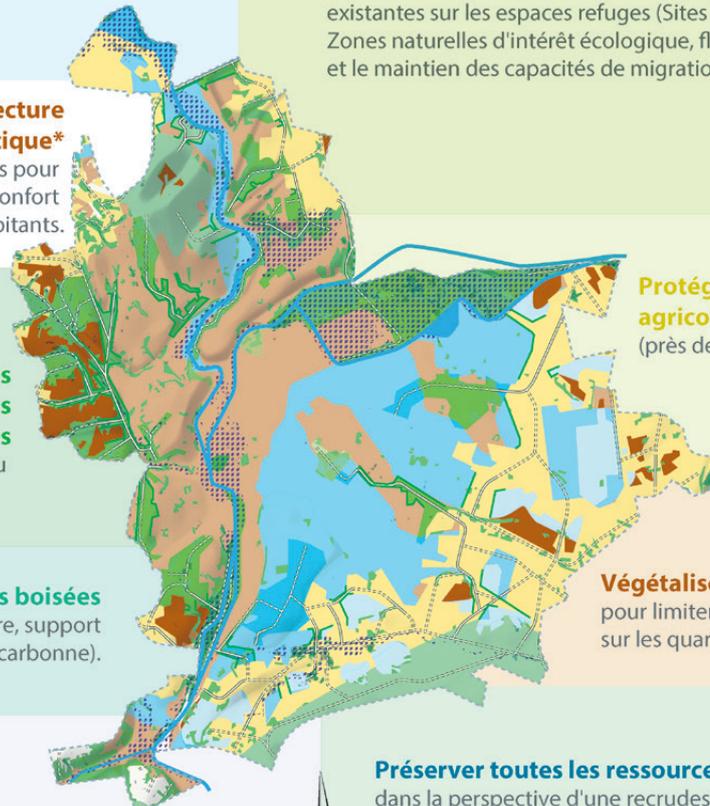
**Végétaliser le Territoire Urbain**  
pour limiter les îlots de chaleur l'été sur les quartiers denses.

### Prévenir des inondations et réduire la vulnérabilité

des territoires au regard des risques naturels (éventuelle recrudescence des phénomènes extrêmes, et en particulier les crues).

### Préserver toutes les ressources en eau

dans la perspective d'une recrudescence des périodes de sécheresse, réduction des réserves disponibles et d'une pression accrue des usages (croissance démographique, besoins de l'industrie et de l'agriculture ...).

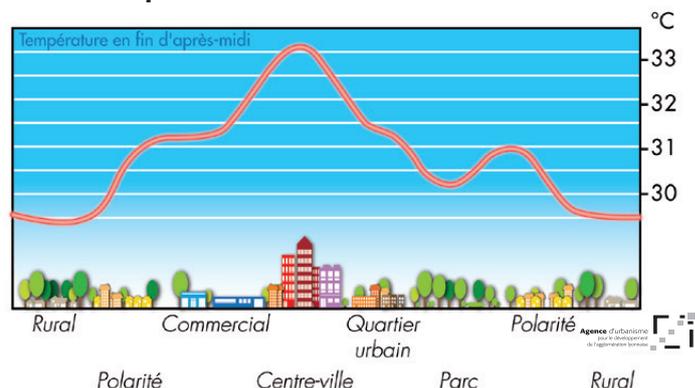


CAP \* Bâtiment dans lequel le chauffage et la climatisation sont réalisés en tirant le meilleur parti du rayonnement solaire et de la circulation naturelle de l'air.



## Profils de températures entre zones rurales et zones urbaines

**L'îlot de chaleur urbain** apparaît dans les zones les plus densément urbanisées au moment des plus fortes températures ; il peut être régulé par l'eau et la végétation dans la ville (voir croquis ci-contre).



## 1.3.2. Orientations pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre et une meilleure qualité de l'air

La lutte contre les effets du changement climatique et l'effet de serre est un des objectifs figurant dans le PADD.

La lutte contre les effets du changement climatique, c'est à dire à la fois l'adaptation au réchauffement et la limitation de ce réchauffement, est un élément déterminant pour l'attractivité du territoire et pour la mise en oeuvre d'une ville plus dense avec une qualité de vie protégée (épisodes caniculaires, baisse de la ressource en eau). Les éléments présentés sur la carte synthétisent l'ensemble des actions prévues par le Doo qui permettent au territoire de s'adapter au changement climatique.

Dans le respect des objectifs nationaux et de ceux du Plan Climat de l'agglomération lyonnaise (réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, diminution de la consommation d'énergie de 20 %, part des énergies renouvelables portée à 20 % à l'horizon 2020) et dans la perspective d'atteinte du facteur 4 (-75 %) à l'horizon 2050, le Scot se fixe un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le Doo fixe les orientations générales suivantes :

- protection des zones agricoles et des boisements,
- protection des zones humides et des réservoirs de biodiversité,
- renforcement du développement urbain à proximité du réseau de transports collectifs,
- développement de l'usage des modes doux,
- renforcement des économies d'énergie dans les bâtiments,
- recours aux énergies renouvelables,
- précaution plus forte vis-à-vis des risques d'inondations,
- valorisation du végétal en ville.

### LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET LE DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

#### Vers la neutralité carbone du développement urbain

Le Doo recommande l'amélioration de l'isolation des bâtiments et l'utilisation d'énergies renouvelables.

Pour contribuer à la neutralité carbone du développement urbain, le Doo préconise la mise en oeuvre de programmes de réhabilitation thermique du bâti existant et fixe l'objectif d'atteindre à long terme (horizon 2030 et au-delà) la généralisation des bâtiments à énergie passive ou positive.

#### Généraliser le recours aux énergies renouvelables locales

En termes de production d'énergie, le PADD préconise une utilisation accrue des ressources locales ; il recommande :

- le recours aux réseaux de chaleur pour valoriser notamment l'énergie produite par l'incinération des déchets,
- le développement des sources d'énergies locales renouvelables.

Le Doo se place dans la perspective d'atteindre, à l'horizon 2030, une proportion de l'ordre de 20 % d'énergies locales renouvelables dans la consommation globale du territoire.

- Le recours possible à l'éolien étant très limité sur le territoire du Scot, un effort systématique est produit en direction du solaire thermique dans les bâtiments neufs.

- Le raccordement ou le développement des réseaux de chaleur et des systèmes mutualisés sont systématiquement recherchés dans les zones d'activités et pour les équipements publics ou privés, gros consommateurs d'énergie.
- L'équipement des surfaces de toiture des bâtiments d'activités en panneaux solaires ou photovoltaïques est recherché.
- Les PLU veillent à favoriser et à ne pas empêcher la construction de bâtiments qui mettent en oeuvre des énergies renouvelables et qui sont conçus selon une architecture à haute qualité environnementale. Pour les nouveaux projets d'aménagement, le Doo recommande le recours à un système de références adaptées à la nature des projets à conduire, qui permet d'améliorer la performance énergétique des logements et des bâtiments d'activités :
  - un référentiel « habitat » explicitant les objectifs environnementaux pour les constructions neuves,
  - un référentiel « qualité environnementale des zones d'activités et des bâtiments »,
  - un référentiel « tertiaire ».

---

Concernant l'**encouragement à la performance énergétique**, c'est l'article L151-28 du code de l'urbanisme qui dispose que le Plan local d'urbanisme peut envisager «le dépassement des règles relatives au gabarit qui peut être modulé mais ne peut excéder 30 %, pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou qui sont à énergie positive.»

Voir aussi les chapitres

1.1 Economie, page 36 et 1.2 Habitat, page 63

**Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a été approuvé par arrêté préfectoral le 26 février 2014.**

Il prévoit 20 actions dans les secteurs industriel, résidentiel et des transports.

## LA LIMITATION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS

Conformément au PPA, le PADD instaure un principe de sobriété énergétique pour réduire les émissions polluantes et les émissions de gaz à effet de serre dans trois domaines prioritaires : les transports, l'habitat et le développement économique. C'est prioritairement dans le domaine des transports que des gains peuvent être réalisés.

### Viser une « ville des courtes distances »

Les opérations d'urbanisme sont prioritairement localisées au sein des polarités urbaines qui disposent d'un bon niveau de services et d'équipements intermédiaires, afin de favoriser les déplacements courts.

Les secteurs agricoles situés à proximité du territoire urbain peuvent accueillir une économie agricole tournée vers la vente locale des productions.

Des réseaux locaux « modes doux » connectés aux réseaux des voies vertes et aux espaces de loisirs et de découverte du territoire sont développés.

Dans les projets d'extension et de renouvellement urbains, le Doo préconise la réalisation d'aménagements permettant d'assurer la continuité, la sécurité et la convivialité des déplacements piétons et cyclistes, notamment pour l'accès aux équipements et aux pôles d'échanges avec les transports collectifs.

### Eviter la création de zones d'activités à l'écart des secteurs bien équipés

- Le développement de zones à caractère mixte (activités/logements/équipements/espaces verts) pour des activités et services compatibles avec l'habitat est privilégié pour permettre un voisinage des activités avec les réseaux de transport collectif et les services de la vie quotidienne.

### Favoriser l'utilisation des transports collectifs

- Les opérations d'urbanisme sont prioritairement localisées au sein des secteurs bien desservis ou dont la desserte est prévue par le Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise et par le réseau de transports collectifs d'agglomération.

### Changer le mode de distribution des marchandises en ville

Le PADD vise une politique innovante pour la distribution des marchandises en ville, pour réduire les nuisances et les dysfonctionnements générés par le système actuel de distribution, presque exclusivement routier.

Le Doo préconise :

- la définition de conditions de circulation et d'arrêt adaptées pour les véhicules affectés au transport de marchandises,
- la mise en cohérence des critères réglementaires d'accès des véhicules affectés au transport de marchandises dans les zones denses.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Une réflexion sur de nouveaux modes de distribution des marchandises en ville, sous la forme d'un Schéma spécifique de distribution des marchandises en ville sera intégrée aux futurs PDU.

## De nouvelles modalités de gestion et d'exploitation des voiries pour limiter leurs impacts

Le Doo fixe l'objectif de réduire le niveau de pollution de l'air dans les secteurs où il dépasse les seuils réglementaires (40 µg m<sup>3</sup> en moyenne annuelle de NO<sub>2</sub> en 2010), selon les recommandations du Plan de protection de l'atmosphère.

### Requalifier les axes autoroutiers passant au cœur de l'agglomération

Le Doo fixe les orientations suivantes :

- les voies autoroutières situées en territoire urbain doivent faire l'objet d'une meilleure intégration urbaine. L'aménagement de ces voies doit être revu en profondeur, en lien avec l'environnement urbain traversé.
- la conception des voiries nouvelles est adaptée au contexte urbain, afin de minimiser les nuisances qu'elles induisent.

En particulier, le PDU détermine les conditions permettant d'assurer un partage de l'espace public favorable aux modes doux et aux transports collectifs et une amélioration du paysage urbain.

### Abaisser les vitesses

Le Doo formule un objectif général d'abaissement des vitesses sur le réseau routier de l'agglomération afin de réduire les nuisances sonores et les émissions de polluants.

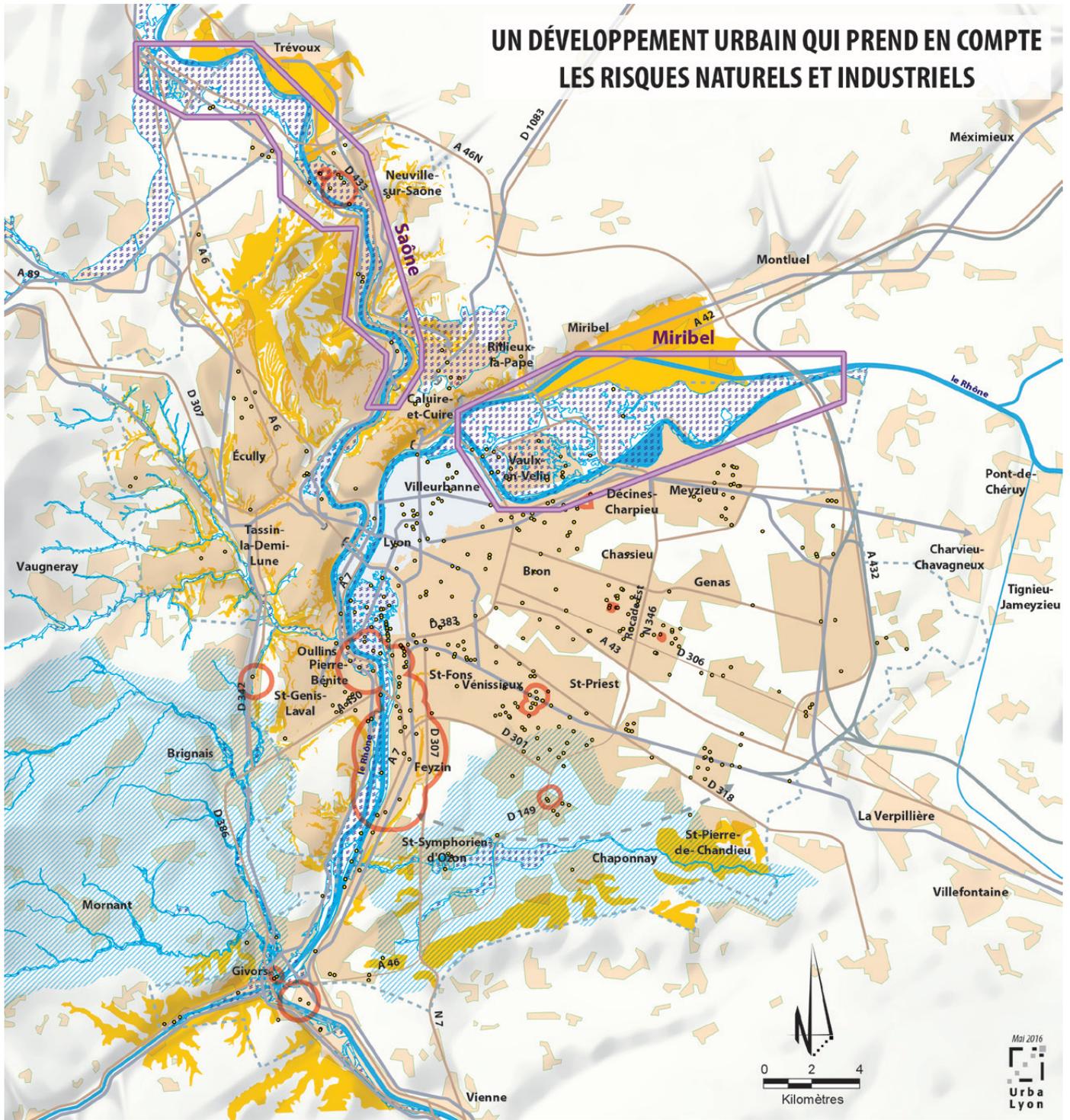
- Les secteurs du territoire urbain les plus soumis à la circulation automobile font en priorité l'objet de mesures visant un apaisement progressif des vitesses pour permettre de diminuer les niveaux de pollution de l'air et de nuisance sonore.

### Favoriser les transports collectifs

Le Doo fixe l'objectif d'un développement important de l'offre en transports collectifs à partir du Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise.

L'urbanisation autour des gares et arrêts du Réseau express garantit un renforcement de l'usage des transports collectifs pour les déplacements quotidiens au sein de l'agglomération.

## UN DÉVELOPPEMENT URBAIN QUI PREND EN COMPTE LES RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS



Mai 2016  
 Urba  
 Lyon

**Préserver le territoire des risques d'inondation de ruissellement et géologiques**

- zone exposée au risque d'inondation
- zone de risque de remontée potentielle de nappe
- zone d'apport en eaux pluviales
- zone de glissement de terrain
- Zone prioritaire d'expansion des crues du Rhône et de la Saône

**Réduire l'alea et la vulnérabilité des zones soumises à des risques :**

- établissement à risque
- périmètre d'études (PPRT prescrit) ou zone maximale de danger

**Voie concernée par le transport de matières dangereuses (TMD)**

- desserte ferroviaire
- desserte routière

# 1.3.3. Orientations pour la qualité de vie, la santé et la sécurité des habitants : gestion des risques et réduction des nuisances

## POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN QUI PREND EN COMPTE LES RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS

Le Doo identifie les sources de risques connues à la date de son élaboration.

- Dans les zones de risques identifiées, les PLU déterminent les conditions permettant d'assurer la prise en compte effective et la prévention des risques naturels ou technologiques et des nuisances de toute nature.

En particulier, la détermination des droits à construire qu'ils confèrent et les conditions imposées aux opérations de construction ou d'aménagement qu'ils autorisent sont adaptées à l'intensité du risque identifié.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Des mesures systématiques d'information des populations sont mises en œuvre.

### La prévention des risques d'inondation et de ruissellement

En compatibilité avec les orientations du Sdage, du Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) et des Plans de prévention des risques d'inondation (PPRI), le Doo détermine les orientations suivantes :

- le secteur de Miribel-Jonage - le Rhône en amont de Lyon - est une zone d'expansion des crues,
- les zones d'expansion des crues au nord de l'agglomération concernant la Saône (plaine alluviale) sont préservées de l'urbanisation et des remblaiements,
- les zones d'expansion des crues situées en amont des bassins versants des ruisseaux sont maintenues ; l'entretien des ouvrages doit en outre être assuré,
- les zones peu urbanisées touchées par le risque d'inondation sont préservées de tout aménagement de nature à en renforcer l'artificialisation et/ou à augmenter le nombre de personnes soumises au risque.

Les inondations sont accrues par certains usages des sols (imperméabilisation par l'urbanisation, pratiques agricoles) qui augmentent le ruissellement. Les zones sensibles au ruissellement concernent tout le territoire de l'agglomération, et en particulier : reliefs de l'Ouest lyonnais, Monts d'Or, Franc lyonnais, buttes morainiques de l'Est lyonnais. En zone agricole, le ruissellement pluvial peut-être à l'origine de phénomènes d'érosion et de coulées de boues, avec des impacts sur les secteurs urbains en contrebas.

- Les secteurs où les ruissellements engendrent des écoulements, des inondations ou des érosions, ainsi que les zones dites « de production » situées en amont, sont identifiés dans les PLU, afin d'assurer la prévention des risques naturels.

- Les opérations d'aménagement limitent les débits d'eaux de ruissellement évacuées dans les réseaux d'assainissement collectif en offrant des solutions compensatoires à l'imperméabilisation des sols.

- Pour les secteurs présentant les plus forts enjeux, un zonage pluvial est établi (cf. L2224-10 4° du CGCT). Les dispositions retenues sont intégrées dans le PLU (limitation ou compensation hydraulique des imperméabilisations, maîtrise des débits).

- Les PLU déterminent les modalités permettant de prendre en compte le ruissellement pluvial au niveau des zones urbaines et agricoles.

La préservation des zones humides (cf. p. 68 du Doo) contribue également à réduire les risques d'inondation et de ruissellement.

En compatibilité avec le PGRI, les collectivités compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme, et en matière de gestion et de prévention du risque d'inondation sont invitées à réduire la vulnérabilité et à améliorer la résilience des territoires exposés.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Dans le cadre d'aménagements fonciers agricoles et forestiers, des études hydrauliques seront réalisées et des mesures seront prises afin de prévenir le ruissellement et les risques d'inondation.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Les actes d'aménagement prennent en compte les bonnes pratiques d'assainissement pluvial définies par le Sage et la Métropole de Lyon (référentiel, guides méthodologiques, ...).

### La prévention des risques géotechniques

- Les PLU édictent toutes prescriptions adaptées à l'aléa pour les zones exposées à un risque de mouvement de terrain, en particulier de glissement de terrain (cf. carte ci-contre).

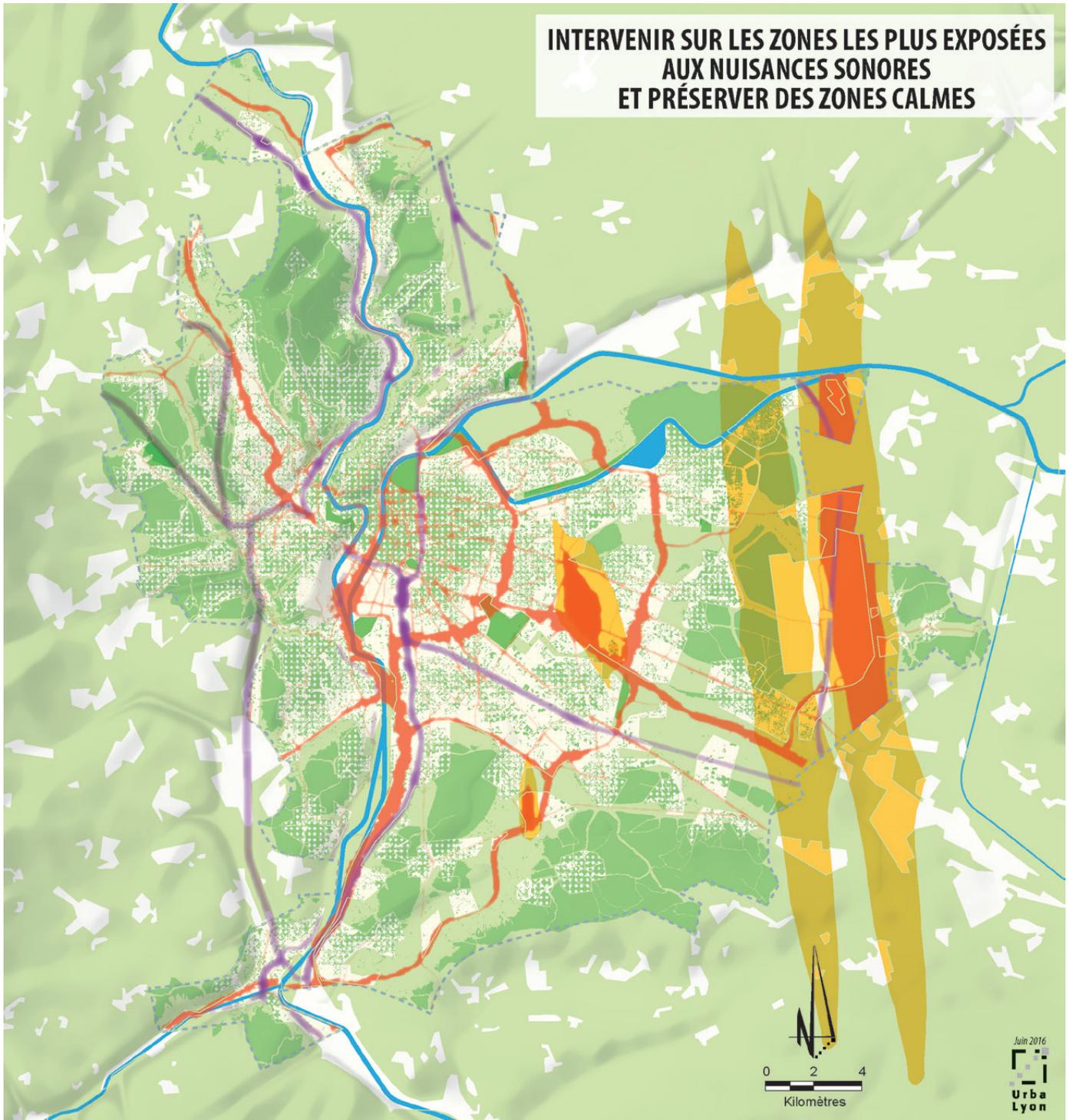
### La prévention des risques industriels

- Les PLU adaptent les droits à construire qu'ils confèrent à la réalité et à l'intensité du risque identifié.

Les opérations d'aménagement et de construction mettent en œuvre les mêmes orientations.

- Les PPRT, une fois élaborés, sont pris en compte dans les PLU des communes concernées et reportés en annexe en application de l'article L151-43 du Code de l'urbanisme.

**INTERVENIR SUR LES ZONES LES PLUS EXPOSÉES  
AUX NUISANCES SONORES  
ET PRÉSERVER DES ZONES CALMES**



juin 2016  
Urba  
Lyon

**Intervenir sur les zones exposées à de fortes nuisances sonores**

- voies routières et aéroports
- zone d'exposition au bruit ferroviaire
- plan d'exposition au bruit aéroportuaire

**Préserver les zones de calme**

- principale zone calme à préserver
- principale zone calme dans le territoire urbain

**Armature verte et territoire urbain :**

- armature verte
- territoire urbain

Carte schématique construite à partir de données issues des cartes de bruit stratégiques 2012

## ORIENTATIONS POUR MIEUX PROTÉGER LES HABITANTS DU BRUIT

### Limiter la vitesse sur les principaux axes routiers

Les grands axes routiers constituent le principal facteur de nuisances phoniques.

Le Doo préconise :

- une limitation des vitesses maximales sur les axes routiers,
- des mesures d'accompagnement de nature à diminuer le niveau sonore auquel les bâtiments et les espaces publics sont soumis.

### Préserver des « zones calmes »

Le Doo recommande la préservation ou la constitution de « zones calmes », (incluses depuis juin 2002 dans une directive européenne sur la gestion et l'évaluation du bruit dans l'environnement) isolées des sources de bruit, offrant à la population :

- des espaces de détente et de repos dans l'armature verte,
- des espaces privatifs en retrait des bruits de la ville en cœur d'îlot,
- des espaces publics calmes.

Cette recommandation ne signifie pas la limitation de la constructibilité des zones considérées situées en territoire urbain.

Pour l'agglomération lyonnaise, la zone calme est définie au niveau Lden 50 dB A\*. Cette limite détermine des zones de calme au sein du « réseau vert », définies comme « zones, aujourd'hui peu exposées au bruit de la circulation et au bruit industriel ou au bruit résultant permettant des activités de détente », conformément aux attendus de la directive européenne.

\* Le Lden est un indicateur d'évaluation du bruit et désigne le niveau sonore corrigé selon la période de la journée. L vient de « level » (niveau), d de « day » (jour), e de « evening » (soirée), et n de « night » (nuit).

### Adapter les projets urbains à l'ambiance sonore

- Dans les zones exposées à des nuisances phoniques fortes, toute urbanisation est subordonnée à la mise en œuvre de dispositions contribuant à la protection des habitants vis-à-vis de ces nuisances.

La conception des opérations d'aménagement intègre la protection des habitants des nuisances sonores, au-delà du seul respect de la réglementation qui vise à l'isolation phonique aux abords des voies classées bruyantes, et peut se traduire simplement par des isolations de façade.

Il convient de mettre en œuvre des principes d'aménagement et de construction visant à :

- dégager des espaces de calme (à l'arrière du bâti par exemple),
- adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit,
- utiliser des bâtiments écrans.

---

**La circulation automobile** dans une zone limitée à 30 km/h équivaut à une diminution du niveau de bruit de 5 décibels par rapport à une zone de circulation à 50 km/h, soit une intensité sonore divisée par deux.

### Directive européenne sur la gestion et l'évaluation du bruit dans l'environnement (directive 2002/49/CE) transposée dans la législation française.

Cette directive définit une approche visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement, basée sur la détermination cartographique de l'exposition au bruit perçu par les populations dans les espaces bâtis, dans les parcs publics ou dans d'autres lieux calmes d'une agglomération, dans les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que dans d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit. Les États membres informent la Commission européenne de la situation de toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants et de tous les grands axes routiers et ferroviaires qui se trouvent sur leur territoire.

## AMÉLIORER LE DISPOSITIF DE GESTION DES DÉCHETS

A l'horizon 2030, une stratégie durable de gestion des déchets doit être pensée à l'échelle d'un bassin métropolitain de deux millions d'habitants, qui compte aujourd'hui quatre incinérateurs (Lyon Sud, Lyon Nord, Bourgoin-Jallieu et Villefranche-sur-Saône), dont deux doivent être renouvelés d'ici 2020. Au sein de cet espace, l'enjeu est d'optimiser la gestion des flux et de penser la localisation des équipements.

Le Doo détermine les orientations suivantes :

- réduire les déchets à la source avec l'objectif de ramener les quantités d'ordures enfouies ou incinérées à moins de 300 kg par habitant et par an dès 2017 (au lieu de 340 kg/hab/an en 2005) ;

Cet objectif doit permettre d'atteindre un taux de valorisation (matière et énergie) de 80 % à l'horizon 2030, et ainsi de diminuer très fortement les besoins d'enfouissement et de stabiliser les besoins d'incinération ;

- améliorer la collecte des déchets toxiques en quantités dispersées ;
- assurer le renouvellement des capacités de traitement de l'aire métropolitaine lyonnaise (incluant Bourg-en-Bresse, Bourgoin-Jallieu, Saint-Etienne, Vienne et Villefranche-sur-Saône), et dans ce cadre, favoriser la mutualisation des équipements en intégrant dans les projets l'ensemble des déchets urbains.

Les nouvelles implantations de centres de traitement respectent un principe de proximité par rapport aux lieux de production, une valorisation optimisée de l'énergie produite par les réseaux de chaleur et privilégient une desserte multimodale.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Cette politique de valorisation doit associer les collecteurs privés pour intégrer les déchets industriels et non ménagers.

Les politiques de gestion des déchets permettent le renforcement des filières de tri et de valorisation intégrées au tissu urbain, ainsi que d'un réseau de déchèteries complété de manière à assurer un maillage équilibré du territoire.

## DES ANALYSES ENVIRONNEMENTALES EN AMONT DES OPÉRATIONS

- Au sein du territoire urbain, la création de nouvelles zones urbaines sous forme d'extension doit s'accompagner d'un effort de préservation des fonctionnalités de l'armature verte (liaisons, agriculture, corridors).
- Des analyses environnementales accompagnent les projets d'urbanisme pour intégrer les exigences environnementales :
  - qualité urbaine écologique du projet (intégration paysagère et innovations en termes de qualité architecturale, traitement des limites avec l'armature verte, préservation et renforcement des liaisons vertes, présence de la nature dans le tissu urbain, respect de la biodiversité et des continuités écologiques),
  - prise en compte du cycle de l'eau et de l'imperméabilisation des sols,
  - gestion de l'énergie (maîtrise des consommations et développement des énergies renouvelables),
  - déplacements alternatifs à la voiture (accès en modes doux et accessibilité au réseau de transport en commun),
  - choix des matériaux (éco-matériaux, matériaux recyclés),
  - prévision des risques et des nuisances, et prise en compte de l'ambiance sonore,
  - optimisation de la gestion des déchets.
- Les PLU justifient de ces principes et les politiques d'urbanisme les mettent en œuvre.

## LA PRISE EN COMPTE DE L'AGRICULTURE DANS LES PROJETS D'URBANISME

Des analyses agricoles accompagnent les projets d'urbanisme pour prendre en compte les fonctionnalités agricoles de l'armature verte :

- impact sur les unités d'exploitations ou sur le potentiel agricole,
- analyse du fonctionnement de la circulation des engins agricoles,
- impact direct ou enclavement des sièges d'exploitations,
- traitement de la frange entre territoire urbain et espace agricole.



## 2.1. LE RÉSEAU MAILLÉ DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES, PAYSAGERS ET LE PATRIMOINE BÂTI

Au travers du chapitre métropolitain de l'inter-Scot, les présidents des Scot de l'aire métropolitaine ont affirmé leur engagement pour protéger les grands espaces de nature et valoriser l'agriculture.

Le PADD précise qu'il convient de changer le regard porté sur les espaces non urbanisés. Leur rôle dans la structure du territoire doit désormais être central. L'objectif est de constituer un réseau maillé d'espaces naturels, agricoles et paysagers, appelé « armature verte ».

Le Scot fixe en conséquence des orientations générales à même de préserver et de mettre en valeur un ensemble d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Les prescriptions précisent que ces espaces à protéger et à valoriser ne peuvent en aucun cas être considérés comme des espaces libres pour l'urbanisation.

L'activité de production agricole est l'instrument primordial de valorisation de l'armature verte, en tant qu'activité économique participant directement au développement de l'agglomération, notamment par ses fonctions nourricières. A ce titre, le Scot en assure la viabilité en s'attachant à préserver des outils de production cohérents.

Cet ensemble d'espaces forme un système cohérent à travers un principe de mise en réseau qui se traduit par des « liaisons vertes ». Ces liaisons forment une véritable infrastructure naturelle. Elles sont appelées à jouer un rôle clef dans la qualité de vie de l'ensemble de l'agglomération, de son équilibre social et de son attractivité.

## 2.1.1. L'armature verte : identification et vocation

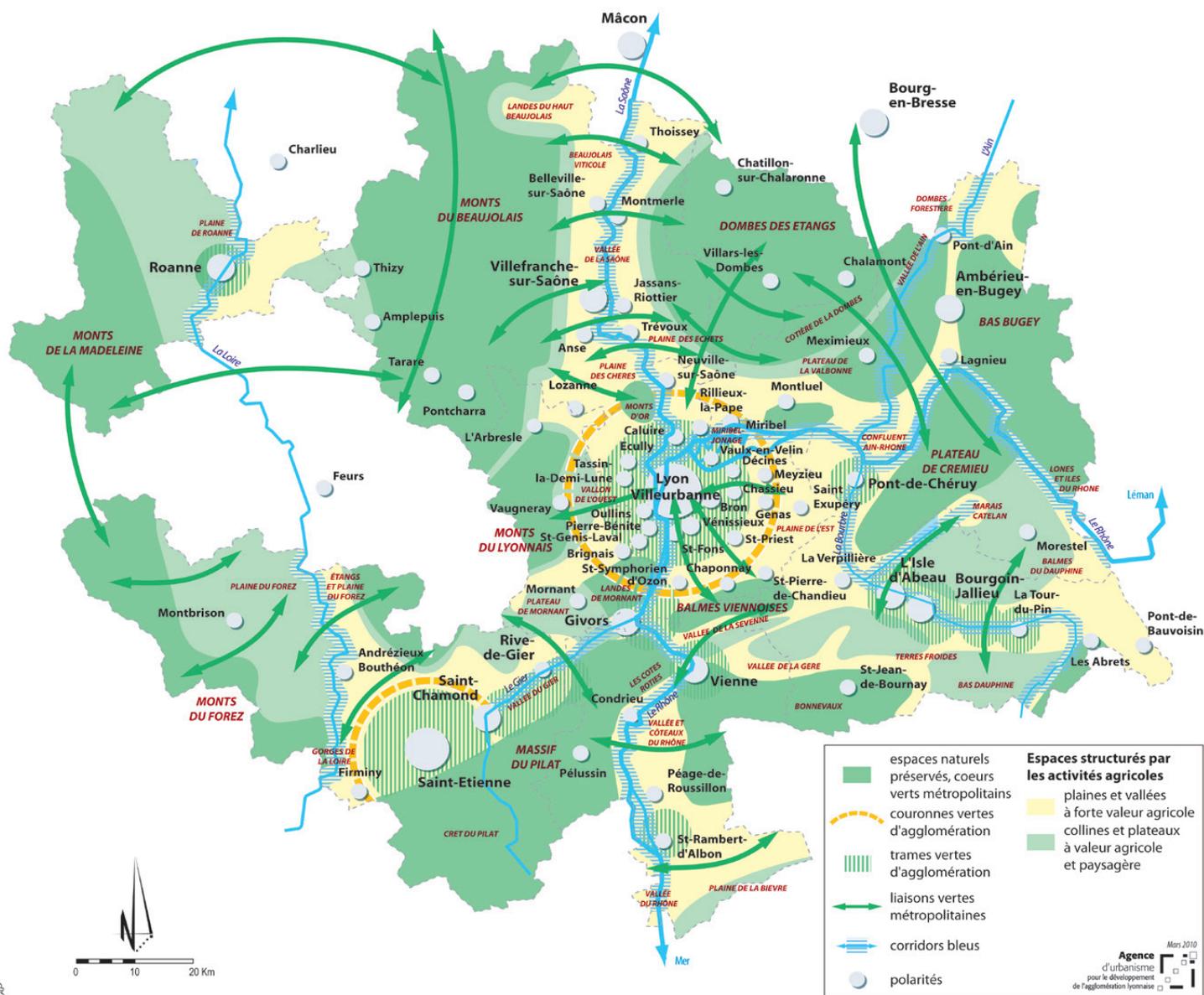
La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise renforce la protection des principaux espaces naturels, agricoles et paysagers.

A cette fin, elle retient pour ces espaces la typologie suivante :

« cœur », « couronne », « trame verte ».

Elle affiche, les concernant, deux principes importants : leur valorisation et leur mise en réseau.

### L'armature verte métropolitaine



Le Doo reprend la typologie d'espaces retenue par la DTA en vue de leur valorisation et met en œuvre le principe de mise en réseau de ces espaces par des « liaisons vertes » qu'il adapte à l'échelle de l'agglomération. Le Scot définit le principe d'une armature verte multifonctionnelle, formée des espaces naturels, agricoles et forestiers, qui reprend les trois grandes composantes de l'armature verte métropolitaine : les « cœurs verts », la « couronne verte » et la « trame verte ». Par ailleurs, les onze Scot de l'aire métropolitaine affichent les objectifs de croissance et de développement comme indissociables d'une politique de protection et de valorisation des espaces naturels et agricoles. Les orientations du Doo concernant les espaces naturels et agricoles de l'agglomération sont détaillées dans la partie qui suit.

## **LES « CŒURS VERTS » : DE GRANDS RÉSERVOIRS DE NATURE AUX PORTES DE L'AGGLOMÉRATION**

Les « cœurs verts » de la DTA sont les grands espaces naturels de l'aire métropolitaine à préserver. Ces espaces ont un rayonnement régional.

Le Doo intègre ainsi les Balnes viennoises dans son armature verte et considère que le massif des Monts d'Or participe de ce type d'espace.

Dans les « cœurs verts », le Doo préconise le maintien des activités agricoles et sylvicoles, le développement du tourisme et des loisirs de proximité, et la préservation de la biodiversité.

## **UNE « COURONNE VERTE » POUR STRUCTURER LE TERRITOIRE URBAIN**

L'essentiel des espaces non bâtis de l'aire métropolitaine est structuré par les activités agricoles. Leur pérennité dépend de la nature et du dynamisme de cette activité. La DTA préconise la préservation d'une « couronne verte » au niveau de l'agglomération lyonnaise qui ceinture le territoire urbanisé.

Les grandes composantes de cette « couronne verte » sont intégrées dans l'armature verte du Scot. Ce sont les territoires agricoles et naturels du plateau du Franc lyonnais, de la plaine de l'Est lyonnais, de la plaine d'Heyrieux, du Val d'Ozon et du plateau de Dardilly.

Dans ces espaces, le Doo préconise la mise en œuvre de politiques de maintien et de valorisation de l'activité agricole.

## **LA « TRAME VERTE » : LA NATURE À PORTÉE DU LOGEMENT**

La DTA prescrit la préservation et la mise en valeur d'une « trame verte » située au plus près des tissus bâtis. Cette « trame verte » est un ensemble d'espaces à dominante non bâtie, naturelle, agricole et forestière en relation avec les parcs publics urbains. Elle constitue des espaces de respiration à proximité et au sein des quartiers urbains de l'agglomération et donne la possibilité aux habitants d'accéder à des espaces de nature au plus près de leur lieu de vie.

Le Scot intègre dans son armature verte les grandes composantes de la « trame verte » localisées dans la DTA : les vallons du Franc lyonnais, le Grand Parc de Miribel Jonage (site Natura 2000), la plaine du Biézin-V Vert nord (au sens du Sdal), les Grandes Terres, les îles et îlons du Rhône aval, le réseau des vallons et plateaux de l'Ouest lyonnais du Parc de Lacroix-Laval jusqu'à Givors.

Dans ces espaces, le Doo préconise la mise en œuvre de politiques de maintien et de valorisation de l'activité agricole, des aménagements paysagers, de loisirs et de découverte, des actions de sensibilisation des habitants à la protection de la nature et l'élaboration de projets avec les collectivités locales, les agriculteurs et les associations environnementalistes.

La « trame verte » est également constituée des principaux parcs d'agglomération : parc de la Tête d'Or, parc de la Feyssine, parc de la Rize, parc de Sermenaz, parc de Parilly-Feuilly, parc Sergent Blandan, parc de Gerland, parc des Hauteurs, parc de Lacroix-Laval.

## **LES « LIAISONS VERTES » : METTRE EN RÉSEAU LES COMPOSANTES DE L'ARMATURE VERTE**

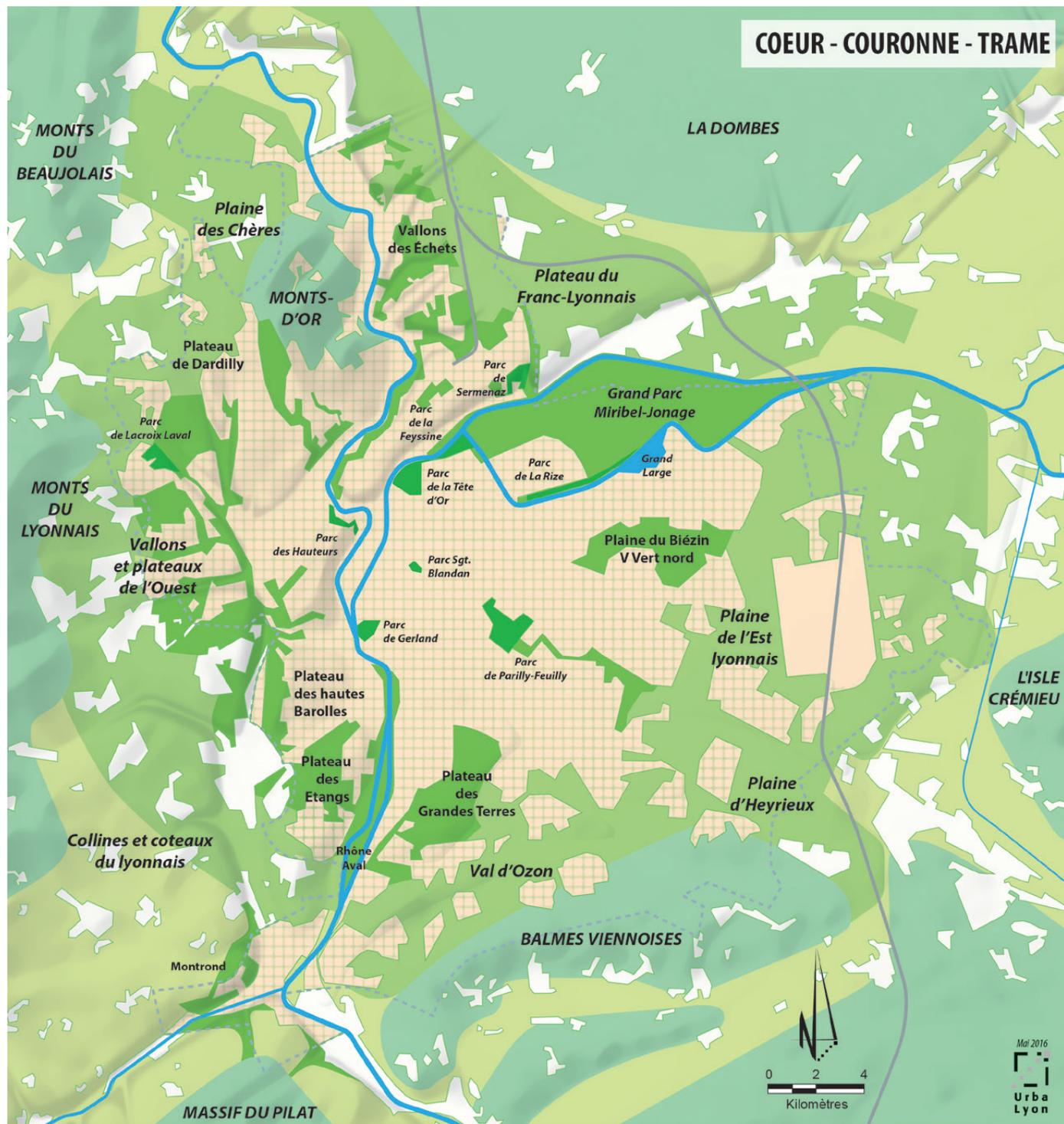
Les « cœurs verts », la « couronne verte » et la « trame verte » ne représentent pas des entités séparées ; ces espaces tirent leur force et leur valeur du fait qu'ils sont reliés entre eux et qu'ils constituent un système. Ce système fonctionne grâce aux « liaisons vertes ».

Ces « liaisons vertes » accueillent plusieurs fonctions : écologiques, paysagères, agricoles, de loisirs et de découverte.

Parmi ces liaisons vertes, le Scot distingue :

- les « liaisons vertes » participant au fonctionnement écologique de l'agglomération, dénommées « corridors écologiques »
- des « liaisons vertes » destinées à la détente et aux modes doux dénommées « cheminements de loisirs et de découverte ».

Certaines parties de ces liaisons vertes jouent un rôle de coupure ou sont précisées par la DTA. Elles sont dès lors identifiées et délimitées par le Doo dans la partie 3 sous l'appellation « coupures vertes ».



Les espaces naturels et agricoles protégés :

- trame verte
- parc d'agglomération
- couronne verte d'agglomération
- cœur vert métropolitain
- zone de transition - territoire périurbain à dominante rurale (DTA)

- territoire urbain
- nature dans la ville



Mai 2016  
Urba  
Lyon

## 2.1.2. Orientations pour la protection et la mise en réseau de l'armature verte

Pour l'ensemble des espaces de l'armature verte, les orientations définies par le Scot sont de nature à assurer à la fois leur protection, leur mise en réseau et leur valorisation. Les PLU assurent la déclinaison locale de ces orientations, en veillant à rechercher la cohérence du système.

### LA PROTECTION DE L'ARMATURE VERTE

#### Une règle générale de localisation

Le Doo a fait le choix de localiser les territoires appartenant à l'armature verte sans en fixer les limites de manière précise, sauf dans certains secteurs. Cette localisation se traduit dans les cartes du Doo par une représentation graphique schématique conforme à l'esprit de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU).

Les territoires de l'armature verte ne sont pas urbanisables. Ils couvrent une surface proche de la moitié de la superficie totale du territoire de l'agglomération, tout comme dans le Schéma directeur de 1992. La superficie couverte par ces espaces permet de maintenir un équilibre entre le territoire urbain et l'armature verte.

#### La reprise par les PLU des espaces « localisés »

L'ensemble des espaces de l'armature verte est préservé de toute urbanisation.

- A cette fin, les PLU les classent, selon leur vocation, en zone agricole ou en zone naturelle.

La localisation de ces zones prend en compte la cohérence, la qualité, la valeur agricole et la sensibilité paysagère et environnementale caractéristiques de l'armature verte d'agglomération.

- Les PLU reprennent la localisation du territoire urbain et de l'armature verte retenue par le Doo et fixée conformément à l'article L141-10 du code de l'urbanisme.

- S'agissant d'espaces de l'armature verte particulièrement fragiles et menacés par la pression urbaine, les PLU prennent toute mesure de nature à assurer le maintien de leur consistance et de leur intégrité.

- La délimitation entre espaces urbains et espaces mis en valeur par l'agriculture s'opère au bénéfice de la viabilité des unités d'exploitation et est justifiée au titre des analyses environnementales produites par les PLU. Elle est complétée, si nécessaire, par l'identification de zones de transition entre l'espace agricole et l'espace urbain.

#### La reprise par les PLU des espaces « délimités avec précision »

Pour un nombre restreint de secteurs, le Doo précise les limites entre le territoire urbain et l'armature verte, possibilité prévue par la loi (article L141-10 du code de l'urbanisme).

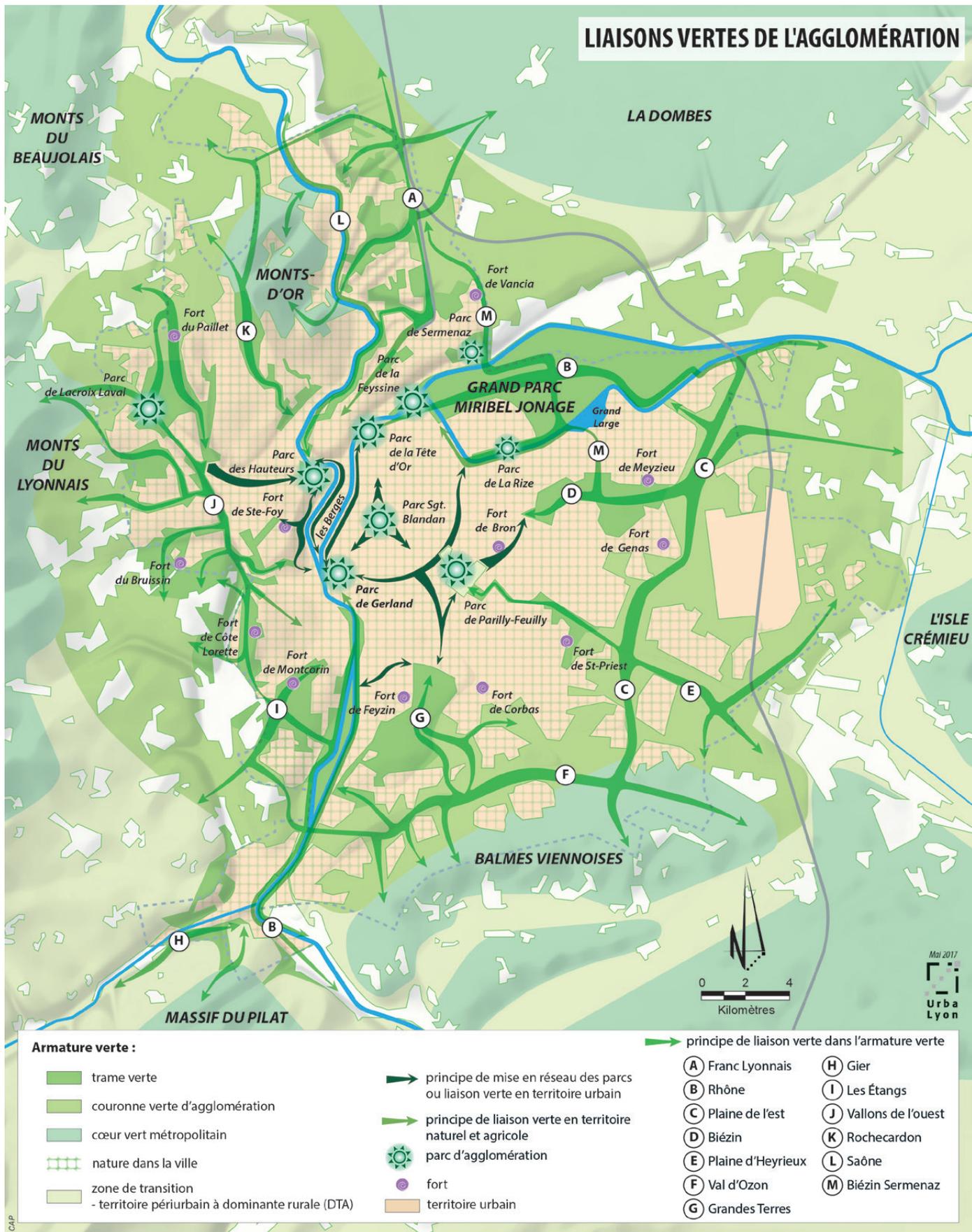
Il s'agit d'espaces naturels ou agricoles particulièrement fragiles et menacés par la pression urbaine ou identifiés par la DTA (secteurs détaillés dans la partie 3). La cartographie du Doo permet de visualiser les terrains dans lesquels s'inscrivent ces limites.

Ce principe de délimitation précise ne doit en aucun cas être regardé comme une mesure de protection renforcée mais comme une garantie d'un maintien de la consistance d'un espace dans un secteur où les risques de le voir disparaître sont importants.

#### Les aménagements possibles au sein de l'armature verte

Les PLU peuvent autoriser, en fonction des conditions locales, les constructions et les aménagements nécessaires aux fonctions environnementales, productives (agricoles ou sylvicoles), de loisirs et de découverte compatibles avec la vocation et la fragilité des espaces localisés au sein de l'armature verte.

Afin de limiter les conflits d'usage et de permettre le développement de l'activité agricole, le changement de destination des bâtiments agricoles situés en zone agricole ne doit pas porter atteinte à la pérennité des exploitations avoisinantes ou entraver la reprise de sièges et de bâtiments d'exploitation.



## VOCATION DES « LIAISONS VERTES » : METTRE LA NATURE EN RÉSEAU

Le Doo définit un ensemble de « liaisons vertes ». Ces liaisons permettent aux grandes composantes de l'armature verte d'agglomération de former un système cohérent.

Ces « liaisons vertes » sont le support d'une ou plusieurs fonctions : écologique, paysagère, agricole, de loisirs et de découverte. Leur dimensionnement vise à assurer efficacement ces différentes fonctions.

Dans le territoire urbain, le système de « liaison verte » est complété par un principe de mise en réseau des parcs d'agglomération. Le Doo admet que ce principe de mise en réseau des parcs d'agglomération puisse se limiter à l'accueil d'un cheminement pour modes doux pour tenir compte de la densité urbaine.

### Un rôle de coupure entre deux fronts d'urbanisation

Lorsque ces liaisons jouent le rôle de coupure entre deux fronts d'urbanisation, ou entre un front d'urbanisation et une infrastructure de transport, ou bien lorsque ces coupures assurent la protection de corridors écologiques régionaux ou figurent dans la DTA au titre de coupures vertes, elles sont identifiées par le Scot (voir partie 3, « Conditions particulières d'urbanisation »).

- Les politiques d'aménagement assurent la mise en valeur écologique, paysagère, agricole, de loisirs et de découverte des « liaisons vertes ».
- Les PLU dimensionnent et assurent la protection des « liaisons vertes » identifiées par le Doo. Ils protègent de toute urbanisation les terrains correspondant et précisent les limites du développement urbain de part et d'autre. Ils en prévoient le prolongement au cœur du territoire urbain.

- Concernant les « coupures vertes délimitées avec précision » par le Doo, les PLU les reprennent dans un rapport de stricte conformité (voir partie 3.3, « Les sites de coupures vertes délimitées »).
- Pour ce qui concerne les vallons de l'ouest (vallons de Serres, de Planches, de Ribes, de Charbonnières, du Ratier et de l'Yzeron), les limites d'urbanisation figurant dans les PLU à la date d'approbation du Scot doivent être conservées *a minima* de façon à ne pas porter atteinte aux fonctions agricoles, écologiques, paysagères, de loisirs et de découverte qu'ils assurent (communes de Charbonnières-les-Bains, Ecully, Craponne, Tassin-la-Demi-Lune, La Tour-de-Salvagny, Francheville, Saint-Genis-les-Ollières, Marcy-l'Etoile et Dardilly). Cf. cartographie en annexe pages 150 et 151.

Cette dernière prescription s'applique également dans le massif des Monts d'Or (vallons de Rochecardon, vallon de l'Arche et « coupure verte » entre Saint-Romain-au-Mont-d'Or et Collonges-au-Mont-d'Or), sur les communes de Limonest, Champagne-au-Mont-d'Or, Saint-Didier-au-Mont-d'Or, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, Collonges-au-Mont-d'Or, Saint-Romain-au-Mont-d'Or, et Lyon 9<sup>e</sup> (cf. cartographie en annexe pages 152 et 153).

## LA PROTECTION PAR LA VALORISATION

Les espaces de l'armature verte ne doivent pas seulement être protégés de l'urbanisation et reliés entre eux. Ils doivent aussi être valorisés de telle sorte que, progressivement, ils soient autant protégés par leur valeur économique et d'usage que par les règles juridiques qui les régissent dans les documents d'urbanisme.

La valorisation de ces espaces exige la mise en œuvre de programmes d'actions

concertés qui peuvent viser des objectifs différenciés suivant les territoires et prendre des formes diversifiées (intervention foncière, études d'aménagement, soutien à l'agriculture), sous réserve qu'ils s'intègrent bien dans une vision d'ensemble.

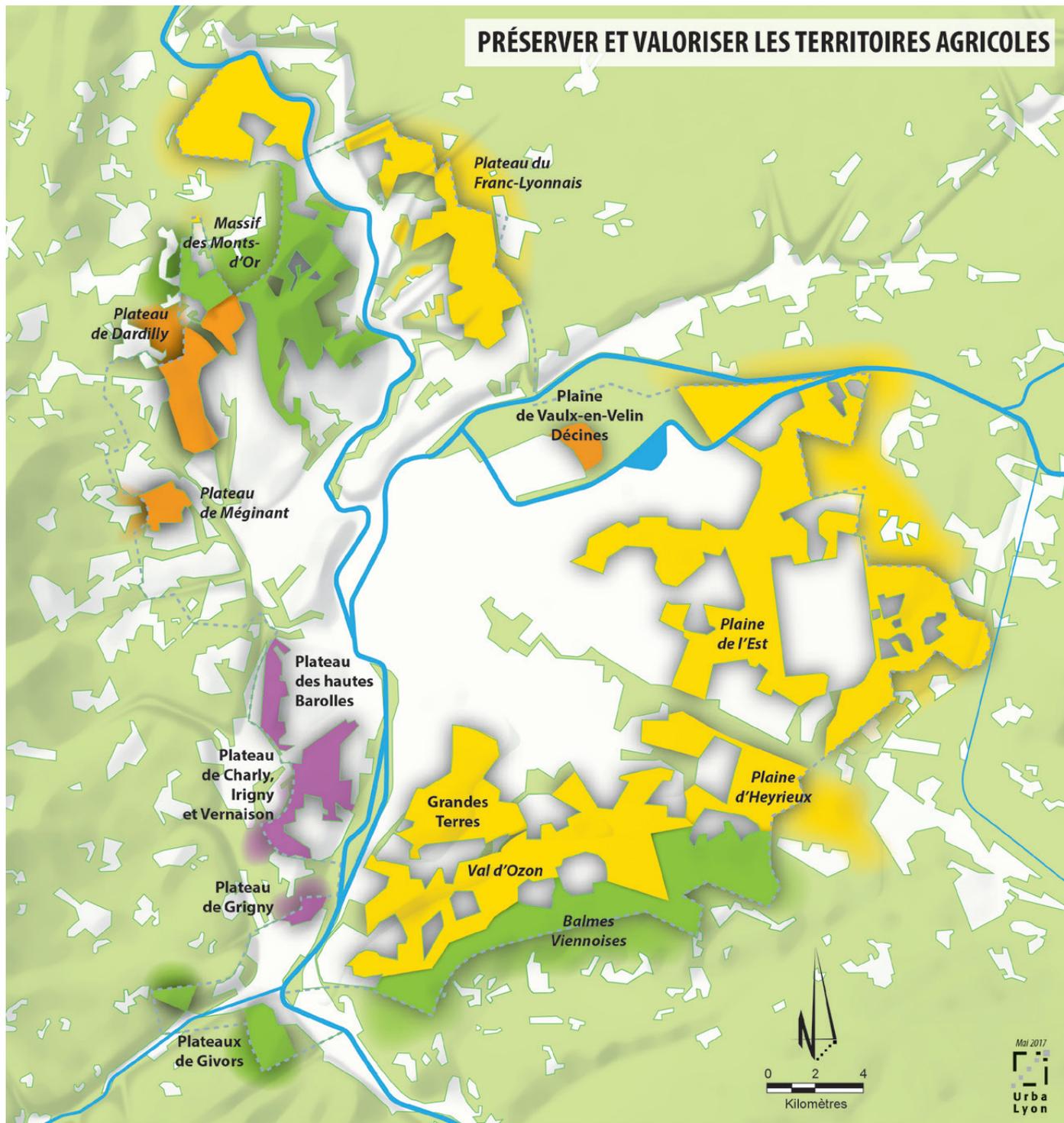
Cette valorisation, en fonction des types d'usage - écologique, agricole, paysager, loisirs et découverte - est détaillée dans la partie suivante.

- Les programmes d'action définis dans le cadre de la politique de Protection des espaces naturels et agricoles périurbains (Penap) au titre des dispositions de la loi sur le développement des territoires ruraux (DTR) de février 2005, mettent en œuvre les orientations de valorisation. Ces orientations s'organisent autour de trois grands axes :
  - créer les conditions favorables au maintien d'une agriculture périurbaine viable et pérenne,
  - gérer et améliorer les liens entre l'urbain, le périurbain et le rural,
  - participer à la qualité environnementale des espaces agricoles et naturels et à la qualité des ressources (eau, biodiversité, paysages).
- Les périmètres Penap s'inscrivent dans l'armature verte du Scot.
- D'autres outils peuvent assurer la valorisation des espaces naturels et agricoles : Zone agricole protégée (ZAP), Espace naturel sensible (ENS), Projet Nature, Projet d'intérêt général (Pig), Projet agro-environnemental et climatique (PAEC), Contrats verts et bleus, ....

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Projet stratégique agricole et de développement (PSADER), élaboré par les collectivités en partenariat avec la Région et le Département, a vocation à décliner les orientations du Scot portant sur la protection et la valorisation de la trame verte.

PRÉSERVER ET VALORISER LES TERRITOIRES AGRICOLES



Cultures dominantes et orientations par territoire :

- maintenir l'intégrité des territoires de grande culture
- protéger les territoires de gestion agropastorale
- assurer le maintien des espaces d'activités diversifiées (polyculture, élevage, cultures fruitières et maraîchères)
- protéger et valoriser les terroirs arboricoles
- autre composante de l'armature verte
- territoire urbain

**NB : Les caractères dominants de ces territoires ne constituent en rien un obstacle à la diversification des productions, des modes de faire-valoir ou de commercialisation**

## 2.1.3. Orientations pour la préservation et la valorisation des territoires agricoles

Le PADD formule l'objectif de mettre en place une politique agricole locale pour favoriser l'ancrage de l'agriculture périurbaine.

Le PADD évoque trois axes pour maintenir l'activité agricole : la protection du foncier agricole, le soutien aux agriculteurs, des actions territorialisées.

### UN PRINCIPE DE PRESERVATION DES TERRES AGRICOLES ET DES OUTILS DE PRODUCTION

#### Economiser les terres agricoles

Par la préservation des espaces agricoles au sein de l'armature verte, le Doo assure une partie de la durabilité de l'économie agricole dans le territoire de l'agglomération lyonnaise.

- Les PLU et les politiques publiques mettent en œuvre le principe général d'économie des terres agricoles en vue d'assurer la pérennité de l'activité agricole dans l'agglomération dans une perspective à la fois économique, environnementale et comme enjeu de société.

#### Maintenir des outils de production cohérents

Outre la préservation des espaces agricoles, le Doo préconise la préservation des outils de production nécessaires à la viabilité de l'activité économique agricole :

- cohérence des unités foncières d'exploitation (aménagement foncier),
  - accueil de nouveaux bâtiments d'exploitation,
  - circulation des engins agricoles,
  - débouchés et circuits de commercialisation.
- Les PLU et les politiques agricoles locales assurent ce fonctionnement et cette cohérence notamment sur le territoire des douze communes supports des deux productions AOC présentes sur notre territoire (Coteaux du Lyonnais et Rigotte de Condrieu).

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

L'aménagement des zones urbaines et la construction de nouvelles infrastructures devront prendre en compte la circulation des engins agricoles.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Les collectivités sont incitées à encourager l'implantation d'activités maraîchères et à développer des circuits courts favorisant les débouchés locaux de commercialisation des productions de l'agglomération (marchés forains, recours aux produits locaux pour la restauration collective et innovations dans les partenariats de commercialisation).

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Une stratégie foncière d'anticipation sur le renouvellement des exploitations existantes, la création de nouvelles exploitations, le maintien de la vocation agricole des bâtiments autorisés en zone agricole doit être poursuivie.

## QUATRE TYPES DE TERRITOIRES AGRICOLES

Le Doo identifie quatre types de territoires agricoles à protéger au sein de l'armature verte d'agglomération : «territoire de grande culture», «territoire de gestion agropastorale», «territoire d'activités diversifiées» et «terroir arboricole» (voir carte ci-contre). Ces territoires sont, soit marqués par une agriculture de haute technicité, soit occupés par une agriculture plus traditionnelle et extensive. Ils recouvrent une diversité de formes d'activités et de productions. Parmi celles-ci, la production maraîchère est une forme de valorisation agricole particulièrement adaptée au territoire du Scot ; elle nécessite de petites surfaces et bénéficie de débouchés potentiellement importants en lien avec les besoins d'approvisionnement des habitants de l'agglomération.

Ces territoires sont les territoires de référence pour la mise en œuvre de la politique de protection foncière et de mise en valeur que le Conseil général développe en partenariat avec les communes et les intercommunalités (Protection des espaces naturels et agricoles périurbains - Penap).

Ces territoires peuvent également accueillir d'autres types d'outils contribuant au maintien de la fonction agricole (ENS, Zap, Projet nature, Pig, AOC).

- Les PLU assurent la protection de ces territoires au titre de leur valeur agricole mais aussi au regard de leur biodiversité, de leur potentiel pour les loisirs ou pour la qualité de leurs paysages.

## Maintenir l'intégrité des territoires de grande culture

La dynamique des territoires de grande culture du val d'Ozon, des Grandes Terres, de la plaine d'Heyrieux, de la plaine de l'Est et du Franc lyonnais est largement corrélée au maintien de grandes emprises.

La dynamique de ces territoires agricoles est en outre dépendante de la limite franche entre les espaces urbains et les espaces agricoles qui prévaut aujourd'hui.

- Les PLU assurent par des dispositions adaptées l'intégrité de ces territoires agricoles.

A ce titre, ils portent attention à la délimitation entre territoire urbain et territoire agricole. La protection de cette intégrité s'accompagne en outre de principes de gestion paysagère et fonctionnelle.

- Les PLU et les politiques publiques, pour favoriser la continuité des espaces cultivés, veillent à éviter que les infrastructures contribuent au morcellement et à la dégradation des conditions d'exploitation de ces territoires agricoles.

Pour les territoires inclus dans le périmètre du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Est lyonnais, des dispositifs de protection de la ressource en eau sont mis en œuvre, ainsi que des aménagements visant la création d'un maillage bocager.

- Les collectivités, tout en soutenant le maintien d'une agriculture moderne et dynamique dans le cadre de l'économie nationale et européenne, accompagnent la nécessaire diversification des exploitations vers des productions à haute valeur ajoutée orientée vers des débouchés locaux notamment dans le cadre de l'activité maraîchère.

## Protéger les territoires de gestion agropastorale

Les qualités paysagères et écologiques du massif des Monts d'Or, des Balmes viennoises et des plateaux dominant la polarité urbaine de Givors s'appuient en grande partie sur le maintien d'espaces ouverts, pâturés et mis en valeur par des exploitations d'élevage.

- Les documents d'urbanisme préservent des espaces agricoles adaptés à la nature des exploitations permettant l'implantation d'équipements liés notamment à l'élevage.

## Assurer le maintien des espaces d'activités diversifiées

Les systèmes agricoles propres aux coteaux de l'Ouest lyonnais (plateaux de Dardilly et de Méginant) associent polyculture et élevage, cultures fruitières et maraîchères.

Ils sont en lien avec le marché urbain de proximité et participent à la qualité paysagère et environnementale de l'Ouest lyonnais.

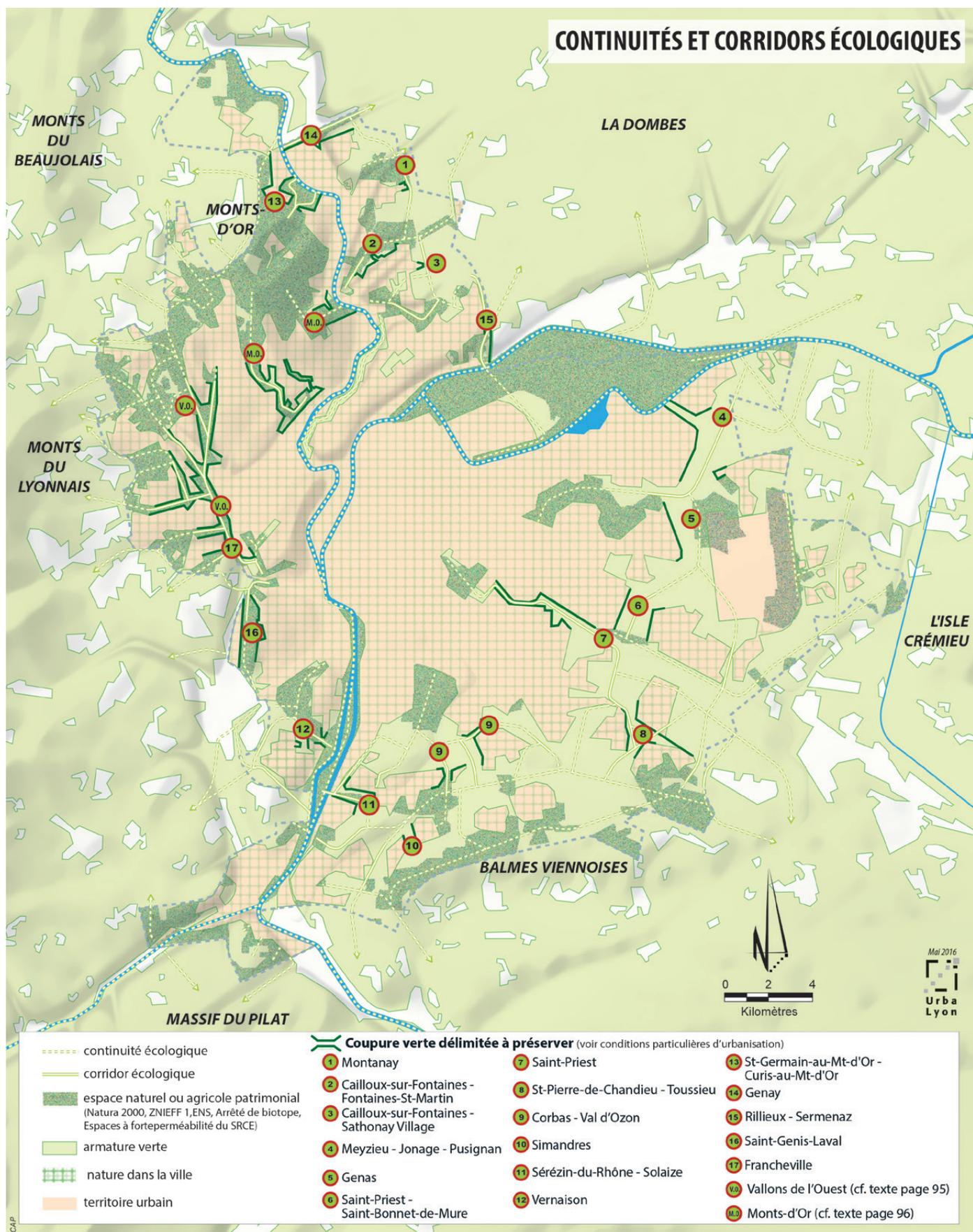
- Les documents d'urbanisme confortent le bon fonctionnement de ces entités
- Ils apportent une attention particulière au maintien des prairies de fond de vallon ainsi que celles situées sur les plateaux.

## Protéger et valoriser les terroirs arboricoles

Le plateau des Hautes Barolles, le plateau de Charly-Irigny-Vernaison et celui de Grigny représentent les principales zones de production arboricole de l'agglomération. Ils constituent des entités relativement cohérentes, généralement peu fragmentées. Le bon fonctionnement des exploitations est très dépendant du maintien de l'intégrité foncière agricole de ces sites.

Dans ces secteurs, des dispositifs doivent être mis en œuvre pour consolider les débouchés commerciaux locaux et lutter contre la friche.

- Les PLU veillent au maintien de la continuité agricole de ces territoires.



## 2.1.4. Orientations pour la préservation de la biodiversité

Le PADD fait de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers – et de la richesse écologique du territoire – un objectif majeur. Les liaisons vertes qui relient les composantes du réseau maillé assurent une continuité écologique entre les grands espaces réservoirs, noyaux de biodiversité. La préservation de ces continuités écologiques est la condition *sine qua non* du maintien de la biodiversité du territoire dans l'objectif de trouver un équilibre entre les activités humaines et les habitats naturels hébergeant les espèces patrimoniales identifiées.

### Les noyaux de biodiversité ou espaces naturels et agricoles patrimoniaux

sont des secteurs à forte perméabilité dont le rôle est primordial au bon fonctionnement écologique du territoire. Les milieux naturels et les structures éco-paysagères qui les composent (forêts, haies, bosquet, zones humides, ...) se caractérisent par une grande richesse et un bon niveau de fonctionnalité écologique. Les espèces peuvent s'y déplacer sans trop d'obstacles et y accomplir tout ou partie de leur cycle de vie (reproduction, alimentation, abri, ...).

**Les autres espaces perméables** sont constitués d'espaces naturels, semi-naturels ou agricoles plus ordinaires situés au sein de l'armature verte du Scot.

**Les corridors écologiques** sont les voies de déplacement de la faune sauvage, reliant les grands noyaux de biodiversité et autres espaces perméables, au sein de secteurs contraints (urbanisation, infrastructures, ...).

### L'ARMATURE VERTE, SUPPORT POUR LA BIODIVERSITÉ

Le Doo identifie le réseau maillé des espaces naturels, agricoles et forestiers comme un élément structurant le territoire.

Cette armature verte, qui représente environ la moitié de la superficie de l'agglomération lyonnaise, joue aussi un rôle majeur dans le fonctionnement des écosystèmes ; elle est préservée de toute urbanisation dans les PLU (cf. page 85 du Doo).

### ORIENTATIONS POUR LA PRESERVATION DES CONTINUITÉS ET DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

Le territoire du Scot comprend un réseau de continuités écologiques d'échelle d'agglomération formées de noyaux de biodiversité reliés entre eux par des corridors écologiques (cf. schéma page suivante). Ces continuités permettent à un bon nombre d'espèces d'accomplir tout ou partie de leur cycle de vie, y compris pour l'avifaune.

### Protéger durablement les grands noyaux de biodiversité

Le Doo identifie les grands espaces naturels et agricoles patrimoniaux, principaux noyaux de biodiversité de l'agglomération lyonnaise.

Afin de maintenir, voire augmenter, leur consistance, les collectivités mettent en œuvre les outils de gestion, de protection foncière et de mise en valeur de ces espaces : protection des espaces naturels et agricoles périurbains – PENAP, projets nature, projet agro-environnemental et climatique,...

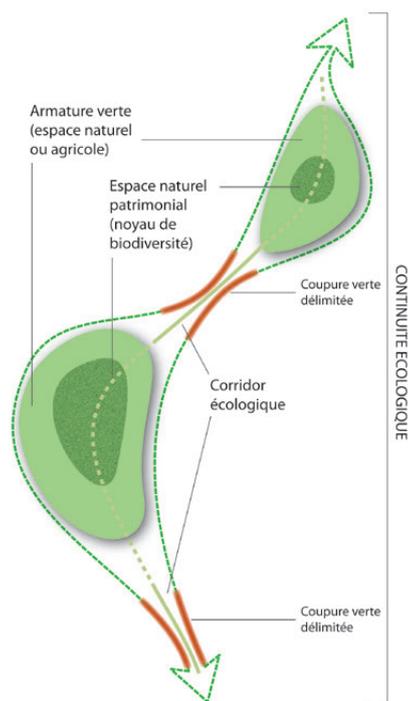
### Préserver et remettre en bon état les corridors écologiques

Les espaces naturels et agricoles non identifiés comme des espaces patrimoniaux jouent aussi un rôle fondamental pour le déplacement de la faune sauvage. Dans les espaces contraints, ils forment des « corridors » écologiques permettant de relier les grands noyaux de biodiversité. Le Scot identifie dans l'armature verte les corridors écologiques d'échelle d'agglomération à préserver.

- Les PLU précisent leurs limites à l'échelle locale et les préservent de toute urbanisation.
- Les collectivités mettent en œuvre les outils réglementaires du PLU aptes à assurer la préservation des corridors écologiques et à restaurer les corridors non fonctionnels : classement en espace boisé classé, emplacement réservé aux espaces nécessaires aux continuités écologiques, orientations d'aménagement, ...
- Dans le cas de corridors présentant des obstacles ou des points de conflit (urbanisation, infrastructure,...), les collectivités, les gestionnaires de réseaux et tout autre acteur compétent engagé, dans la mesure du possible, toute action utile à leur remise en bon état : passages à faune, création de haies ou de zones de reboisement, ...

En milieu urbain, la place de la nature en ville et du végétal (arbres, espaces verts, parcs urbains, îlots de nature sauvage, mûrs et toitures végétalisées, ...) est renforcée et contribue à la perméabilité écologique de l'espace urbain (voir page 63 du Doo). Elle permet d'assurer, le cas échéant, les connexions avec les corridors d'agglomération.

### Schéma de fonctionnement des continuités écologiques



Voir aussi la partie 3  
« Conditions particulières d'urbanisation »

### Maintenir des coupures vertes

Les corridors écologiques recensés sur le territoire sont ponctuellement soumis à de fortes contraintes liées notamment à l'extension de l'urbanisation. Ces contraintes limitent les échanges faunistiques et floristiques et menacent la biodiversité de l'armature verte.

Le Doo délimite avec précision le territoire urbain sur les secteurs où les enjeux de préservation de l'armature verte sont les plus forts au regard du principe de continuité (voir aussi page 87). Le Doo reprend également les éléments mentionnés dans la DTA et les corridors d'enjeu régional identifiés dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) : corridors de Sermenaz, de la Plaine de l'Est lyonnais, de la Plaine d'Heyrieux, du val d'Ozon, du Vallon des Échets, des Vallons de l'Ouest, des Barolles, ainsi que celui reliant le Plateau de la Dombes à la Plaine des Chères (voir partie 3, carte et liste des coupures vertes délimitées).

- Les PLU assurent le maintien des corridors écologiques par une limitation stricte du territoire urbain dans le cas d'un passage contraint entre deux fronts d'urbanisation, en conformité avec les délimitations établies par le Doo.
- Les PLU inscrivent le zonage des coupures vertes dans les limites précisées par le Doo.
- Les opérations d'aménagement visent la restauration des continuités écologiques dans le cas d'un corridor dont le passage est contraint par une infrastructure de transport.
- Le Doo recommande la création de points de franchissement ou l'amélioration des franchissements existants pour assurer les continuités écologiques.

### Protéger les zones humides

Les zones humides sont des terrains inondés ou gorgés d'eau de façon permanente ou temporaire. Elles sont nombreuses dans l'agglomération. Si l'ouest se caractérise par un chapelet de zones de dimensions modestes, l'est abrite quelques zones particulières comme la zone humide du parc Miribel-Jonage, de la vallée de l'Ozon et du marais de Charvas. La disparition ou la dégradation de ces milieux engendre une amplification des crues, une altération de la qualité de l'eau et une perte de biodiversité.

- Compte tenu de leur rôle dans le cycle de l'eau et dans le maintien de la biodiversité, les zones humides figurant sur la carte page 68 sont protégées de toute artificialisation et les opérations d'aménagement en amont veillent à préserver l'alimentation en eau de ces zones.

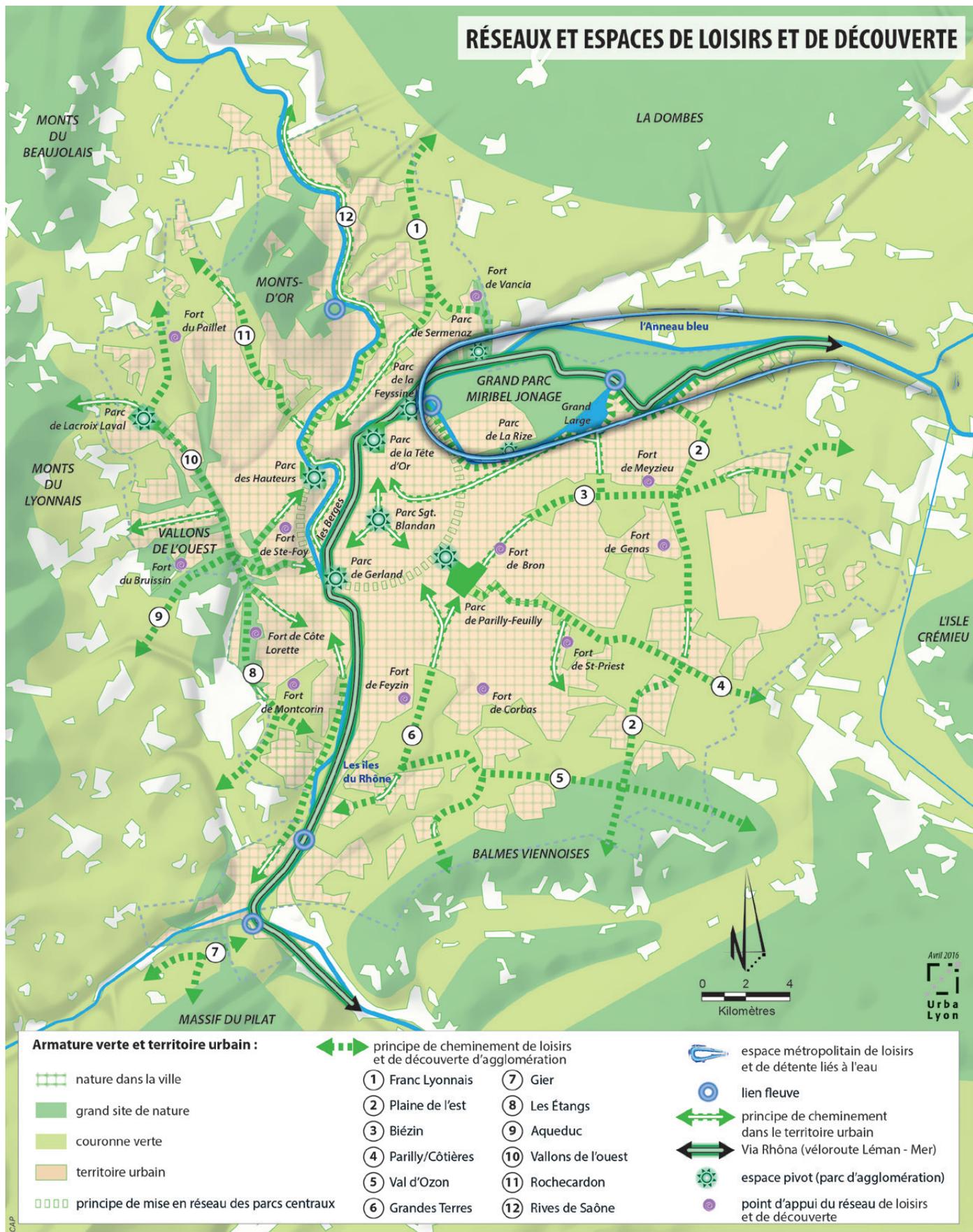
#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Doo recommande des mesures de restauration et l'adoption de mesures agro-environnementales pour les pratiques agricoles adaptées dans les secteurs qui contribuent à l'alimentation en eau des zones humides.

## **ORIENTATIONS POUR LA PRESERVATION DE LA TRAME BLEUE**

En compatibilité avec le SDAGE Rhône-Méditerranée, le Doo entend préserver l'ensemble du réseau bleu du Scot, autrement dit le réseau éco-paysager constitué des cours d'eau et de leurs abords ainsi que des zones humides inventoriées. Les orientations et mesures portent à la fois sur la fonctionnalité écologique de la trame bleue (continuités aquatiques) et sur la qualité des masses d'eau. Elles sont présentées de manière exhaustive en partie 2.2.1. du Doo.

RÉSEAUX ET ESPACES DE LOISIRS ET DE DÉCOUVERTE



## 2.1.5. Orientations pour le développement des aménagements de loisirs et de découverte

Le PADD a défini le réseau maillé des espaces naturels et agricoles de l'agglomération comme un système devant répondre aux attentes de la population en matière de loisirs et de découverte.

L'objectif du PADD est de développer des aménagements de loisirs compatibles avec les enjeux de préservation du réseau maillé.

Il est en outre d'offrir des sites en nombre suffisant pour répondre aux besoins croissants d'une agglomération qui va approcher 1 500 000 habitants en 2030. Il est aussi d'utiliser ces espaces comme support de découverte afin d'améliorer le respect de la biodiversité et des usages existants. Il est enfin de faciliter l'accès des habitants à la nature et aux espaces de loisirs et de découverte.

### ORIENTATIONS POUR LES GRANDS SITES DE NATURE ET LES PARCS D'AGGLOMÉRATION

Le Doo préconise la mise en valeur d'espaces de loisirs capable de concurrencer l'offre des grandes métropoles européennes. A cette fin, il identifie des «grands sites de nature» et des «parcs d'agglomération».

#### Orientations générales

Les grands sites de nature sont localisés par le Scot au sein de l'armature verte. Leur vocation est d'offrir de grands espaces propices à la détente et à la pratique des activités de loisirs. Ils contribuent au bon fonctionnement de l'écosystème d'agglomération. Ces grands espaces doivent offrir une nature authentique, préservée, peu aménagée. Ils sont reliés entre eux par le système des liaisons vertes d'agglomération et sont des lieux privilégiés pour l'éducation à l'environnement.

- Les PLU préservent les grands sites de nature de toute urbanisation.
- Les installations de loisirs ou de découverte y sont toutefois admises à condition de prendre en compte leur valeur écologique, paysagère, et l'économie agricole. De la même manière, le bâti existant fait l'objet d'une gestion adaptée favorisant sa mise en valeur.

#### Orientations particulières pour les grands sites de nature

##### Balmes viennoises

Le Doo identifie le rôle de poumon vert de ce territoire entre les agglomérations de Lyon et de Vienne.

- Les PLU et les politiques d'aménagement et de valorisation conjuguent une fonction agricole prédominante à une fonction de loisirs plus secondaire.

Les actions retenues dans le projet de valorisation à construire doivent être coordonnées avec les territoires voisins des Rives du Rhône et du Nord-Isère.

##### Grand Parc Miribel Jonage

Le Doo reconnaît le Grand Parc Miribel Jonage comme un espace métropolitain de loisirs et de détente liés à l'eau. Il incite à une gestion durable et équilibrée de cet espace de loisirs et de découverte majeur. (Le projet d'Anneau bleu confirme cet objectif. Voir page 111).

- Les PLU et les politiques d'aménagement assurent la préservation de la nappe phréatique, l'éducation à l'environnement, la protection de l'agglomération lyonnaise contre les inondations et la préservation de la faune et de la flore.
- Les PLU et les politiques d'aménagement limitent l'accessibilité du site aux voitures au profit des transports collectifs et des modes doux, et réservent la possibilité d'élargir l'emprise du site de nature à l'est vers la confluence de

l'Ain, au nord vers Rillieux-la-Pape, au sud vers la plaine du Biézin-V Vert nord (au sens du Sdal) en intégrant les espaces naturels riverains du site du Grand Large, et de favoriser les liens vers l'ouest avec Vaulx-en-Velin.

##### Vallons de l'Ouest lyonnais

Le Doo vise à constituer un «parc de l'Ouest lyonnais» complémentaire mais d'une nature différente de celui de Miribel-Jonage, car orienté vers des pratiques de loisirs plus diffuses. Le parc de Lacroix-Laval en constitue l'espace pivot.

- Les PLU préservent les espaces qui assurent leur mise en réseau, afin de constituer une zone de nature d'un seul tenant, aux portes immédiates de Lyon, et ouvrant l'agglomération sur les Monts du Lyonnais (crêts boisés). Ils veillent également au maintien des liens entre vallons, versants et plateaux.
- Pour ce qui concerne les vallons de l'ouest (vallons de Serres, de Planches, de Ribes, de Charbonnières, du Ratier et de l'Yzeron), les limites d'urbanisation figurant dans les PLU à la date d'approbation du Scot doivent être conservées *a minima* de façon à ne pas porter atteinte aux fonctions agricoles, écologiques, paysagères et de loisirs qu'ils assurent (communes de Charbonnières-les-Bains, Ecully, Craponne, Tassin-la-Demi-Lune, La Tour-de-Salvagny, Francheville, Saint-Genis-les-Ollières, Marcy-l'Etoile et Dardilly - cf. cartographie en annexe pages 150 et 151).

### Massif des Monts d'Or

Le Doo prend en compte la fonction agricole, écologique, paysagère, de loisirs et de découverte du massif.

- A cette fin, les PLU confortent la fonction agricole de cet espace.
- Pour ce qui concerne les vallons de Rochecardon, de l'Arche et la coupure verte entre Saint-Romain-au-Mont-d'Or et Collonges-Mont-d'Or, les limites d'urbanisation figurant dans les PLU à la date d'approbation du Scot doivent être conservées *a minima* de façon à ne pas porter atteinte aux fonctions agricoles, écologiques, paysagères et de loisirs qu'ils assurent (communes de Limonest, Champagne-au-Mont-d'Or, Saint-Didier-au-Mont-d'Or, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, Collonges-au-Mont-d'Or, Saint-Romain-au-Mont-d'Or et Lyon 9<sup>e</sup> - cf. cartographie en annexe pages 152 et 153).

### Offrir d'autres sites de nature

Afin d'équilibrer l'offre de grands sites de nature, le Doo recommande l'aménagement à l'échelle métropolitaine d'au moins un nouveau grand site de nature et de loisirs ouvert à la fréquentation du public et lié à l'eau.

### Des parcs d'agglomération, « têtes de pont » de l'offre de loisirs et de découverte

Le Doo propose de structurer l'offre de loisirs à partir des « parcs d'agglomération ».

Les parcs d'agglomération constituent des « têtes de pont » dans l'organisation des espaces de loisirs, points de départ tout autant que lieux de convergence des « cheminements de loisirs et de découverte » d'agglomération.

### Un principe de mise en réseau des parcs d'agglomération

Ce principe doit permettre d'accroître le rayon d'influence des parcs d'agglomération tout autant que leur accessibilité. Il peut se concrétiser par des aménagements dont l'ampleur et la nature sont laissées à l'appréciation des collectivités.

Ce principe peut intégrer la réalisation de nouveaux parcs d'agglomération.

- Les politiques publiques assurent la mise en valeur, voire la création, de parcs d'agglomération et améliorent leur accessibilité, notamment en modes doux.
- Concernant les liaisons entre Gerland et Parilly et entre Parilly et le secteur Villeurbanne-Feyssine, elles peuvent se traduire par l'aménagement de voies pour les modes doux en parallèle de la réalisation d'un nouvel axe du réseau de transports collectifs d'agglomération entre Gerland, Hôpitaux Est et la Doua. Le principe de ce nouvel axe figure dans le Doo.

### LA « TRAME VERTE » : UNE OFFRE DE LOISIRS ET DE DECOUVERTE PROCHE DES HABITANTS

En complément des grands sites de nature et des parcs d'agglomération, le Doo précise que les autres espaces composant la « trame verte » peuvent assurer une fonction de loisirs et de découverte à l'échelle des bassins de vie, dans des conditions adaptées au respect de leur rôle environnemental et de leur valeur agricole.

### Des lieux de repos et de détente accessibles

Les principaux sites, Grandes terres, plaine du Biézin-V Vert nord (au sens du Sdal), plateau des Etangs, plateau des Barolles, vallons et plateau du Franc lyonnais, vallons des Planches, bois de Montrond, sont localisés dans la trame verte du Scot (cf. carte page 84).

Ces sites offrent aux habitants des lieux de repos et de détente. Ils constituent en outre des espaces de respiration essentiels pour les « liaisons vertes » d'agglomération.

Ils sont les lieux privilégiés de la mise en œuvre de projets « Nature ».

Certains de ces espaces peuvent faire l'objet d'aménagements de type « parc de nature » ou « parc d'agglomération » à l'image du parc de Sermenaz (Rillieux-la-Pape), de la forêt de Feuilly (Saint-Priest) ou encore des îles et des îlons du Rhône aval.

### Les forts, un patrimoine à valoriser et à relier

Le Doo identifie les principaux forts, les parcs et les espaces boisés qui les ceinturent comme des éléments majeurs du patrimoine local. Les forts, mentionnés sur la carte « Réseaux et espaces de loisirs et de découverte », sont les points d'appuis privilégiés des cheminements de loisirs et de découverte de l'agglomération.

Les politiques publiques organisent la mise en réseau des forts par des cheminements de loisirs et de découverte afin de structurer un réseau irriguant l'ensemble des territoires.

### Le renforcement de la végétalisation dans la ville

Le Scot vise le développement de la végétation au cœur du territoire urbain : plantations d'arbres, créations de jardins, verdissement des terrasses, des toitures, des murs.

Dans chaque quartier, l'habitant doit trouver près de son lieu de résidence, un espace de détente de type jardin public, square ou terrain de jeux.

Les PLU traduisent selon les modalités les plus adaptées au niveau de chaque quartier cette orientation.

### ORIENTATIONS POUR LA CONSTITUTION D'UN RESEAU DE CHEMINEMENTS DE LOISIRS ET DE DECOUVERTE

Le principe de mise en réseau se décline pour l'offre de loisirs en particulier par un système de cheminements de loisirs et de découverte.

Le Doo localise les cheminements de loisirs et de découverte (cf. carte page 96). Ils ont pour fonction de conférer toute sa force et sa valeur à l'armature verte en établissant des connexions entre ses composantes. Ces liaisons mettent en relation les parcs d'agglomération, les grands sites de nature et les espaces de la trame verte sans compromettre la fonction de desserte des parcelles cultivées par les engins agricoles.

- Les PLU prennent en compte les principes de tracés des cheminements de loisirs et de découverte et les traduisent selon les modalités les plus adaptées (voir schéma ci-dessous).

### Principe de mise en œuvre d'un cheminement de loisirs et de découverte

Les cheminements de loisirs et de découverte font l'objet d'un parti d'aménagement visant à fédérer des espaces – parc, bois, zone verte, voie verte, espace urbanisé – en un seul ensemble.

- Les politiques d'aménagement visent à créer une continuité aboutissant à *minima* à la perception d'un espace de nature unique, praticable dans un apaisé.
- Des cheminements « modes doux » seront créés dans le but de faire des berges des fleuves un grand parc d'agglomération linéaire.

Les cheminements de loisirs et de découverte peuvent être aménagés pour faciliter les pratiques sportives et ludiques. Ils peuvent également être constitués de chemins ruraux entretenus et réservés aux usages de loisirs et de découverte comme le réseau des sentiers aménagés dans l'Est lyonnais ou dans le val d'Ozon.

Ils peuvent faire l'objet d'aménagements de type « voie verte ».

- Ces cheminements de loisirs ne doivent pas compromettre la fonction de desserte des parcelles cultivées par les engins agricoles.

Le Doo recommande de ne pas limiter les aménagements à la réalisation d'un cheminement monofonctionnel de faible largeur (piste cyclable, simple allée piétonne).

- Ces cheminements de loisirs et de découverte peuvent accueillir des aménagements pour transports collectifs.

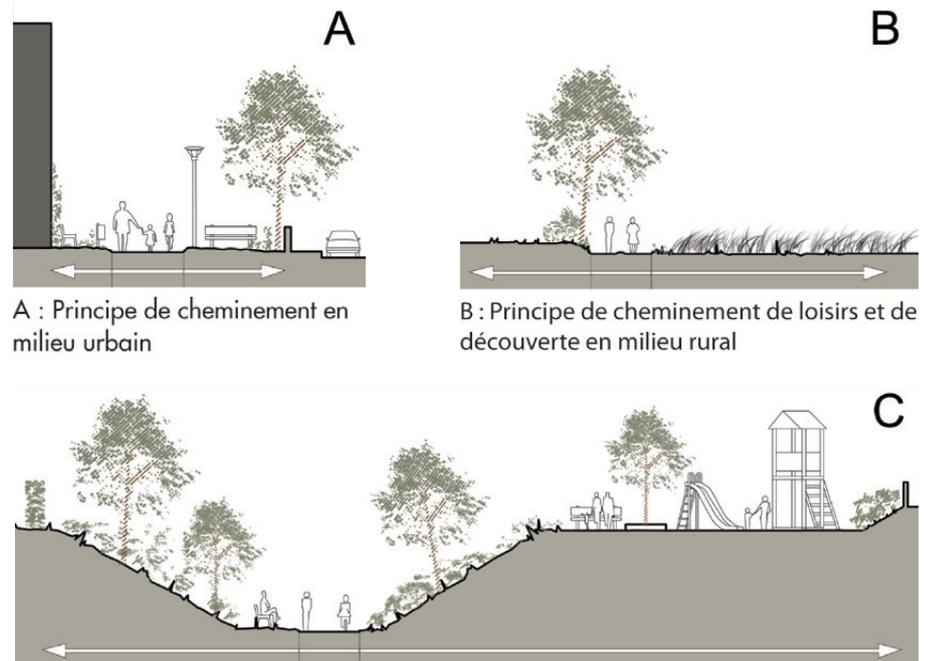
D'une manière générale, la nature des aménagements qui peuvent être réalisés dans les cheminements de loisirs et de découverte est laissée à l'appréciation des PLU. Les croquis A-B-C ci-dessous illustrent des traductions possibles.

### Résorber les points de blocage de blocage

Les points de blocage à la mise en œuvre des cheminements de loisirs et de découverte sont de trois ordres : l'absence de cheminement, un franchissement d'obstacle difficile et un resserrement de la liaison.

- Les PLU s'efforcent de lever les points de blocage situés sur le parcours des cheminements de loisirs et de découverte d'agglomération.

### Exemples de cheminements de loisirs et de découverte

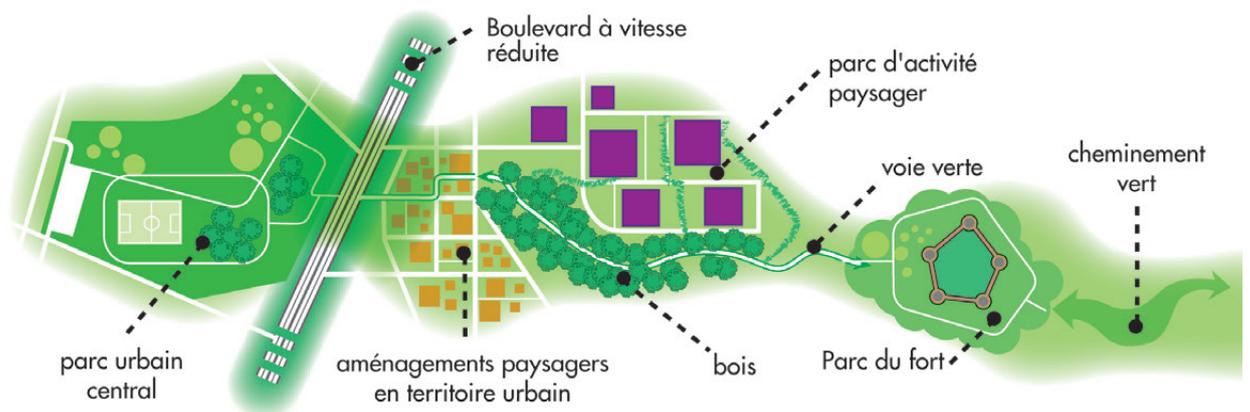


A : Principe de cheminement en milieu urbain

B : Principe de cheminement de loisirs et de découverte en milieu rural

C : Principe de cheminement de loisirs et de découverte élargi en espace de vie

### Principe de cheminement de loisirs et de découverte dans le territoire urbain



## 2.1.6. Orientations pour l'amélioration du cadre bâti et pour la mise en valeur des paysages

Le PADD vise à constituer une agglomération dynamique et accueillante qui doit renforcer son attractivité en offrant une qualité urbaine à la hauteur des attentes des habitants actuels et futurs. Le PADD évoque des « quartiers [représentant] un capital humain » que les politiques d'agglomération doivent valoriser. Le cadre de vie des habitants dessine des territoires sur lesquels se fonde l'attractivité de l'agglomération toute entière. C'est à partir de ces territoires, quartiers urbains, sites industriels, entrées de ville, paysages fluviaux, que la ville doit être embellie.

Le Doo formule trois types d'orientations pour une agglomération belle et agréable à vivre :

**Une ville apaisée** : parce que les habitants doivent pouvoir vivre dans une ville préservée des nuisances liées à l'automobile, le Doo préconise la diminution des niveaux de vitesse maximale ; il recommande de privilégier des espaces publics où les modes de déplacements non motorisés sont favorisés ; il recommande la mise en place de projets de « quartiers apaisés » dans les secteurs fortement impactés par la circulation automobile.

**Une ville embellie** : dans le cadre des constructions neuves, des opérations de renouvellement urbain et des campagnes de réhabilitation, une attention particulière est portée aux espaces de proximité – squares, jardins, plantations, abords d'équipements, espaces publics dans les quartiers – et à la qualité architecturale du bâti. Le Doo identifie les zones d'activités anciennes, les quartiers en mutation et les grands sites urbains à valoriser.

**Une ville équilibrée** : la mixité des fonctions et des usages doit être garantie dans tous les quartiers pour permettre à la ville de se renouveler, de croître et d'embellir. Le Doo recommande un juste équilibre entre les politiques de protection du patrimoine bâti et les politiques de renouvellement de la ville, indispensables à son bon fonctionnement.

### PRÉSERVER LE PATRIMOINE URBAIN SANS SANCTUARISER LES QUARTIERS

Les éléments qui fondent la valeur patrimoniale de l'agglomération sont préservés pour garantir la qualité du cadre de vie des habitants, pour maintenir une attractivité résidentielle et pour promouvoir un rayonnement économique et culturel.

Pour autant, la reconnaissance de cette richesse patrimoniale ne doit pas conduire à la « muséification » du territoire. Elle doit permettre de préserver les éléments de la mémoire collective tout en les intégrant aux dynamiques de construction de la ville.

Les PLU et les opérations d'aménagement identifient les richesses patrimoniales, les sites et bâtiments caractéristiques du patrimoine urbain en fonction de leur valeur architecturale, urbaine, paysagère ou identitaire, ainsi que tout autre élément participant à la qualité architecturale et patrimoniale de l'agglomération.

Le Doo identifie les éléments de patrimoine urbain suivants :

**Le site urbain de la ville de Lyon**, par ses caractéristiques topographiques et paysagères, a façonné la silhouette et l'identité de l'agglomération. La concentration de monuments historiques à l'ouest témoigne du rôle stratégique de la géographie dans le développement urbain.

La silhouette urbaine étagée des collines et des balcons traduit un relief caractéristique de l'identité lyonnaise, tandis que l'est de l'agglomération témoigne de la conquête récente de la plaine alluvionnaire du Rhône. Le site de l'agglomération lyonnaise constitue ainsi une composante à part entière du patrimoine urbain et nécessite d'être pris en compte, conservé puis transmis en tant que tel.

**Le patrimoine exceptionnel** se compose de quartiers, monuments et œuvres architecturales reconnus : zones de saisisines archéologiques, monuments classés ou inscrits et bénéficiant d'un périmètre de protection, centre historique de Lyon (Vieux Lyon, colline de Fourvière, pentes de la Croix-Rousse, Presqu'île) classé « Patrimoine mondial de l'humanité », périmètre du Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) du Vieux Lyon et Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (Avap) : Gratte-Ciel, Saint-Symphorien d'Ozon, etc.

**Les sites patrimoniaux et emblématiques des utopies sociales et urbaines du XX<sup>e</sup> siècle** doivent participer à la valorisation d'une agglomération innovante d'un point de vue architectural et urbain. Le Scot localise les sites les plus emblématiques : Musée urbain Tony Garnier à Lyon, quartier des Gratte-Ciel de Villeurbanne, Etoiles de Renaudie à Givors, Cité Berliet.

**Les éléments symboliques forts du paysage urbain.** Certains éléments bâtis façonnent le paysage de l'agglomération et sont devenus des symboles identitaires très prégnants. Le Scot repère les principaux sites : sites de Confluence, collines de Fourvière et de la Croix-Rousse, tours et architecture du quartier d'affaires de la Part-Dieu, Opéra de Lyon, Cité internationale, gare de Lyon-Saint Exupéry.

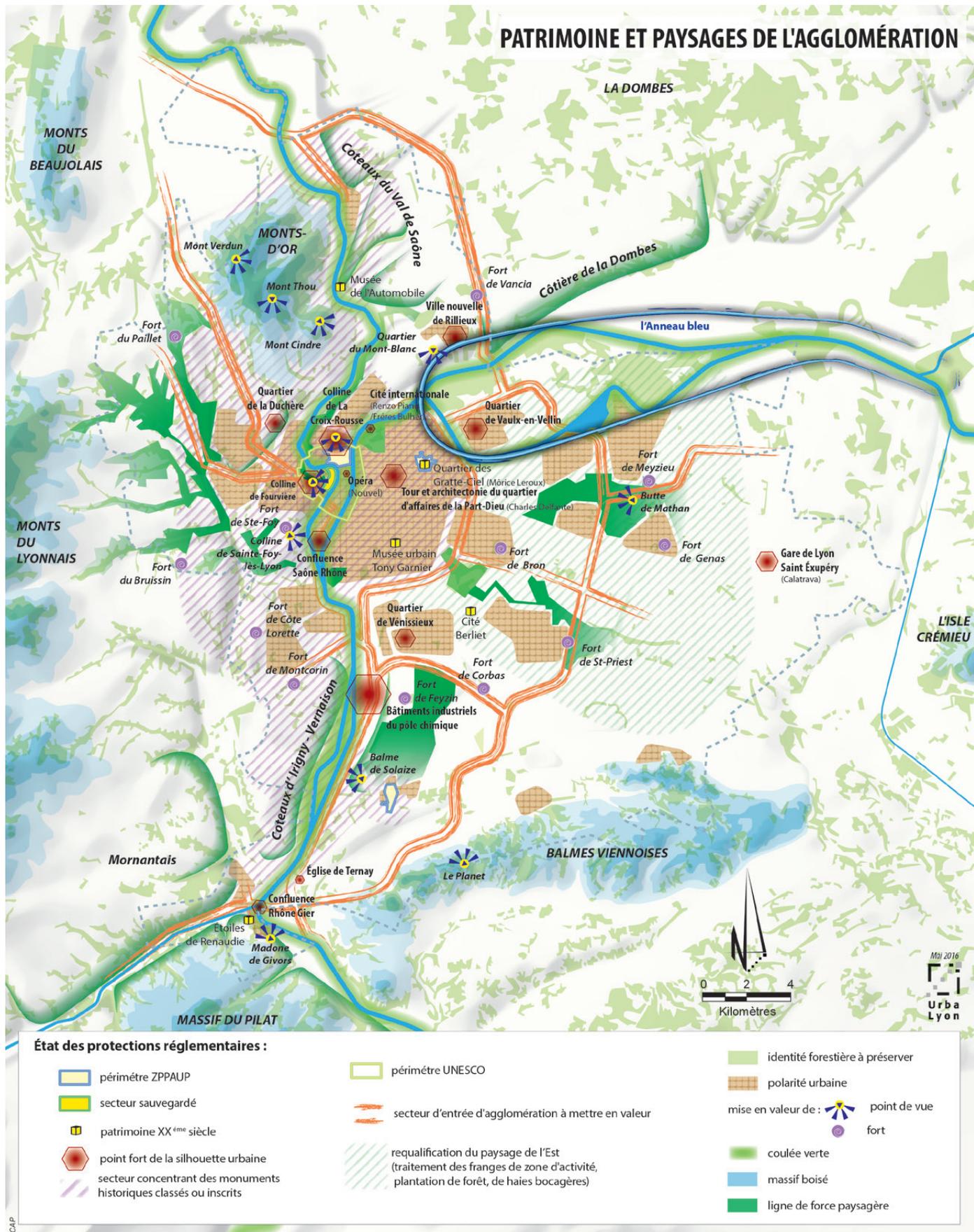
**Le patrimoine industriel** à travers les bâtiments du pôle chimique et des quartiers industriels anciens, incarne l'héritage architectural et la mémoire d'un savoir-faire propre au développement et à l'histoire de ces sites.

**Le patrimoine bâti « ordinaire »** est porteur de la mémoire des quartiers. Il peut s'agir d'éléments ponctuels (fontaine, tour, maison de maître, ferme, bâtiment industriel) ou d'ensembles plus vastes porteurs d'une cohérence historique, architecturale et urbaine (cité ouvrière, partie ancienne d'un centre de commune, centre de village, tissu faubourien).

Les orientations d'aménagement concernant le patrimoine urbain visent à protéger ces composantes, les mettre en valeur, mais également les faire cohabiter avec la ville du futur.

- Les opérations d'aménagement identifient et intègrent dans leur parti d'urbanisme ou d'aménagement les sites et les bâtiments remarquables ainsi que tout autre élément participant à la qualité architecturale et patrimoniale de l'agglomération.
- Elles concilient les projets contemporains avec la préservation du patrimoine.
- Elles concilient la mise en valeur et l'intégration des sites ou objets patrimoniaux avec, le cas échéant, leur appropriation pour de nouveaux usages.
- Elles préservent la mémoire des lieux et des habitants dans les quartiers marqués par les processus de renouvellement urbain.





## LES ENTRÉES DE VILLES : METTRE EN SCÈNE L'AGGLOMÉRATION

La valorisation de l'agglomération, pour ses habitants comme pour ses visiteurs, passe par la mise en perspective de la ville et par l'intégration des infrastructures dans le tissu urbain. Des opérations d'aménagement coordonnées, adaptées aux caractéristiques de chaque site, sont donc nécessaires.

Le Doo identifie deux niveaux de prise en compte des « sites d'entrées de ville » :

- les grandes entrées dans l'agglomération par les principaux axes de transport ; elles jouent un rôle de vitrine et contribuent à l'attractivité de l'agglomération,
- les entrées de villes plus locales dont les enjeux de requalification concernent avant tout le cadre de vie des riverains.

### Les principales entrées dans l'agglomération

Le Doo fixe le principe d'une mise en valeur des principaux sites d'entrée d'agglomération contribuant à l'image et à l'attractivité de l'agglomération.

- Les PLU, les politiques d'urbanisme et de gestion des infrastructures :
  - assurent le traitement paysager des abords (traitement des discontinuités bâties, arbres d'alignement, îlots plantés),
  - améliorent la qualité de la signalétique aux abords des axes concernés (signalétique commerciale moins anarchique et moins agressive),
  - assurent la valorisation artistique des sites.

### Les entrées de villes locales

Le Doo fixe le principe d'une amélioration de la qualité paysagère des entrées de ville plus locale pour maîtriser les urbanisations à proximité des voiries et mieux intégrer les infrastructures au contexte urbain.

Ces entrées de ville locales, non cartographiées dans le Doo, correspondent aux accès routiers au territoire urbanisé, lieux de transitions entre espaces naturels et urbains.

- Les PLU et les opérations d'aménagement prévoient un traitement des fronts bâtis le long des axes d'entrée de ville. Ils incitent notamment à l'intégration de formes urbaines novatrices et assurent la maîtrise de la signalétique commerciale.
- Les politiques de déplacements favorisent la diminution des vitesses, la multiplicité des usages et la diversification des modes de déplacement sur les axes concernés.

## METTRE EN PLACE UNE GRANDE TRAME PAYSAGÈRE

La beauté d'une ville est un des éléments de son image. Si l'architecture et les perspectives urbaines doivent être à l'échelle d'une agglomération, les grands paysages, les principales richesses de la trame verte et les sites fluviaux sont aussi des facteurs d'attractivité pour l'agglomération. Les orientations générales concernant ces éléments ont été fixées dans les chapitres qui précèdent.

### Mettre en valeur les massifs boisés

Au nord et à l'ouest de l'agglomération, le couvert végétal est important et de qualité. Les politiques de gestion et de mise en valeur des espaces naturels doivent s'assurer du bon état écologique des forêts présentes dans le territoire, de leur renouvellement et de leur pérennité.

Pour y parvenir, les PLU mettent en œuvre les orientations suivantes :

- La préservation dans les vallons de l'ouest des espaces soumis à de fortes pressions urbaines est assurée après avoir procédé à des études foncières et, si nécessaire, à des acquisitions de parcelles forestières (cf. page 93).

- Dans le massif des Monts d'Or, une alternance entre les espaces ouverts (les prairies et les champs cultivés) et les espaces fermés (les espaces boisés) est maintenue de manière à assurer la valorisation paysagère du massif.
- Dans les côtières boisées et les vallons du val de Saône, la préservation de deux forêts remarquables au plan paysager est assurée : la forêt du fort de Vancia à Rillieux-la-Pape et Sathonay-Village et la forêt du Parc à Montanay et Neuville-sur-Saône. Par ailleurs, la protection des côtières boisées peut passer par des acquisitions foncières de la part de la collectivité.
- Dans les crêts boisés des Balmes viennoises, l'amélioration de la deserte forestière du massif est recherchée en vue de participer à sa bonne gestion.

### Créer un grand paysage dans l'est de l'agglomération

Le Doo désigne comme une action prioritaire la création d'un grand paysage dans l'est de l'agglomération, compte tenu de la volonté, exprimée dans le PADD, de valoriser ce secteur.

Pour y parvenir, le Doo recommande :

- la constitution d'une charpente paysagère dans l'est de l'agglomération à partir du « V Vert », dont le principe était déjà inscrit dans les Schémas directeurs précédents,
- la protection des liaisons vertes du Biez et de la plaine d'Heyrieux, éléments forts de la charpente paysagère, de manière à ce qu'elles relient les points attractifs du territoire,
- l'aménagement des liaisons vertes en vue de la constitution d'un maillage local d'itinéraires et de promenades,
- la protection et la reforestation des points hauts et des coteaux de manière à créer la trame paysagère de l'Est lyonnais,
- la préservation et le renforcement de la trame bocagère et le traitement paysager des limites d'urbanisation.
- la mise en valeur des milieux aquatiques et naturels de l'Anneau bleu (Cf. La mise en valeur des espaces en eau page 110).

### Valoriser les sites fluviaux

Le Doo identifie la « coulée verte » du Rhône, qui accompagne le fleuve depuis le pont de Jons à l'est jusqu'à Givors au sud, et les rives de la Saône, comme deux éléments essentiels du paysage de l'agglomération.

Les deux sites de confluence font en particulier l'objet d'opérations d'aménagement de grande envergure.

Des opérations d'aménagement concernent également les traversées urbaines des deux fleuves et visent :

- à mieux les insérer dans la ville (verdissement des abords),
- à les rapprocher des habitants,
- à desserrer l'étreinte de l'automobile (voies sur berges, parkings).

### METTRE EN VALEUR LES POINTS DE VUE

La mise en place d'une grande trame paysagère passe par la valorisation des points hauts qui viennent renforcer l'identité paysagère du territoire (visibles de loin, notamment depuis les principaux points d'entrée dans la ville) et qui offrent des panoramas variés sur tout ou partie de l'agglomération.

Le Doo localise neuf points de vue majeurs à préserver et à valoriser :

- les sommets du massif des Monts d'Or,
  - le quartier du Mont-Blanc à Rillieux-la-Pape,
  - la colline de Fourvière,
  - la colline de Sainte-Foy-les-Lyon,
  - le site de la Madone à Givors,
  - la balme de Solaize,
  - les Balmes viennoises et en particulier le site du Planet,
  - la butte de Mathan à Genas,
  - le musée de l'automobile à Rochetaillée-sur-Saône.
- Les PLU et les opérations d'aménagement assurent la préservation des dégagements à proximité des sites identifiés.

## 2.2. ORIENTATIONS POUR LA MISE EN VALEUR D'UN « RÉSEAU BLEU » D'AGGLOMÉRATION

Au travers du Chapitre métropolitain de l'inter-Scot, les présidents des Scots de l'aire métropolitaine ont affirmé l'enjeu majeur que représentent le Rhône et la Saône pour le transport, les réserves en eau, ainsi que pour leur richesse écologique.

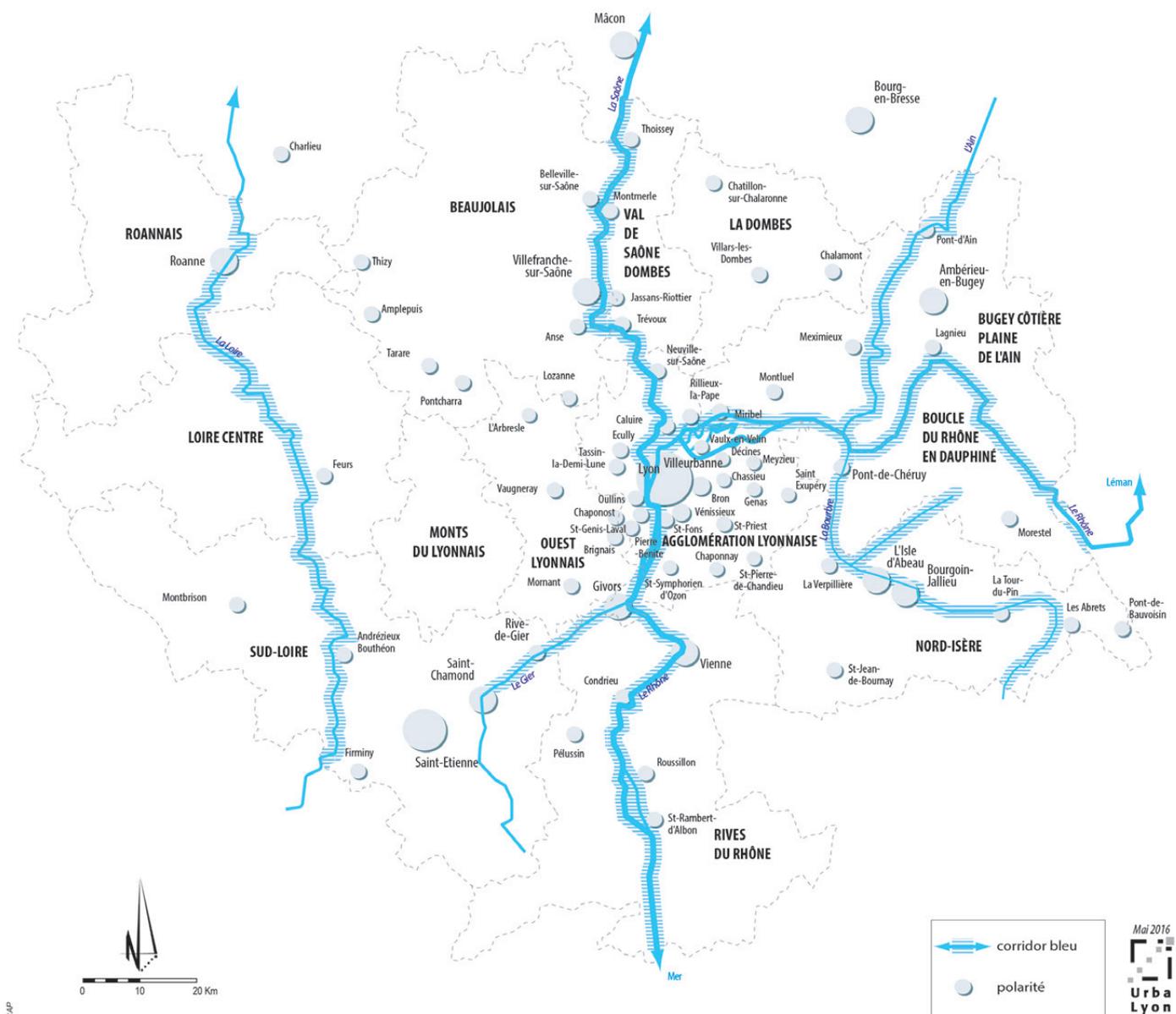
L'« arc du fleuve » était l'un des concepts majeurs retenus par le Schéma directeur Lyon 2010. Il s'agissait alors de renforcer les équipements d'agglomération autour du linéaire des berges du Rhône, depuis la Feyssine jusqu'à Gerland.

Le PADD franchit un cap supplémentaire par rapport à cette approche qui visait à organiser l'agglomération autour de l'arc formé par la partie centrale du fleuve. Le PADD confère à l'ensemble des fleuves et des rivières un rôle dans la structuration de l'agglomération.

## 2.2.1. Orientations pour la préservation et la restauration du caractère naturel des cours d'eau et de leurs rives

Le « réseau bleu » constitue un milieu naturel vivant qui joue un rôle indispensable dans le fonctionnement de l'écosystème et dans l'alimentation en eau potable d'une agglomération de 1,5 million d'habitants. Les rivières sont des milieux vivants. Les milieux aquatiques superficiels – cours d'eau, plans d'eau, zones humides – sont les plus riches en termes de biodiversité. La préservation et la restauration de la qualité des eaux de surface de l'ensemble du réseau hydrographique passe par la maîtrise des activités polluantes et par une urbanisation raisonnée et contrôlée des bassins versants.

### Le réseau bleu métropolitain



## LA PRÉSERVATION DE LA VALEUR ÉCOLOGIQUE DES COURS D'EAU : UN OBJECTIF PREMIER

La fonction environnementale des cours d'eau est première au niveau de la qualité des paysages, du fonctionnement des écosystèmes, de l'alimentation en eau, de la conservation de la biodiversité et dans la protection contre les crues.

A cette fin, les politiques publiques et les opérations d'aménagement :

- préservent, voire restaurent, le long des fleuves et cours d'eau, des îlots de nature sauvage constituant des écosystèmes (brétilod, îlons, milieux aquatiques, ripisylves, vorgines), éléments fondamentaux pour le transit de la faune sauvage,
- maintiennent, notamment le long des fleuves, les continuités biologiques nécessaires à la conservation de la faune à l'intérieur de l'agglomération,
- protègent rigoureusement les secteurs prioritaires pour la protection de la ressource en eau,
- modernisent les systèmes d'assainissement et les développent en vue de diminuer les flux de pollution dans les cours d'eau,
- préservent les champs d'expansion des crues sur la base notamment des Plans de prévention des risques d'inondation (PPRI),
- limitent les apports de nutriments et de pesticides diffus d'origine agricole aux cours d'eau en favorisant les cultures biologiques ou, à défaut, en maintenant des zones tampons le long des talwegs ou des ruisseaux (noues, bandes enherbées, haies, etc.).
- préservent la valeur écologique des noyaux de biodiversité que constituent les îles du Rhône et de la Saône ainsi que le Grand Parc Miribel Jonage.

Ces différentes actions participent à une renaturation progressive des différents cours d'eau.

## La Saône, patrimoine à part entière

La Saône constitue un patrimoine à part entière à la fois naturel, culturel et paysager. Afin de préserver la Saône, les PLU :

- déterminent les modalités permettant une urbanisation maîtrisée et de qualité en bord de la rivière,
- préservent et gèrent les îles de la Saône (Ile Roy et Ile de Rontand),
- prennent toute mesure de nature à améliorer la qualité des eaux superficielles et des nappes alluviales.

La Saône engendre par ailleurs des risques naturels qu'il convient de prendre en compte et constitue encore un exutoire pour certaines pollutions auxquelles il convient de remédier. A cette fin,

- les opérations d'aménagement intègrent le traitement des problèmes d'érosion et de ruissellement,
- l'ensemble des collectivités concernées prennent toute mesure de nature à soustraire le cours d'eau au risque de pollution accidentelle par des dispositions appropriées.

### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Doo recommande :

- un bilan pluriannuel permettant d'améliorer la connaissance et le suivi de la qualité des eaux,
- l'établissement de plans de gestion et de mise en valeur permettant de préserver et de gérer les berges et les îles de la Saône,
- la poursuite de la démarche Agenda 21 local au titre d'une concertation privilégiée pour agir.

## La vallée du Rhône : un espace à revaloriser

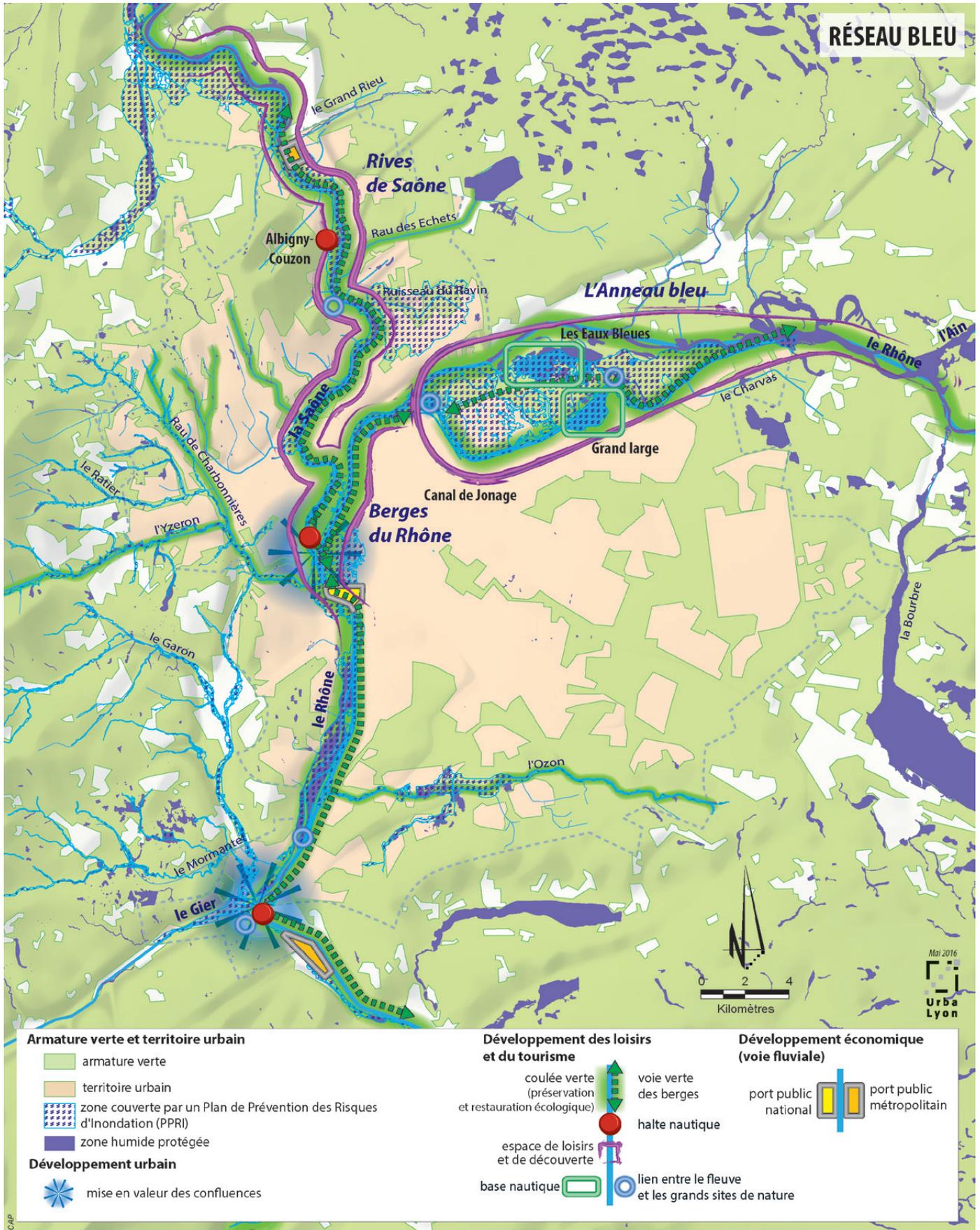
Les aménagements de la vallée du Rhône et la réalisation du complexe pétrochimique ont durablement dégradé les milieux et les paysages.

Toutefois, les espaces de la vallée du Rhône à l'aval de Lyon – les îles et les îlons en particulier – conservent des qualités patrimoniales rares identifiées par le Sdage et le Plan d'action Rhône. Aux fins de leur protection, les PLU et les opérations d'aménagement :

- préservent les îles et parties d'îles non urbanisées de toute construction. Peuvent cependant être admis les travaux et constructions nécessaires à la restauration, à la gestion, à la découverte des milieux écologiques et à la fréquentation de ces espaces à des fins de loisirs,
- prennent toute mesure de nature à mettre en valeur le patrimoine bâti tant urbain qu'industriel,
- préservent les continuités écologiques,
- garantissent « un fleuve vif et courant » sur les tronçons encore modelables.

**La ressource en eau** est essentielle au maintien des équilibres fondamentaux de l'aire métropolitaine lyonnaise, contribuant, tant en termes qualitatifs que quantitatifs, à la biodiversité et à la sécurité sanitaire de l'agglomération. Elle est également un trait d'union entre les territoires métropolitains, structurés par trois fleuves qui les unissent physiquement et les ouvrent sur l'extérieur.

Cette ressource stratégique a pourtant été malmenée par le développement urbain et économique. Sa dimension métropolitaine, voire régionale, exige des Scot qu'ils relèvent ensemble les défis de sa restauration et de sa préservation.



## DES ORIENTATIONS DISTINCTES SELON LA NATURE DES COURS D'EAU

En complément des orientations du Sage de l'Est lyonnais, des contrats de rivière et des contrats de milieu, le Doo fixe des orientations propres à chaque cours d'eau en considération de leur spécificité :

**Concernant l'Ozon** : ce cours d'eau constitue l'exutoire de la nappe des couloirs fluvio-glaciaires de l'Est lyonnais.

En conséquence, il doit faire l'objet de mesures d'atténuation des pollutions nitrées.

- A cette fin, des pratiques agricoles plus écologiques sont encouragées : équilibre de la fertilisation, limitation des apports organiques, conditions d'épandage améliorées, respect des eaux de surface, stockage des effluents d'élevage, gestion adaptée des terres.

**Concernant le réseau hydrographique de l'ouest lyonnais** : les bassins versants sont plus sensibles aux ruissellements et les cours d'eau plus soumis à des phénomènes de crues soudaines en raison du relief marqué et des caractéristiques des substrats géologiques.

Ils font l'objet de mesures de prévention spécifiques.

- A cette fin, les PLU comportent des prescriptions adaptées et les opérations d'aménagement prennent toute mesure de nature :
  - à compenser le ruissellement sur les sols imperméables,
  - à limiter à la source les pollutions possibles ou à réaliser les ouvrages nécessaires au traitement des eaux pluviales polluées avant rejet vers le milieu naturel.
- Les collectivités concernées prévoient la réalisation des ouvrages nécessaires au traitement des premiers flots d'orage afin de ne pas aggraver les débits des cours d'eau en cas d'évènement exceptionnel.

**Concernant les affluents de la Saône** : ruisseau des Echets et ruisseau du Ravin en rive gauche, ruisseau des Planches en rive droite.

Les PLU et les opérations d'aménagement :

- prennent toute mesure spécifique de prévention des risques d'inondation,
- préservent et valorisent leur qualité écologique,

**Concernant les principaux affluents du Rhône (rive droite)** : Yzeron, Garon et Gier.

Les PLU et les opérations d'aménagement :

- prennent toute mesure de nature à prévenir et gérer le risque d'inondation,
- prennent toute mesure permettant leur restauration écologique,
- mettent en valeur le cadre de vie aux abords de l'Yzeron et du Gier dans le cadre des sites de projet urbain de Givors et d'Oullins-la Saulaie.

---

### Les contrats de rivière couvrent quatre volets.

Le volet « inondation » vise à gérer les écoulements et les débordements de la rivière par des aménagements hydrauliques et par l'entretien du lit et des berges.

Le volet « qualité des eaux » vise à réduire les rejets polluants de toute nature.

Le volet « qualité des milieux » vise à restaurer la qualité biologique des cours d'eau.

Le volet « communication - pédagogie » vise à mieux faire connaître aux riverains et aux usagers le milieu naturel.

**Les contrats de milieu** fixent pour un milieu donné (lac, baie, nappe) des objectifs en termes de qualité des eaux, de valorisation du milieu aquatique et de gestion équilibrée des ressources en eau.

## 2.2.2. La mise en valeur des espaces en eau

Le PADD souligne la qualité des berges des cours d'eau, et des milieux qui leur sont associés. Il incite à faire des berges un lieu de pratiques récréatives diversifiées (découverte de la faune et de la flore, promenade, sport, baignade) dans le respect des milieux naturels. En outre, la réhabilitation et le développement des usages du fleuve et des rivières sont nécessaires au développement de la qualité de vie des habitants.

### RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DES BERGES

Le Doo fixe les orientations suivantes :

**Offrir une alternative aux déplacements motorisés sur les berges** : les espaces de bord de fleuve occupés par le stationnement automobile sont libérés et requalifiés dans la mesure du possible.

**Renforcer l'accessibilité des rives des cours d'eau** : le développement des usages des fleuves et des rivières de l'agglomération (contemplation, promenade, activités nautiques, activités pédagogiques d'interprétation de la nature) est rendu possible par un renforcement de leur accessibilité par le réseau des transports collectifs d'agglomération et par les « liaisons vertes » récréatives d'agglomération.

**Relier les espaces entre eux** : les berges des fleuves et les aménagements de loisirs et de découverte le long des rivières sont mis en réseau.

- Les PLU et les opérations d'aménagement favorisent les continuités d'usage public. Notamment, ils déterminent les modalités permettant la réalisation des « liaisons vertes » récréatives (cf. carte page 96).
- Ils développent les aménagements de loisirs et paysagers en complément de l'offre de nature et de loisirs que représente le Grand Parc Miribel Jonage.
- A moyen et long terme, ils prévoient l'aménagement de l'ensemble du linéaire des rivières et des fleuves en vue d'offrir de nouveaux espaces de loisirs et de découverte.

- Ils identifient le réseau des ruisseaux et vallons de l'ouest lyonnais, les rives de Saône et les berges du Rhône depuis le parc de Miribel-Jonage jusqu'à Givors pour compléter l'offre d'agglomération en la matière, dans le respect des spécificités propres à chaque territoire (ex. : projet Via Rhona le long des berges du Rhône).

### DÉVELOPPER LE TOURISME FLUVIAL ET LES ACTIVITÉS NAUTIQUES

Les berges des fleuves constituent un accès privilégié et de qualité au territoire urbain et à ses richesses touristiques et patrimoniales.

Pour renforcer les activités nautiques et le tourisme fluvial, les politiques publiques :

- réservent les emprises de nature à permettre la réalisation de nouvelles haltes fluviales ;
- assurent leur connexion au réseau de transports collectifs d'agglomération ;
- déterminent les mesures de nature à éviter que ces haltes fluviales ne remettent en cause l'intégrité des secteurs bordant les cours d'eau prioritairement réservés à l'alimentation en eau potable de l'agglomération ;
- prennent toute mesure permettant le maintien des continuités écologiques et de loisirs.

Les politiques d'aménagement prennent en compte les nuisances susceptibles d'être générées par les activités nautiques avant l'implantation de nouvelles haltes.

## DES ESPACES PUBLICS EXEMPLAIRES Tournés VERS LES BERGES

Les rives des fleuves, des rivières et des ruisseaux contribuent à la qualité paysagère et patrimoniale de l'agglomération. Elles constituent un élément essentiel de l'identité lyonnaise. Les fleuves, dans leur traversée du territoire urbain, constituent un écrin autour duquel peuvent être conçues des opérations d'urbanisme de très grande qualité.

**D'une manière générale, et plus particulièrement dans quatre secteurs adaptés,** à savoir la berge sud du canal de Jonage, la zone de confluence Saône/Rhône, la zone de confluence Rhône/Gier et le site d'Albigny-Couzon :

- Les PLU arrêtent les prescriptions urbaines et architecturales permettant de faire profiter les zones résidentielles situées à proximité des fleuves, rivières, canaux et ruisseaux des ambiances liées à l'eau.

Ils concilient cette orientation avec le respect des règles environnementales et les prescriptions résultant des plans de protection contre les risques.

**Dans l'ensemble des secteurs de rives, il y a lieu de :**

- déterminer les modalités permettant d'atténuer autant que possible les ruptures liées aux infrastructures (voies sur berges),
- assurer les continuités des cheminements,
- créer des espaces publics de grande qualité, étroitement liés aux ambiances fluviales,
- traiter les principales ruptures paysagères et assurer des liaisons avec les rives.

**Concernant les berges des fleuves (Rhône, Saône) et des rivières (Yzeron, Gier, Ozon) situées en milieu urbanisé,**

- les PLU prévoient des prescriptions d'urbanisme et architecturales traduisant une exigence de qualité urbaine renforcée en cohérence avec le risque d'inondation.

## TROIS PROJETS EMBLÉMATIQUES DU RENOUVEAU DE LA VOIE FLUVIALE

L'objectif du PADD est de tendre à une réappropriation des berges des fleuves par les habitants et les acteurs de l'aménagement. Cette réappropriation est conditionnée par la mise en valeur des fleuves. Le Doo décline les éléments de cette valorisation qui passe notamment par la mise en œuvre de projets emblématiques.

Trois territoires sont identifiés : l'Anneau bleu, les rives de Saône et les berges du Rhône. Sur ces territoires, les politiques d'urbanisme et les opérations d'aménagement procèdent d'un haut niveau d'exigence dans le but de faire retrouver à l'agglomération le contact avec ces fleuves.

A cette fin,

- les acteurs doivent se mobiliser prioritairement et y concentrer les investissements,
- les opérations d'aménagement visent à un même niveau d'exigence que celui réservé aux sites de développement industriel ou économique,
- les politiques d'aménagement intègrent le développement durable,
- les politiques d'aménagement font du fleuve le thème fédérateur de l'ensemble des projets.

**L'Anneau bleu** est le fruit d'un travail partenarial, associant le Grand Lyon, le Syndicat d'aménagement du canal de Jonage, le Symalim, la Communauté de communes de Miribel et du Plateau et EDF, ayant pour objectif de valoriser les espaces naturels du Rhône amont en lien avec l'agglomération et ses habitants.

Trois grandes orientations guident le projet :

- inscrire l'Anneau bleu dans le réseau des circulations douces de l'agglomération et au-delà,
- articuler l'Anneau bleu et les quartiers qui le bordent,
- mettre en valeur le patrimoine naturel et industriel du Rhône amont.

## 2.2.3. Développer l'usage de la voie navigable

Le PADD fixe pour objectif l'élaboration d'un schéma qui doit identifier les espaces nécessaires au développement du système portuaire. A cette fin, il a repéré le port de Lyon-Edouard Herriot, le port en reconversion de Givors-Loire-sur-Rhône, le site de Salaise-sur-Sanne, les ports de Villefranche-sur-Saône et de Mâcon comme éléments d'une armature portuaire à conforter. Il fait par ailleurs le constat du caractère limité en nombre et en surface des emprises portuaires existantes.

Pour faire face au choix de développement du trafic fluvial, le PADD définit un système portuaire multi-sites en cohérence avec le Plan Rhône en réservant progressivement chacune des plateformes portuaires identifiées à des activités directement en lien avec le transport fluvial.

### Le site portuaire de Villefranche-sur-Saône

doit être renforcé selon les orientations du Scot Beaujolais;

La plateforme de Salaise-sur-Sanne/Sablons, au sud de l'agglomération viennoise, doit être confortée, selon les orientations figurant dans le Scot des Rives du Rhône.



### LE PORT LYON-EDOUARD HERRIOT, UN ÉQUIPEMENT CENTRAL

Le Doo fixe le principe d'un maintien du port Lyon-Edouard Herriot (PLEH) sur le site de Gerland comme l'élément central du schéma portuaire multi-sites. Ce principe de maintien sur place ne doit pas exclure le transfert possible d'une partie des activités du PLEH. Les autorités gestionnaires du site doivent privilégier le développement des filières liées à la voie d'eau et l'accueil de marchandises destinées à l'agglomération.

A cette fin, le PLEH privilégie le développement des filières en lien avec le fleuve en cherchant à réduire :

- le volume des stockages, notamment ceux des matières dangereuses,
- la part des activités dépendantes du fret routier longue distance,
- les activités logistiques « lourdes » ou les équipements qui ont vocation à être accueillis dans des espaces plus appropriés précisés au chapitre 1.1 (cf. carte p. 28)

### UN SITE AU SUD DE L'AGGLOMÉRATION

Au sud, le site de la plateforme industrielle-portuaire de Givors-Loire présente un potentiel de développement important.

Le Doo préconise des investissements et une gestion conjointe entre les agglomérations de Vienne et de Lyon :

- pour en améliorer l'accessibilité,
- pour renforcer sa fonction portuaire,
- et pour réorienter son usage vers des activités utilisatrices de la voie navigable.

### UN SITE POSSIBLE AU NORD DE L'AGGLOMÉRATION

Des emprises sont réservées au niveau de Saint-Germain-au-Mont-d'Or/Quincieux/Genay pour laisser ouverte la possibilité d'implanter une nouvelle plateforme portuaire.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Un schéma portuaire multi-sites est défini dans le cadre d'une politique globale de valorisation des fleuves (voir aussi p.23).

## 2.3. ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

Au travers du Chapitre métropolitain de l'inter-Scot, les présidents des Scots de l'aire métropolitaine ont affirmé leur engagement d'asseoir la multipolarité sur les réseaux de transports collectifs, et reconnu le rôle moteur de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la réalisation de cette ambition commune.

Les infrastructures routières et le développement automobile ont favorisé un développement urbain coûteux en espace, en énergie et en émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, le PADD a fait le choix d'une organisation de l'espace qui s'appuie désormais sur le Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ce choix doit être le garant de l'attractivité et de la compétitivité du territoire. Il doit permettre à l'ensemble des ménages d'avoir accès à un système de déplacement durable, non captif de l'automobile.

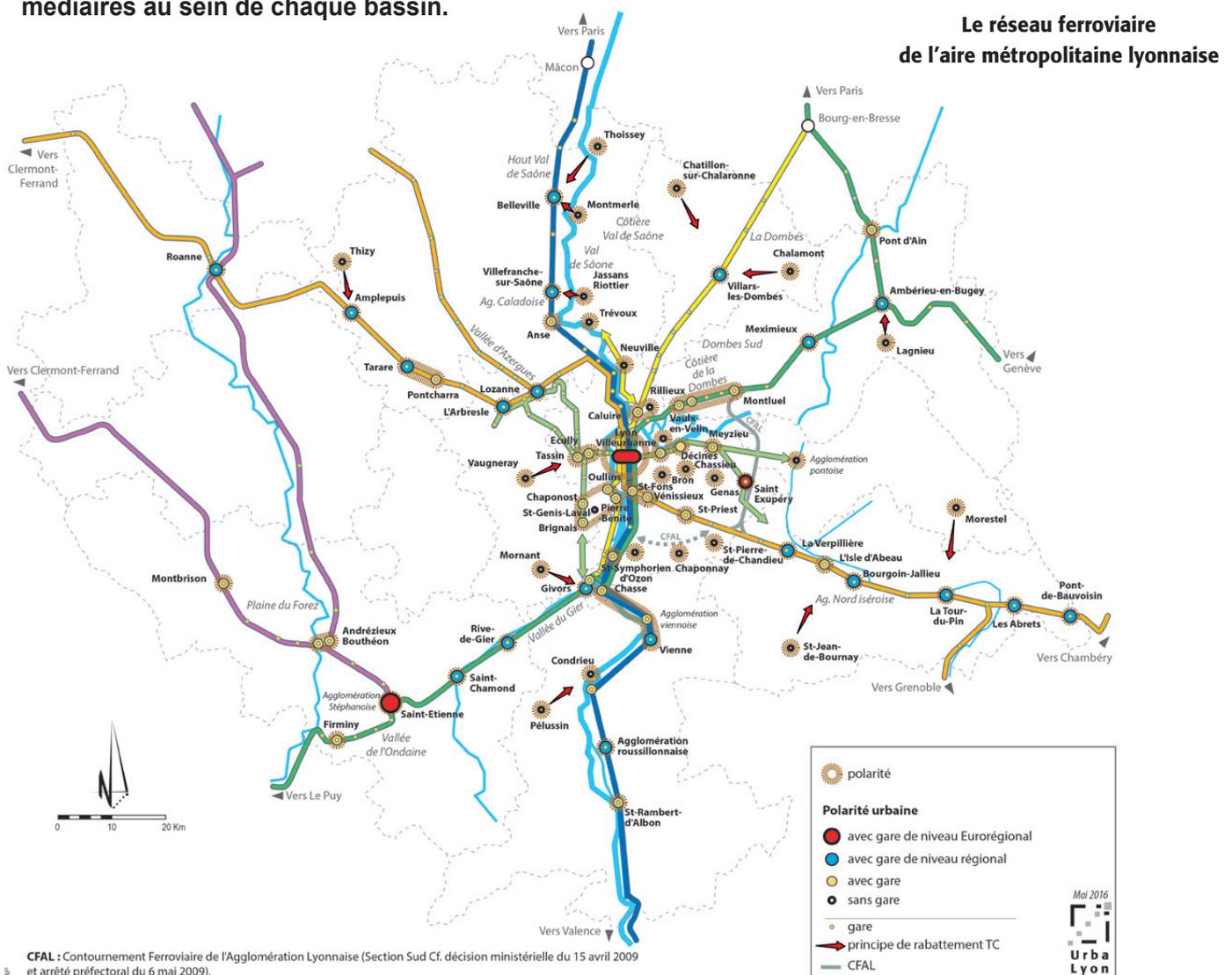
Ce choix s'appuie sur deux orientations complémentaires et indissociables :

- rechercher une organisation urbaine multipolaire garantissant aux habitants l'accès aux équipements et services au plus près de leur domicile et la possibilité d'emprunter un système performant de transports collectifs ;
- conduire une politique de déplacements s'appuyant sur le développement de l'offre en transports collectifs, l'optimisation de l'exploitation du réseau de voirie et une place accrue pour la marche et le vélo dans les déplacements de proximité.

## 2.3.1. Orientations pour le maillage du territoire en transports collectifs

Le PADD propose un développement coordonné du réseau ferré régional et des réseaux départementaux et urbains, selon une logique d'échelles correspondant aux territoires vécus, qui s'affranchit, pour des raisons de fonctionnalité, des périmètres institutionnels :

- le projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise a pour ambition d'améliorer l'intermodalité entre les axes ferroviaires périurbains, le tramway express de l'Est lyonnais et les trois grandes lignes de métro A, B et D ;
- le réseau des transports collectifs d'agglomération, constitué des lignes de tramway, des lignes de trolleybus, et des lignes de bus et de cars à haut niveau de service, des funiculaires et de la ligne de métro C, complète les axes du Réseau express ;
- les transports collectifs complémentaires ou de proximité, assurant une fonction de maillage des bassins de vie, permettent, par un réseau adapté, l'accessibilité des habitants aux équipements et services intermédiaires au sein de chaque bassin.



## CONSTRUIRE LE RÉSEAU EXPRESS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

Le Doo intègre les projets concernant l'étoile ferroviaire lyonnaise et les différents schémas de déplacements en transports collectifs.

Le Doo définit le réseau express en cohérence avec le projet de développement résidentiel et économique qu'il vise par ailleurs à mettre en œuvre.

Il assure à travers le réseau des gares et des arrêts, la desserte effective de l'ensemble des polarités et des sites de projet identifiés par le schéma.

Le Réseau express permet les déplacements à l'intérieur de l'aire métropolitaine, en relation avec le centre de l'agglomération. Ce réseau doit être compétitif par rapport à la voiture individuelle pour ce type de déplacements.

A l'horizon 2030, le schéma identifie les liaisons complémentaires restant à programmer et à financer pour constituer le Réseau express.

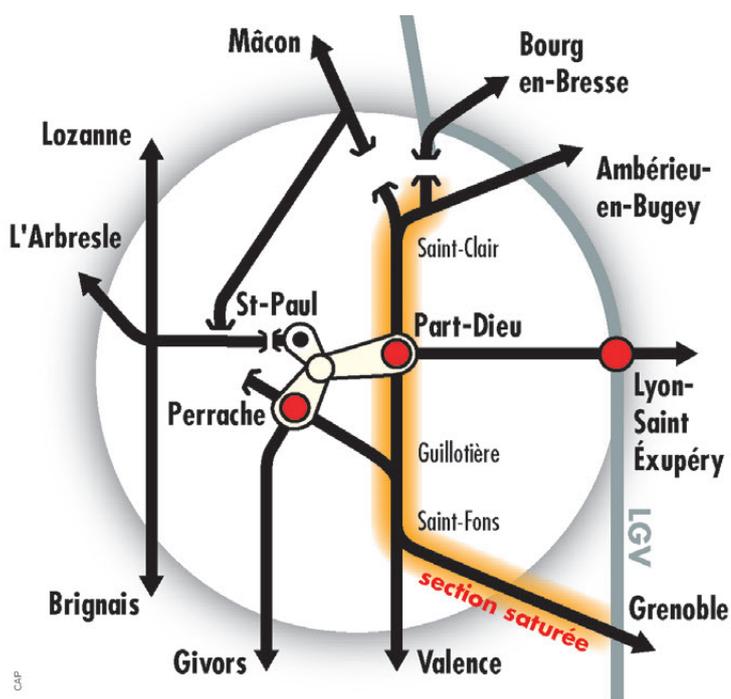
## Les aménagements du cœur du réseau

Le PADD fixe l'objectif de garantir le développement conjoint des offres TGV, Intercités, périurbaines et fret et de permettre la connexion entre elles de toutes les branches de l'étoile ferroviaire. Des projets d'infrastructures ferroviaires vont impacter cette capacité (CFAL, LGV Lyon-Turin, LGV Rhin-Rhône). Parallèlement, le « nœud ferroviaire » lyonnais connaît déjà d'importants problèmes de capacité (gare de Lyon Part-Dieu, section Saint-Clair Guillotière - croquis ci-dessous).

Le Doo préconise le lancement d'une démarche partenariale permettant de définir les projets à engager et les priorités d'investissements par rapport aux objectifs suivants :

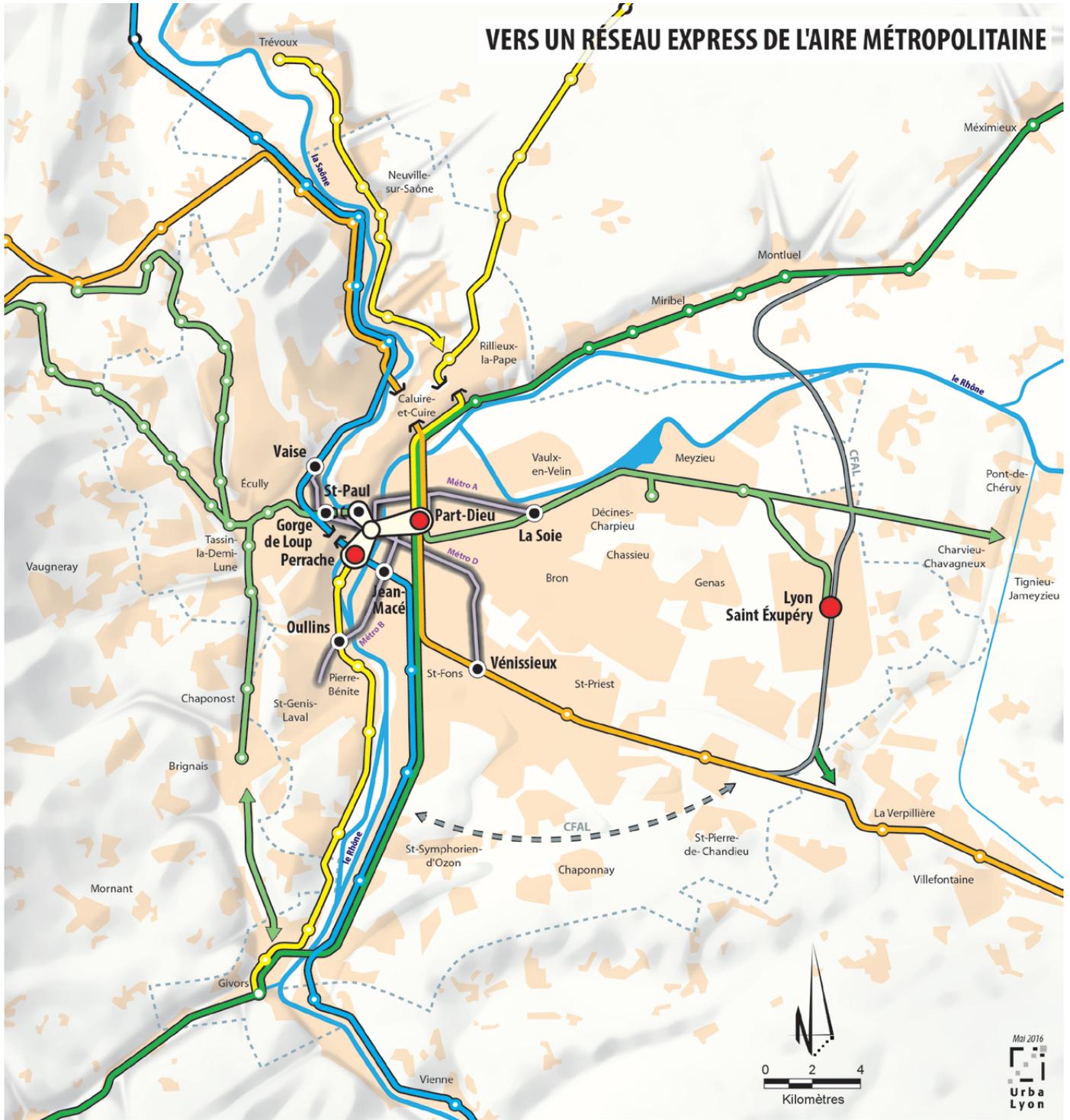
- gains de capacité au cœur du nœud : la séparation physique des services TGV, Grandes lignes et fret par rapport à l'offre métropolitaine peut être envisagée dans ce cadre, ainsi qu'un réaménagement lourd de la gare de la Part-Dieu,
- aménagement d'une liaison est-ouest permettant de mettre en relation le réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais avec le reste du réseau métropolitain.

- Les opérations d'aménagement veillent à assurer la faisabilité :
  - des aménagements de la section saturée du Réseau express,
  - de l'aménagement de la liaison est-ouest.



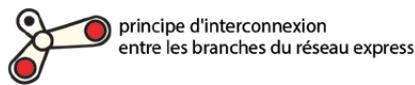
Principes d'interconnexion  
entre les branches de l'étoile

VERS UN RÉSEAU EXPRESS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



Gares et interconnexions :

-  gare de niveau euro-régional
-  gare de correspondance
-  autre gare



CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

**NB : les choix des couleurs des lignes ne préjugent pas des modalités d'exploitation ni des principes de diamétralisation des dessertes**

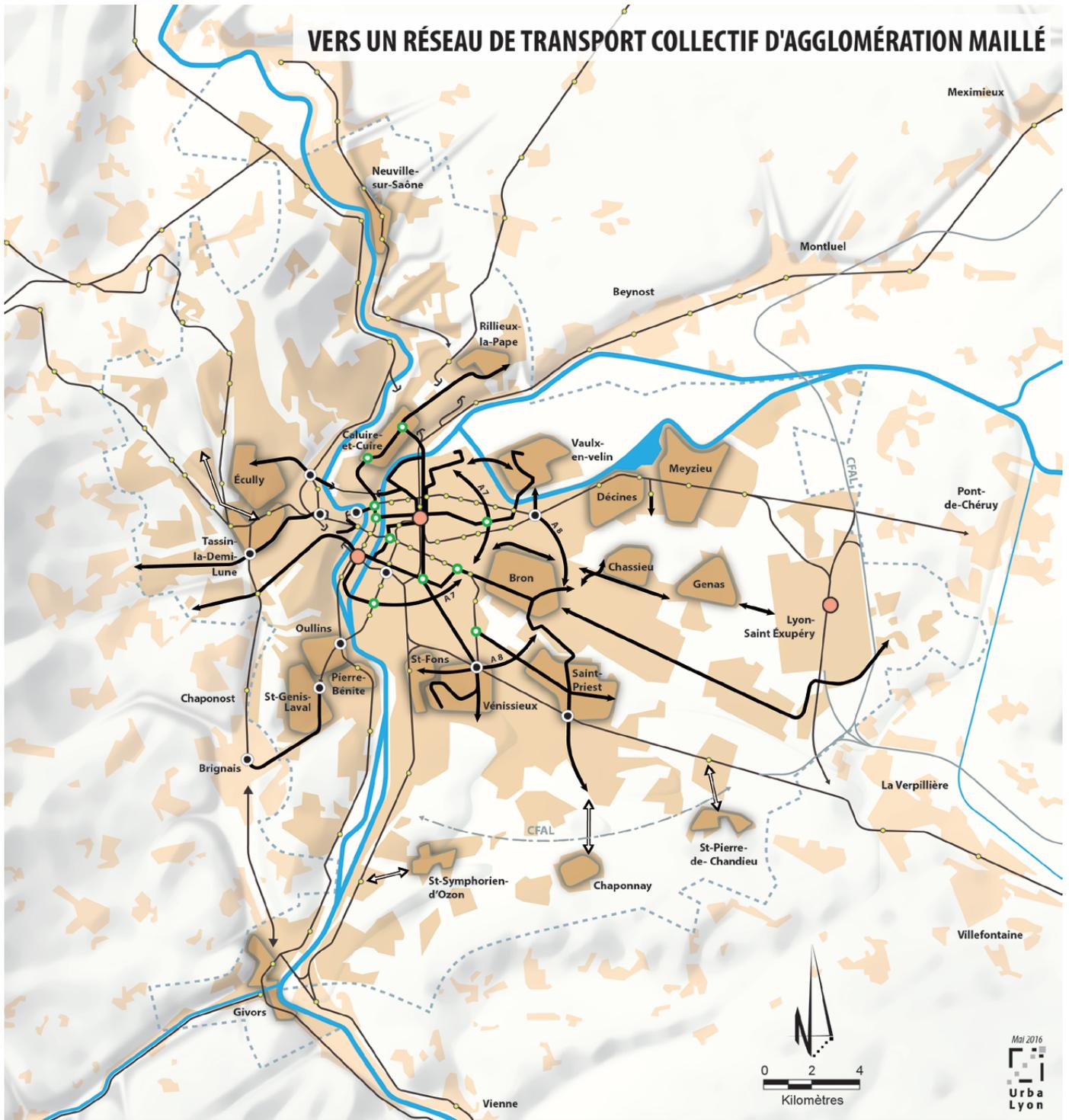
## L'extension du Réseau express

Le Doo a pour objectif d'assurer la desserte de l'ensemble des polarités et sites de projet au niveau de l'agglomération et à ses franges.

A cette fin, il y a lieu de garantir à terme :

- le prolongement de la ligne de métro B jusqu'au secteur des Hôpitaux Sud pour desservir les polarités urbaines du sud-ouest de l'agglomération et assurer une connexion avec le tronçon ouest du boulevard périphérique de Lyon ;
- l'exploitation de l'emprise Sathonay - Neuville – Trévoux, réouverte au transport de voyageurs afin de desservir les polarités urbaines de Neuville-sur-Saône et de Trévoux, de les relier aux polarités de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape et d'améliorer la desserte du Val de Saône ;
- la réouverture de la ligne Brignais – Givors au transport de voyageurs, pour relier la polarité urbaine de Givors à celles de Brignais et de Tassin-la-Demi-Lune et pour améliorer le maillage du Réseau express ;
- l'exploitation de l'emprise du chemin de fer de l'Est lyonnais à l'est de Meyzieu pour desservir l'est de l'agglomération et la polarité de l'agglomération pontoise. L'emprise de tram-train desservant Lyon-Saint Exupéry peut être prolongée pour permettre le développement d'une offre et pour renforcer les liens entre l'agglomération lyonnaise et l'agglomération de la Porte de l'Isère.

## VERS UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF D'AGGLOMÉRATION MAILLÉ



**Point de correspondance :**

- gare de niveau euro-régional
- réseau express de l'aire métropolitaine
- réseau d'agglomération

**Réseaux de transport collectif :**

- réseau express de l'aire métropolitaine et gare
- réseau d'agglomération (existant et principe d'extension)
- principe de rabattement

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

**NB : les principes d'extension figurant sur cette carte ne constituent pas des tracés et ne préjugent pas des modes de transport finalement retenus.**

## MAILLER LE TERRITOIRE PAR UN RÉSEAU D'AGGLOMÉRATION

Le réseau des transports collectifs d'agglomération tend à permettre les déplacements à l'intérieur de l'agglomération et entre les polarités urbaines.

Le Doo recommande le renforcement en capacité et le développement de ce réseau pour :

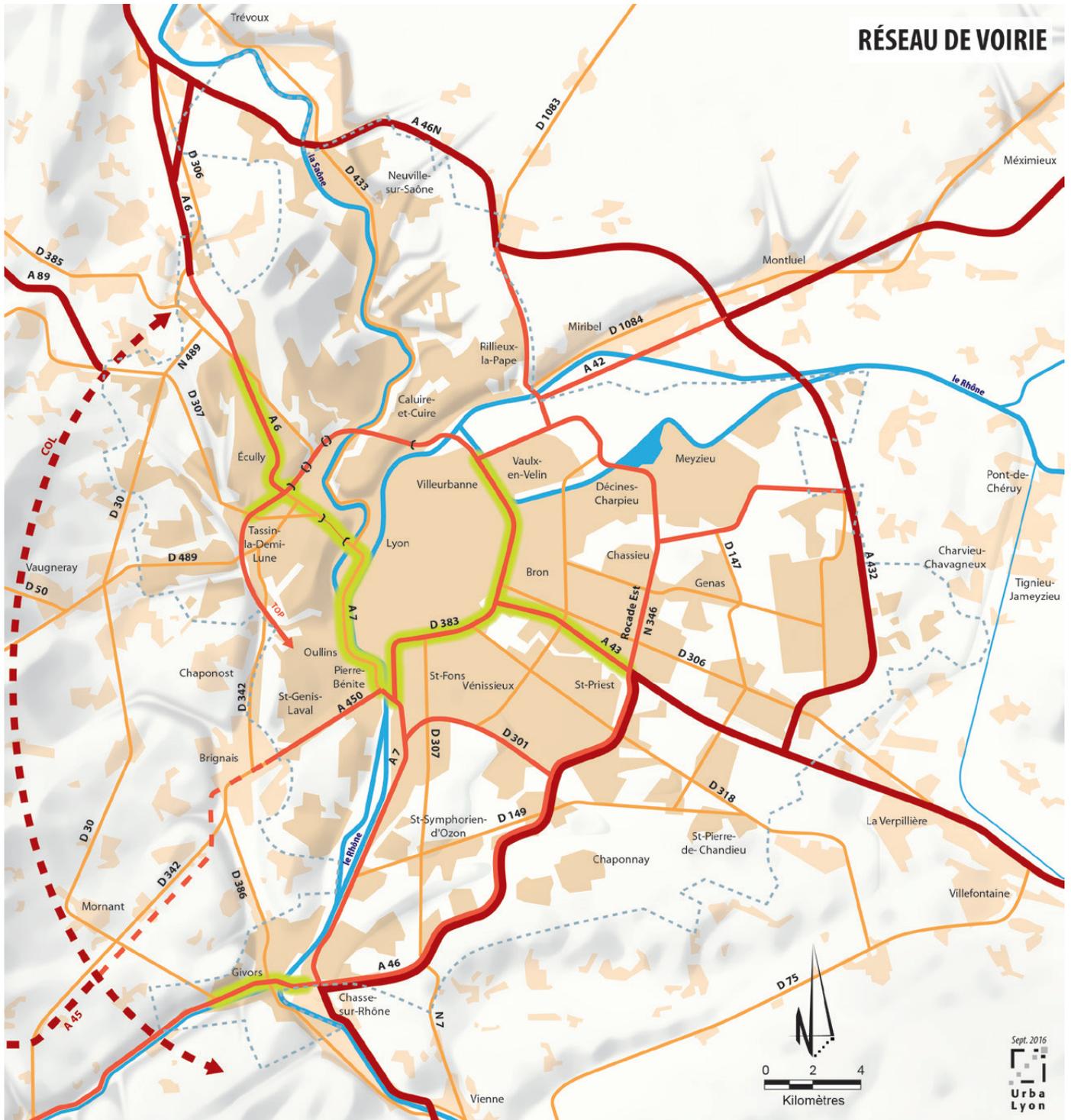
- offrir une accessibilité renforcée à la ville à toutes les catégories de populations,
- contribuer à la réduction de la part de la voiture dans les déplacements internes à l'agglomération,
- lutter contre la pollution atmosphérique,
- mieux partager l'espace public.

A cette fin, les politiques publiques et les documents de planification veillent à :

- permettre la connexion entre les communes et pôles d'emplois non desservis par le Réseau express et ses gares, avec un niveau de service adapté à l'importance de la demande,
- assurer par des lignes fortes les liaisons entre polarités, notamment par des lignes transversales de rocade, elles-mêmes connectées au Réseau express,
- créer un nouvel axe de transport collectif desservant l'est de l'agglomération du secteur de Grange-Blanche à Sept-Chemins, Eurexpo et au-delà. Cette nouvelle offre est déterminante pour la mise en œuvre d'un projet urbain sur ce territoire et sa desserte en transports collectifs de Genas à Saint-Exupéry. Cet axe peut permettre à un bouclage avec le tramway express de l'Est lyonnais (liaison T2/T3),
- assurer une offre de rabattement en transport collectif efficace entre les polarités urbaines non directement desservies par le Réseau express et les gares les plus proches.

La liste des projets de lignes d'agglomérations identifiées par le Doo (cf. carte ci-contre) ne doit pas être considérée comme limitative.

Par ailleurs, leur réalisation peut s'envisager par tronçons dans une optique de maillage progressif du réseau.



**Hiérarchiser le réseau routier :**

- Voie :

-  d'agglomération
-  métropolitaine
-  nationale ou régionale

**COL et A 45** infrastructures telles qu'inscrites dans la DTA

**Site de projet :**

 section de voirie pouvant faire l'objet d'un renforcement de l'intégration urbaine

## 2.3.2. Orientations pour un réseau de voirie hiérarchisé, optimisé et à l'insertion urbaine renforcée

**Le PADD fait le choix d'une organisation de l'espace s'appuyant sur le Réseau express de l'aire métropolitaine.**

**C'est pourquoi, en matière de voirie, l'objectif n'est pas de développer le réseau mais au contraire d'en limiter les extensions.**

**Les priorités affichées pour le réseau routier sont les suivantes :**

- optimiser son exploitation,
- boucler le périphérique,
- renforcer l'intégration urbaine des voiries.

En lieu et place d'une lecture du fonctionnement du réseau routier par nature de gestionnaire, le PADD pose le principe d'une structuration faisant référence aux échelles de territoires vécus.

Le Doo pose le principe d'un renforcement de l'insertion urbaine des voies de circulation. Il détermine la hiérarchisation fonctionnelle du réseau suivante :

**Le réseau métropolitain :** il s'agit du réseau permettant l'évitement des tissus urbanisés pour les déplacements à l'échelle métropolitaine et de l'agglomération. L'objectif recherché est tout à la fois celui d'une fiabilité des temps de parcours et d'un traitement urbain permettant une meilleure intégration de ces infrastructures à la vie de l'agglomération (réduction de la pollution et des nuisances, limitation des effets de coupure, appropriation de l'espace public).

**Le réseau d'agglomération :** il s'agit du réseau assurant la liaison entre les bassins de vie, le maillage entre les polarités et permettant de rejoindre le réseau métropolitain. L'objectif recherché est celui d'une coexistence des différents modes dans des séquences à caractéristiques fortement urbaines nécessitant une prise en compte des aménités et une protection des riverains.

**Le réseau de proximité :** il s'agit des voies de desserte fine du territoire. L'objectif recherché est celui d'un grand confort pour les usagers de l'espace public.

### OPTIMISER L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

Le Doo, en cohérence avec les prescriptions du Plan de protection de l'atmosphère (PPA), fixe les orientations suivantes :

- Sur l'ensemble du réseau routier, limiter la vitesse maximale de manière homogène par typologie de voirie ou par secteur géographique. Les autorités compétentes mettent en œuvre les mesures les plus adaptées en fonction du contexte urbain et du type de voirie.
- Sur le réseau métropolitain, envisager autant que possible la séparation des circulations automobiles individuelles et des autres modes de transport. A cette fin, des voies peuvent être réservées de façon temporaire ou pérenne aux modes alternatifs à la voiture individuelle (bus, cars, covoiturage, etc.).
- Sur le réseau d'agglomération, la priorité est donnée aux transports collectifs. Cette orientation va de pair avec la fluidité du trafic automobile et la protection des modes doux.
- Sur le réseau de proximité, la priorité est donnée aux modes doux, avec une limitation de la place accordée aux modes mécanisés.

Le Doo admet l'ouverture éventuelle de nouveaux diffuseurs sur le réseau métropolitain ou sur le réseau d'agglomération aux conditions suivantes :

- étude des solutions alternatives à la création de nouveaux diffuseurs n'ayant pas reçu de réponse satisfaisante,
- renforcement nécessaire de la desserte des polarités économiques de niveau métropolitain,
- mise en œuvre concomitante de mesures favorables au développement des transports collectifs,
- maîtrise des espaces autour des nouveaux diffuseurs ainsi créés pour ne pas affaiblir le développement des polarités urbaines.

### BOUCLER LE PÉRIPHÉRIQUE

- Le Doo prévoit la réalisation du Tronçon ouest du périphérique (TOP) qui permet de boucler le boulevard périphérique.

Ce projet s'inscrit dans un schéma multimodal d'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération, en cohérence avec le développement du Réseau express. Le TOP, en partie enterré, protège le centre de l'agglomération et les communes de l'ouest et du sud-ouest des trafics parasites et en améliore l'accessibilité, notamment aux points de connexion du TOP et des lignes structurantes de transport collectif. Il renforce également l'accessibilité et donc le potentiel de développement des grands sites d'activités du sud-ouest de l'agglomération. Il offre un nouveau franchissement du Rhône et permet de faciliter le déclassement et la requalification de l'autoroute A6/A7 à l'intérieur du périphérique.

### RENFORCER L'INTÉGRATION URBAINE DES VOIRIES

Au-delà de l'exploitation du réseau de voirie, le Doo identifie des sites de projet, dits d'«agrafes urbaines», liés à l'intégration urbaine de grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières situées en milieu urbain. Ces projets doivent contribuer non seulement à limiter les coupures urbaines et à réduire les nuisances subies par les riverains mais aussi à renforcer les capacités d'accueil des territoires limitrophes, tout en améliorant la qualité urbaine offerte aux habitants. Ces projets d'agrafes urbaines impliquent d'envisager, localement ou plus largement, une requalification des infrastructures concernées associée à l'amélioration de la protection des riverains par rapport aux nuisances, notamment phoniques.

Les sections urbaines de voiries suivantes peuvent être concernées : A6, A7, D383, A43, A47.

Pour l'A47 et sans attendre l'aménagement de l'A45, la traversée de Givors requiert un traitement particulier au vu de la coupure créée dans la ville. L'aménagement d'une déviation de la polarité, en lien avec un nouveau franchissement du Rhône au niveau du site de Givors Loire-sur-Rhône, dégagerait des marges de manœuvre intéressantes pour atteindre cet objectif.

### DEVELOPPER LES AMENAGEMENTS FAVORABLES À L'USAGE DU VÉLO

Au delà de la priorité accordée aux modes doux sur l'ensemble du réseau viaire de proximité, il est nécessaire de généraliser les aménagements favorables à l'usage du vélo à l'échelle de l'agglomération.

Le Doo préconise la réalisation d'un schéma cyclable d'agglomération, en cohérence avec les territoires voisins, précisant le réseau d'itinéraires cyclables à aménager afin d'assurer le maillage de l'ensemble du territoire et de permettre l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens comme pour les déplacements de loisirs.

Les documents d'urbanisme facilitent le développement de cet usage en favorisant l'aménagement d'espaces de stationnement vélo dans la construction résidentielle ou économique, comme dans les espaces publics et à proximité des équipements générateurs de flux.

## 2.3.3. Orientations pour une gestion coordonnée des différents modes de transport

### DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE ET DE LA MIXITÉ FONCTIONNELLE

Les politiques de stationnement constituent un levier essentiel de toute politique de mobilité urbaine pour influencer sur les pratiques de déplacements. En milieu urbain, concilier un besoin en stationnement pour les résidents, une limitation du stationnement pendulaire (domicile-travail) et une facilitation pour l'accès des visiteurs nécessite la mise en place d'une politique cohérente à l'échelle locale et à celle de l'agglomération.

- Le Doo préconise le renforcement et l'élargissement progressif de la politique de maîtrise du stationnement initiée dans le centre de Lyon ainsi que son déploiement à l'échelle des polarités de l'agglomération.
- Les PLU adaptent les règles relatives à l'offre en stationnement dans la construction neuve dans les secteurs les mieux desservis en transports collectifs.

### DES PRINCIPES DE LOCALISATION ET DE DIMENSIONNEMENT POUR LES PARCS-RELAIS

Les parcs-relais participent à l'extension de la zone de pertinence des transports collectifs et le développement de ces équipements s'effectue au sein et en périphérie de l'agglomération en lien avec les lignes du Réseau express. Ces parcs s'adressent majoritairement à une clientèle de proximité (moins de 10 km), mais leur aire de chalandise peut être plus importante en fonction du niveau de service proposé. Partant de ces considérations, le Doo identifie les principes suivants pour l'aménagement des parcs-relais :

- le rabattement automobile au plus proche de son lieu de départ sur des parcs d'une taille adaptée ; à ce titre, l'ensemble des gares et arrêts du Réseau express (hormis celles situées en secteur dense) constitue les portes

d'accès privilégiées au réseau express pour les déplacements quotidiens au sein de l'agglomération,

- la priorité accordée aux modes de rabattements alternatifs à la voiture individuelle (modes doux, transports collectifs),
- la garantie d'une urbanisation possible des terrains stratégiques particulièrement bien desservis par les transports collectifs.

L'aménagement ou l'extension de parcs-relais d'une taille plus importante est mis en œuvre en des points particuliers soumis à une forte pression du stationnement automobile en fonction de leur positionnement et de leur niveau de service.

Pour ces parcs, des modalités spécifiques de gestion alternatives de ces équipements (tarification et autres conditions d'accès à préciser) sont mises en place pour éviter que leur utilisation s'avère contreproductive par rapport aux rabattements à vélo ou en transports collectifs et pour optimiser leur utilisation.

### LES GARES ET PÔLES D'ÉCHANGES, DES ÉQUIPEMENTS STRATÉGIQUES

Le Doo fixe pour objectif de mener de front et de gérer dans le temps l'organisation du rabattement et l'insertion urbaine des pôles d'échanges. Dans ce cadre :

- des terrains proches d'une gare ou d'un pôle d'échanges peuvent être dédiés, dans un premier temps, de façon extensive au stationnement automobile,
- puis, en fonction des évolutions urbaines que connaît le secteur, ces espaces peuvent faire l'objet d'aménagement de logements, de services et/ou d'activités, ainsi que de stationnement en ouvrage.

Ce principe de réversibilité s'applique autant que possible, afin de faciliter la mise en œuvre d'une politique de priorisation de l'urbanisation à proximité des gares et pôles d'échanges.

Les aménagements favorables à l'usage des modes doux sont généralisés pour l'accès aux gares et pôles d'échanges.

L'accès en transports collectifs est également facilité et la chaîne intermodale optimisée (minimisation des temps de correspondance, confort du trajet piéton).

En ce qui concerne la gare de la Part-Dieu et ses abords, une attention particulière est portée à son aménagement en considération du renforcement de son rôle central pour les déplacements métropolitains en lien avec le développement du Réseau express. L'aménagement de cette porte d'entrée essentielle de l'agglomération obéit aux principes suivants en rapport avec le développement de son usage :

- séparation éventuelle des flux de voyageurs liés aux déplacements métropolitains, régionaux ou nationaux (TGV),
- définition d'une vision d'ensemble et à long terme de la gare elle-même en considération de l'ampleur des investissements à consentir et en cohérence avec l'évolution des infrastructures ferrées desservant les gares,
- intégration du projet dans une approche urbaine de la gare par rapport au quartier et à la ville.

### UN SYSTÈME TARIFAIRE ET DE FINANCEMENT INTÉGRÉ À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

La tarification des transports collectifs participe au choix modal des habitants. Elle doit être claire, pratique et son niveau doit être attractif.

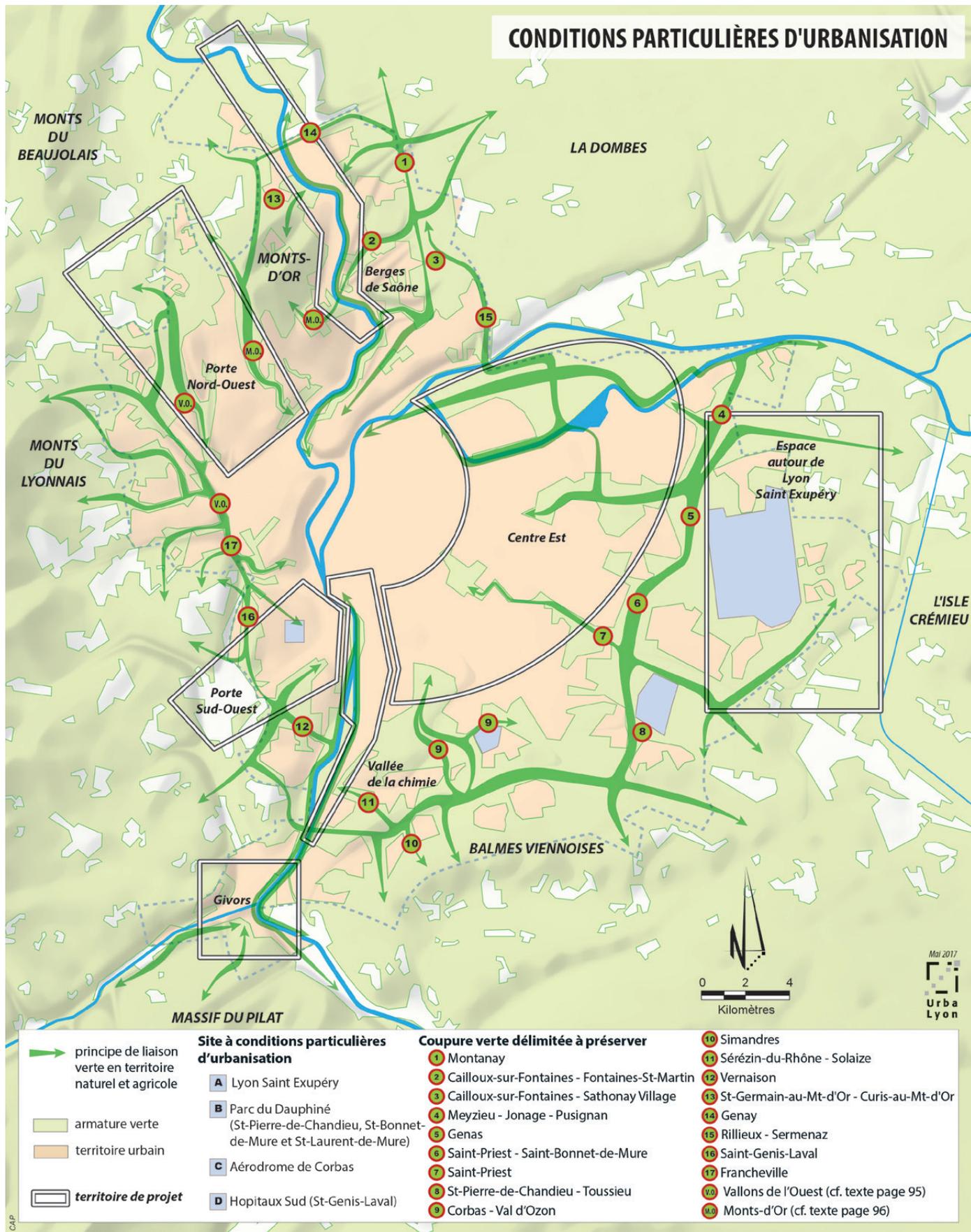
Le développement du Réseau express implique des investissements importants. Son exploitation suppose des ressources accrues.

- Le Doo préconise une tarification multimodale zonale à l'échelle métropolitaine.

#### MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le développement d'une offre de transports collectifs coordonnée exige la mise en place d'une gouvernance territoriale adaptée, ainsi que des ressources et des solidarités financières à la hauteur des enjeux.

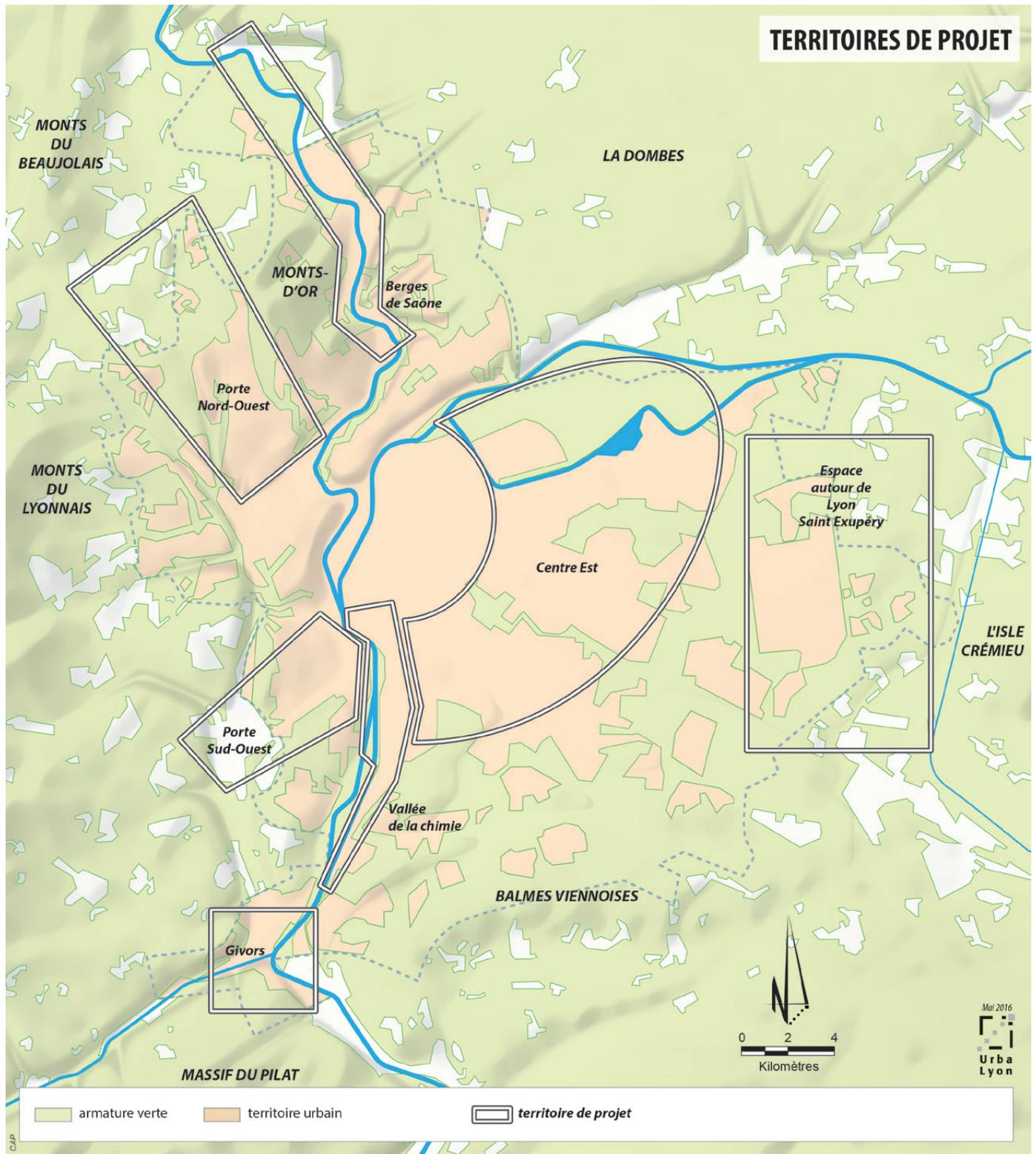
CONDITIONS PARTICULIÈRES D'URBANISATION



### 3. Conditions particulières d'urbanisation

Le Scot identifie trois types de secteurs sur lesquels il fixe des conditions particulières d'urbanisation.

- **les territoires de projet**, où se localisent les enjeux majeurs d'aménagement et de développement de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030.
- **les sites à conditions particulières d'urbanisation**, pour lesquels l'ouverture possible à l'urbanisation est conditionnée par la mise en œuvre de dispositions spécifiques.
- **les sites de coupures vertes délimitées**, pour lesquels le Scot détermine avec précision, en application de l'article L141-10 du Code de l'urbanisme, les possibilités d'extension urbaine.



NB : l'armature des sites économiques définie dans la DTA modifiée sur l'espace interdépartemental Saint Exupéry est précisée en page 34.

## 3.1. Les territoires de projet

Le Doo identifie sept « territoires de projet » :

- le Centre Est,
- l'espace interdépartemental de Lyon-Saint Exupéry (ou « EIS » selon la terminologie de la DTA),
- la Vallée de la chimie,
- la polarité urbaine de Givors.
- la Porte Sud-ouest,
- la Porte Nord-ouest,
- la vallée de la Saône.

En raison des enjeux qu'ils recèlent, les territoires de projet appellent des études complémentaires pouvant se concrétiser par des plans de référence. Ces plans visent à dégager des orientations fortes et visibles à même d'assurer un haut niveau de cohérence aux politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement.

Les plans de référence proposent un cadre de long terme porteur d'une ambition forte. Ils s'inscrivent dans des démarches prospectives et globales, situées en aval de l'approbation du Scot.

### Démarches prospectives

Les plans de référence s'affranchissent des contingences en termes de programmation urbaine pour tracer des perspectives, proposer des futurs possibles ; ils prennent en compte les évolutions du contexte légal dans le cadre de « Grenelle 2 » sur le développement durable et portent attention notamment aux questions liées à la maîtrise de l'énergie et au changement climatique.

### Démarches globales

Les plans de référence prennent en compte l'ensemble des thématiques de l'urbanisme et de l'aménagement ; ils intègrent, si nécessaire, dans leur périmètre de réflexion les territoires voisins du Sepal.

### Démarches en aval du Scot

Les plans de référence enrichissent les PADD des PLU et alimentent les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme.

Ils ont pour objet de définir des propositions de fonctionnement et d'organisation de chaque territoire de projet. Ils précisent en particulier :

- l'armature du réseau de déplacements,
- les grandes vocations et usages du territoire de projet,
- les grands principes de structuration de ce territoire (points d'appui, nœuds, axes et continuités urbaines, grandes lignes de composition paysagère, etc.).

## L'ESPACE INTERDÉPARTEMENTAL DE LYON-SAINT EXUPÉRY ET LA DTA DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

Concernant les démarches en aval du Scot, les services de l'État ont engagé, dès 2011, une démarche partenariale ayant conduit à une modification de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle a répondu aux attentes du Scot sur ce territoire de projet.

Ainsi, les orientations et les prescriptions inscrites au sein de la DTA sur ce territoire sont reprises par le Scot de l'agglomération lyonnaise et les documents d'urbanisme locaux.

Elles visent à :

- Permettre un développement économique cohérent au sein et autour de la plate-forme aéroportuaire. L'armature des sites d'accueil d'activités économiques (cf. carte p. 34 du Doo) et leur vocation définies au sein de la DTA permet d'assurer la cohérence de ce développement. Ainsi, l'ouverture à l'urbanisation des sites de niveau 1 (plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry, parc international de Chesnes, zone des Quatre chênes/ Portes du Dauphiné) et de niveau 2 (zone d'activités du secteur Pusignan/Janneyrias/Villette-d'Anthon, zone d'activités secteur Sud de Saint Exupéry) est conditionnée par :

- l'approbation préalable par les acteurs publics du territoire et l'État d'une stratégie de développement économique partagée sur la Plaine Saint Exupéry.
- une maîtrise préalable du foncier par la puissance publique.
- l'accueil, de façon hiérarchisée et phasée, des projets économiques d'envergure, requérant de grands tenements, excluant ainsi toute activité artisanale ou création de surfaces commerciales.
- l'élaboration de plans de composition d'ensemble, définis par une maîtrise d'ouvrage supra-communale, en association avec les Scot concernés.

Concernant les secteurs à vocation logistique, leur développement s'accompagnera d'un objectif de maîtrise de la consommation foncière et de la capacité à régénérer sur le long terme l'offre foncière de ces sites d'activités.

- Préciser le rôle et la portée des équipements d'envergure métropolitaine, notamment le secteur Sud de Saint Exupéry et celui de la plaine d'Heyrieux en articulation avec le hub fret de la plateforme aéroportuaire.. Un schéma de composition générale est élaboré par le concessionnaire de la plateforme équivalent aux plans d'organisation et de composition demandé par le Scot pour les sites sous conditions d'urbanisation (cf. page 129 du Doo).

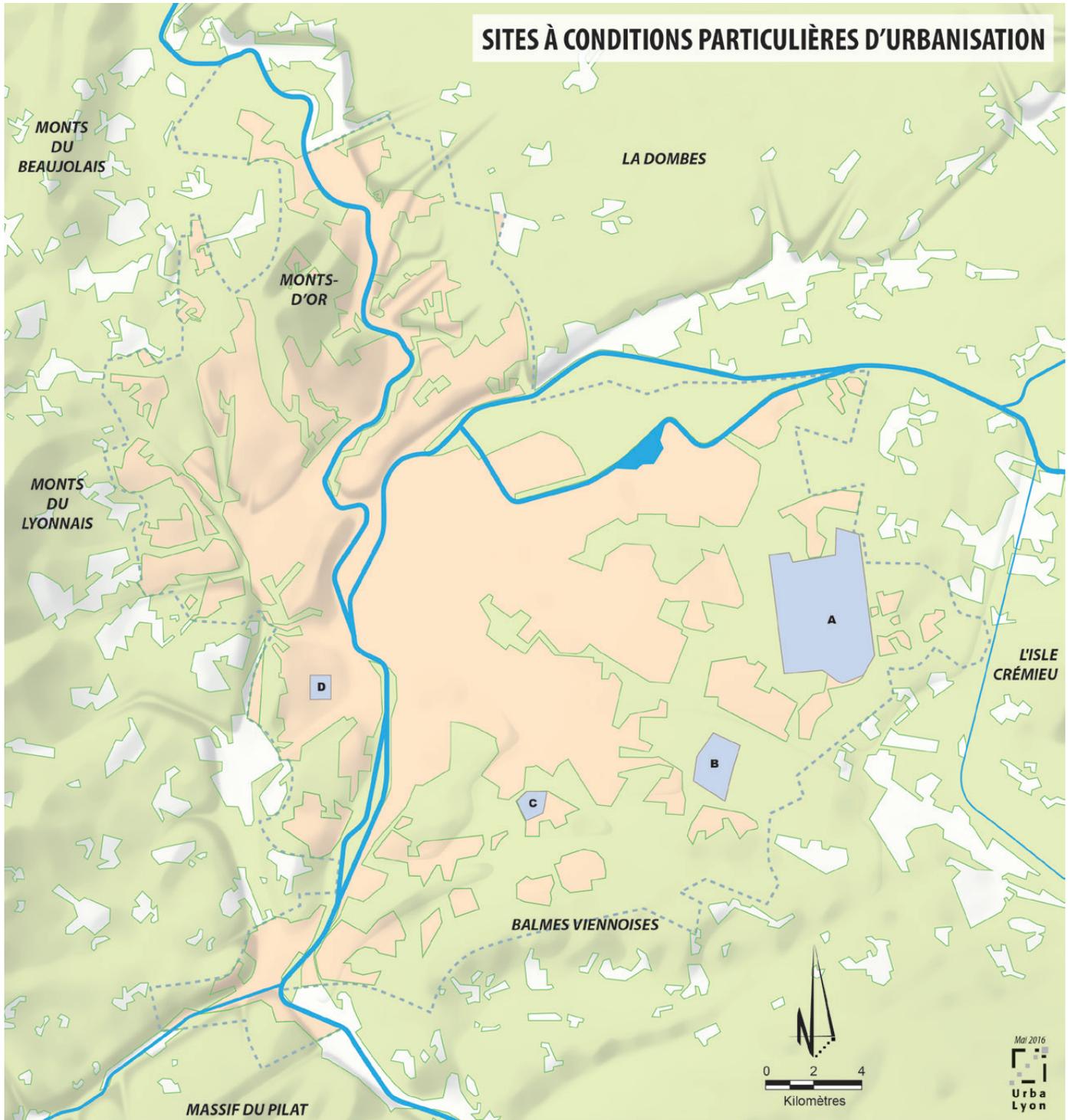
- Structurer le développement urbain et protéger les populations par la définition d'un plafond d'accueil sur les communes impactées par les nuisances aéroportuaires et par le maintien des enveloppes urbaines actuelles (cf. page 61 du Doo).

- Maintenir les ressources agricoles, naturelles et environnementales, au travers notamment des coupures d'urbanisation pour conforter l'outil agricole et les corridors écologiques de niveau régional et d'agglomération. Le maintien des enveloppes urbaines actuelles ainsi que l'identification de zones de valorisation agricole renforcée au sein de la couronne verte d'agglomération sont de nature à consolider la ressource foncière agricole. La protection de la ressource en eau est assurée à travers la reprise des orientations du Sage de l'Est lyonnais (cf. pages 66-69 du Doo).

Concernant plus particulièrement le site « Sud-Saint Exupéry » (pastille F, cf. carte p. 34 du Doo) l'urbanisation des terrains est conditionnée par :

- la garantie de ne pas compromettre la réalisation des grands projets d'infrastructures ferroviaires et des équipements d'intermodalité, à partir d'expertises menées avec les maîtres d'ouvrage de ces projets ;
- l'affectation au sein des documents d'urbanisme d'une vocation économique dominante d'accueil d'activités logistiques, intégrant la possibilité de maintien de l'activité de loisirs présente sur le site ;
- la prise en compte des enjeux écologiques, de la ressource en eau, agricoles, paysagers et de cadre de vie.

SITES À CONDITIONS PARTICULIÈRES D'URBANISATION



Site à conditions particulières d'urbanisation

armature verte  
territoire urbain

- A** Lyon Saint Exupéry
- B** Portes du Dauphiné (St-Pierre-de-Chandieu, St-Bonnet-de-Mure et St-Laurent-de-Mure)
- C** Aéroport de Corbas
- D** Hopitaux Sud (St-Genis-Laval)

## 3.2. Les sites soumis à des conditions particulières d'urbanisation

Le Doo identifie quatre sites à conditions particulières d'urbanisation ; sur ces sites, l'ouverture possible à l'urbanisation est conditionnée par la mise en oeuvre d'une politique d'agglomération et l'adoption d'un plan d'aménagement d'ensemble au sein duquel l'intégration et l'excellence environnementale sont des éléments récurrents.

Pour maîtriser le phasage des aménagements à réaliser, leur nature et leur qualité, le Doo définit pour chacun d'eux des conditions spécifiques d'urbanisation.

### Site de Lyon-Saint Exupéry

Outre sa vocation aéroportuaire et multimodale que le Scot s'attache à conforter, la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry constitue également un site de développement économique métropolitain pour lequel le Doo prévoit, en cohérence avec la DTA, les conditions d'urbanisation suivantes :

- un plan d'organisation et de composition générale garantissant le développement de la plateforme aéroportuaire et la qualité des aménagements,
- une adaptation de l'importance du développement à la desserte du site par les réseaux de transport collectif,
- une ouverture à l'urbanisation progressive et phasée s'inscrivant dans une logique de cohérence avec les sites économiques programmés sur les territoires voisins,
- la préservation de la ressource en eau et la prise en compte du patrimoine écologique de la ZNIEFF des prairies de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

En élaborant un « schéma de composition générale » (SCG) et « un plan guide d'aménagement » de la plate-forme aéroportuaire de Saint Exupéry partagé avec les collectivités compétentes en matière d'aménagement du territoire, le concessionnaire, Aéroports de Lyon, s'est doté d'un outil de référence répondant aux exigences portées sur ce territoire par la DTA mais aussi par le Scot de l'Agglomération Lyonnaise pour ce site soumis à des conditions particulières d'urbanisation.

Les orientations du SCG et du plan guide associé ont vocation à servir de point d'appui au contenu des PLU des communes couvertes par les périmètres de la plate-forme et de la ZAD aéroportuaires lors des prochaines procédures de modification ou de révision.

### Site des Portes du Dauphiné

En cohérence avec le projet de territoire Val d'Ozon élaboré en 2008-2009 qui prévoit pour ce site une vocation de parc technologique et avec la DTA qui a identifié au droit de la zone d'activité des Portes du Dauphiné un site économique métropolitain, le Scot prévoit pour ce site les conditions suivantes d'urbanisation :

- un plan d'organisation garantissant la qualité d'ensemble des aménagements,
- un principe de raccordement routier à l'A43 s'accompagnant de mesures de dissuasion des trafics de transit empruntant le réseau routier d'agglomération (RD149, RD318),
- un programme de reconversion des carrières,
- la réouverture de la gare de Toussieu/Chandieu,
- la préservation des champs captants de Saint-Priest,
- la préservation de deux liaisons vertes à l'est et à l'ouest du site conformément à la DTA,
- la préservation d'une façade paysagère le long de l'A43,
- un programme d'aménagement et un phasage dans le temps s'inscrivant dans une logique de cohérence avec l'aménagement des territoires voisins.

Ces conditions à l'urbanisation ne doivent pas être opposées à la gestion des autorisations sur la zone d'activité préexistante des Portes du Dauphiné (commune de Saint-Pierre-de-Chandieu).

### Site de l'aérodrome de Corbas

Le devenir et la vocation à long terme du site de l'aérodrome de Corbas, qui est affecté aujourd'hui à un usage aéronautique de loisirs, ne sont pas arrêtés par le Scot.

Dans le cas d'une évolution de sa fonction, le Scot prévoit les conditions suivantes :

- un plan d'organisation garantissant la qualité d'aménagement d'ensemble du site,
- une adaptation de l'importance et de la nature du développement à l'accessibilité du site et à son niveau de desserte en transports collectifs,
- la préservation de la ressource en eau et de la coupure verte avec la ville, ainsi que la prise en compte du patrimoine écologique de la Znieff,
- le maintien d'une fonction « loisirs et découverte » sur une partie du site.

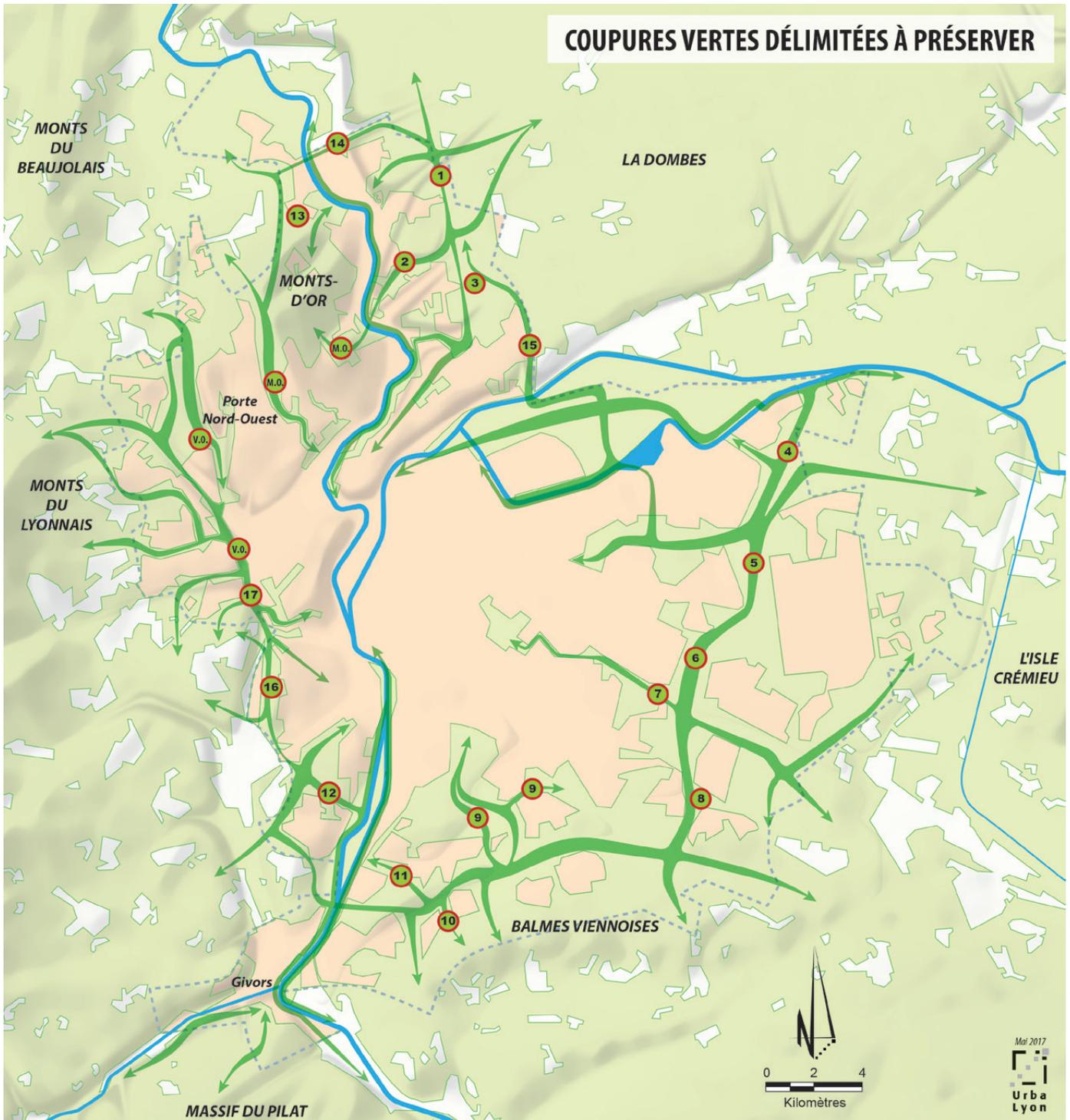
### Site des Hôpitaux Sud

Le site des Hôpitaux Sud constitue une réserve foncière significative pour le développement et la recomposition de la Porte Sud-ouest de l'agglomération lyonnaise.

Au-delà de sa reconnaissance comme territoire urbain mixte, le Scot prévoit les conditions d'urbanisation suivantes :

- un plan d'organisation d'ensemble garantissant la qualité et le niveau d'aménagement et d'équipements du site,
- la mise en oeuvre préalable d'une desserte en transports collectifs en site propre parfaitement raccordée au réseau express métropolitain ou le prolongement de la ligne de métro jusqu'au site,
- le respect des qualités paysagères liées à la présence des boisements et de leur équilibre sur le site avec la nécessaire restitution de cette ambiance arborée.

COUPURES VERTES DÉLIMITÉES À PRÉSERVER



Mar 2017  
Urba Lyon

<p> principe de liaison verte en territoire naturel et agricole</p> <p> armature verte</p> <p> territoire urbain</p>	<p><b>Coupure verte délimitée à préserver</b></p> <p><b>1</b> Montanay</p> <p><b>2</b> Cailloux-sur-Fontaines - Fontaines-St-Martin</p> <p><b>3</b> Cailloux-sur-Fontaines - Sathonay Village</p> <p><b>4</b> Meyzieu - Jonage - Pusignan</p> <p><b>5</b> Genas</p> <p><b>6</b> Saint-Priest - Saint-Bonnet-de-Mure</p> <p><b>7</b> Saint-Priest</p> <p><b>8</b> St-Pierre-de-Chandieu - Toussieu</p> <p><b>9</b> Corbas - Val d'Ozon</p> <p><b>10</b> Simandres</p> <p><b>11</b> Sérézin-du-Rhône - Solaize</p> <p><b>12</b> Vernaison</p>	<p><b>13</b> St-Germain-au-Mt-d'Or - Curis-au-Mt-d'Or</p> <p><b>14</b> Genay</p> <p><b>15</b> Rillieux - Sermenaz</p> <p><b>16</b> Saint-Genis-Laval</p> <p><b>17</b> Francheville</p> <p><b>V.O.</b> Vallons de l'Ouest (cf. texte page 95)</p> <p><b>M.O.</b> Monts-d'Or (cf. texte page 96)</p>
--	---	--

### 3.3. Les sites de coupures vertes délimitées

Sur les secteurs où les enjeux de préservation de l'armature verte sont les plus forts, au regard des continuités écologiques, du fonctionnement de l'activité agricole ou encore de la mise en œuvre des cheminements de loisirs et de découverte, le Doo précise les limites entre territoire urbain et armature verte, possibilité prévue par la loi (article L141-10 du code de l'urbanisme).

Il s'agit d'espaces naturels ou agricoles particulièrement fragiles et menacés par la pression urbaine, d'espaces supports de continuités écologiques régionales ou d'espaces identifiés par la DTA.

Ces secteurs délimités viennent compléter la localisation du territoire urbain et de l'armature verte (cf. carte de cohérence territoriale).

Le Doo identifie dix-sept secteurs délimités :

- coupure verte de Montanay,
- coupure verte de Cailloux-sur-Fontaines – Fontaines-Saint-Martin,
- coupure verte de Cailloux-sur-Fontaines – Sathonay-Village,
- coupure verte de Meyzieu – Jonage – Pusignan,
- coupure verte de Genas,
- coupure verte de Saint-Priest – Saint-Bonnet-de-Mure,
- coupure verte de Saint-Priest,
- coupure verte de Saint-Pierre-de-Chandieu,
- coupures vertes de Corbas – Val d'Ozon,
- coupure verte de Simandres,
- coupure verte de Sérezin – Solaize,
- coupures vertes de Vernaison,
- coupures vertes de Saint-Germain-au-Mont-d'Or – Curis-au-Mont-d'Or.
- coupure verte de Genay,
- coupure verte de Rillieux-Sermenaz,
- coupure verte de Saint-Genis-Laval,
- coupure verte de Francheville.

Pour ce qui concerne les vallons de l'ouest (vallons de Serres, de Planches, de Ribes, de Charbonnières, du Ratier et de l'Yzeron) et le massif des Monts d'Or (vallon de Rochecardon, vallon de l'Arche et coupure verte entre Saint-Romain-au-Mont-d'Or et Collonges-au-Mont-d'Or), le Doo précise pages 87, 97 et 98 leurs modalités de protection.

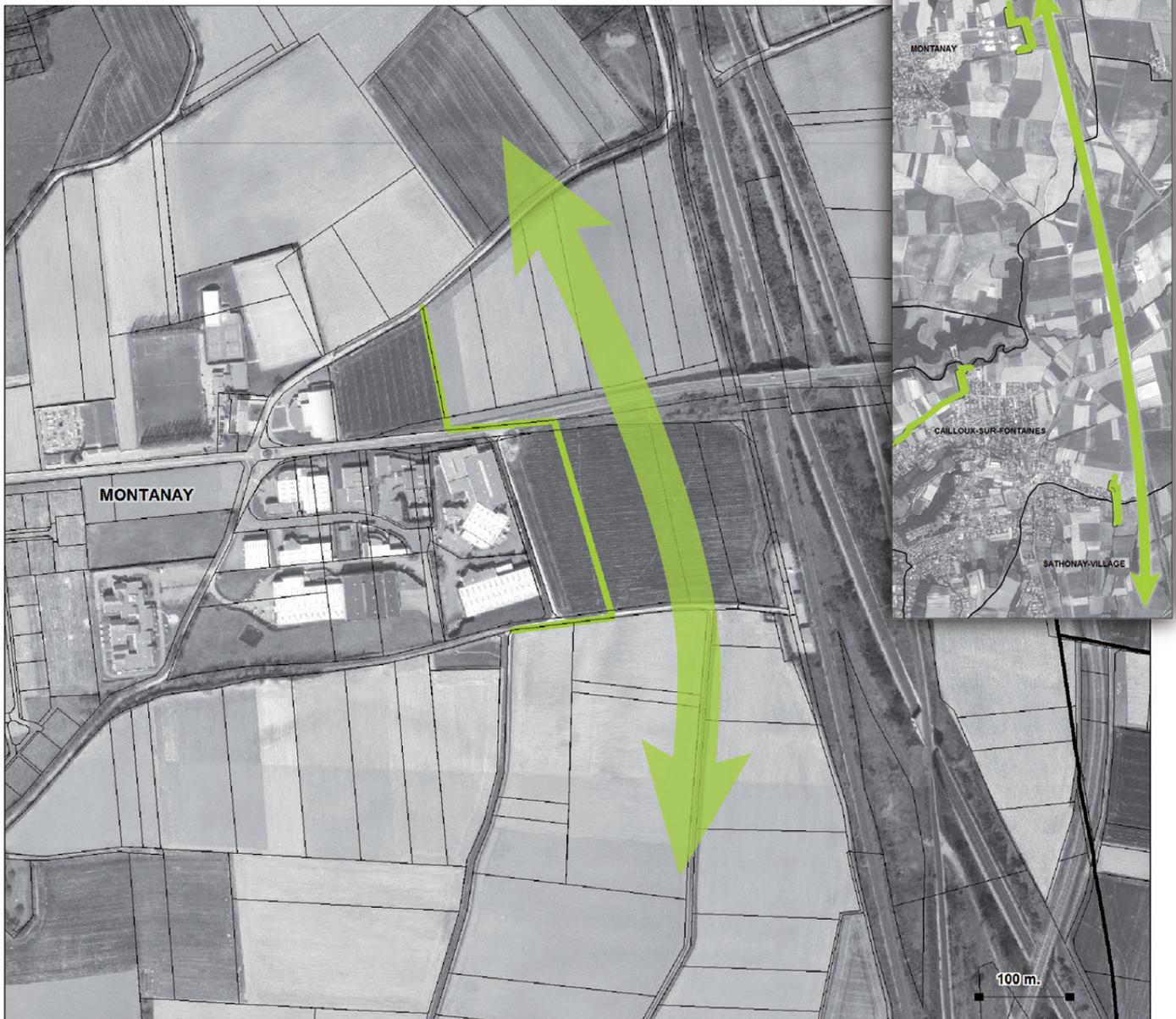
Les limites d'urbanisation de ces vallons figurant dans le PLU du Grand Lyon en décembre 2010 sont indiquées en annexe.

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités

## COUPURE VERTE DE MONTANAY



Liaison verte du Franc-Lyonnais



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003

- |   |                  |   |  |
|---|------------------|---|--|
|  | Liaison verte    |  | Délimitation des coupures vertes à préserver |
|  | Limite communale |  | Limite cadastrale                            |

Agence d'urbanisme  
aire métropolitaine Lyonnaise



L'enjeu du maintien d'une épaisseur minimum sur ce secteur (environ 300 mètres aujourd'hui) est la pérennité du corridor écologique de Montanay et à travers lui, la connexion entre le vallon des Echets et le vallon des Torrières.



## COUPURE VERTE DE CAILLOUX-SUR-FONTAINES - FONTAINES-SAINT-MARTIN



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003

- |   |                  |   |   |
|---|------------------|---|---|
|   | Liaison verte    |  | Délimitation des coupures<br>vertes à préserver |
|  | Limite communale |  | Limite cadastrale                               |

Agence d'Urbanisme  
aire métropolitaine Lyonnaise

Nécessité de préserver de l'urbanisation le vallon des Echets.

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités

COUPURE VERTE DE CAILLOUX-SUR-FONTAINES -  
SATHONAY-VILLAGE



Liaison verte du  
Franc-Lyonnais



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003

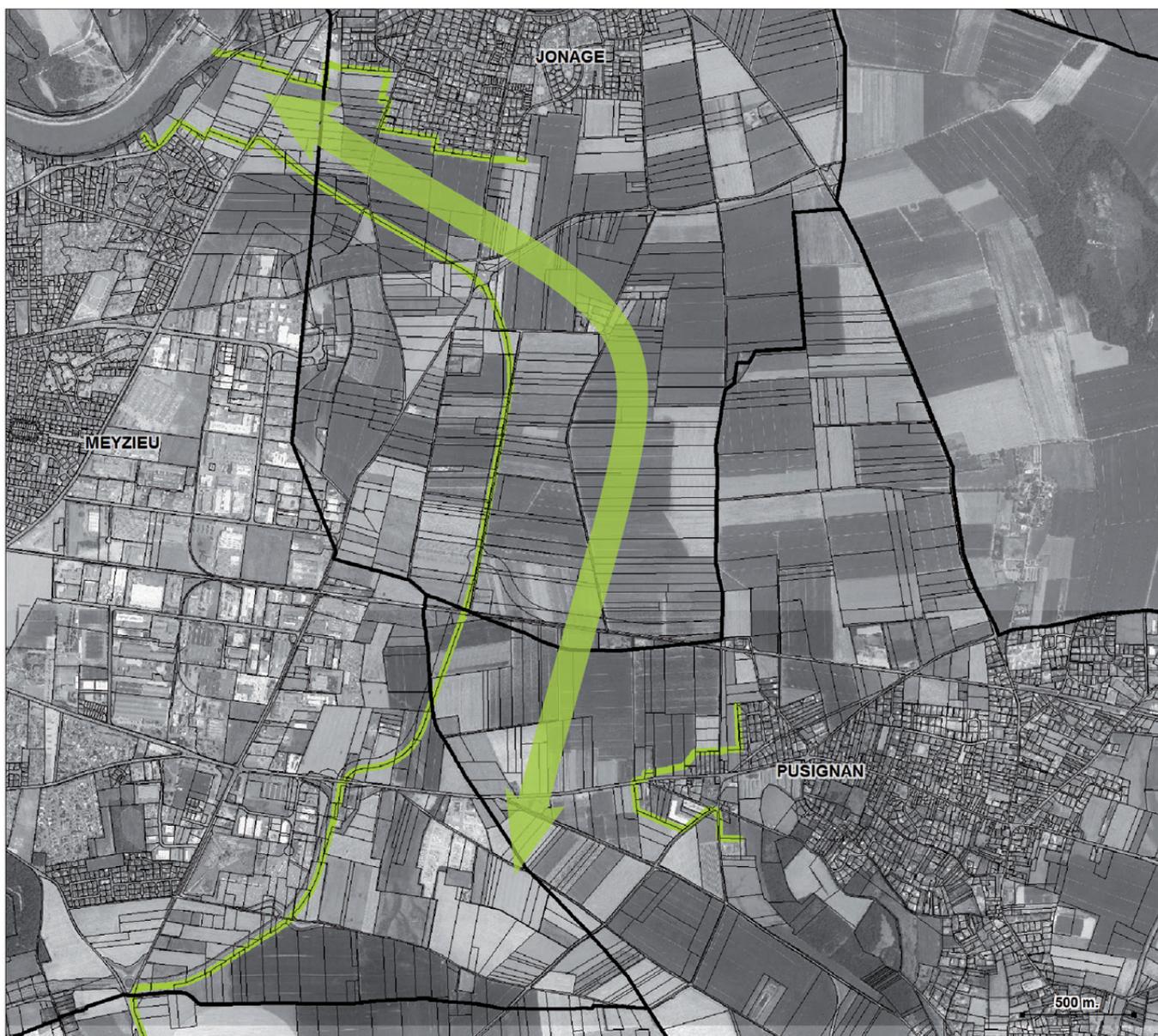
-  Liaison verte
-  Délimitation des coupures vertes à préserver
-  Limite communale
-  Limite cadastrale

Agence d'Urbanisme  
aire métropolitaine Lyonnaise

La délimitation de l'espace agricole situé entre Cailloux-sur-Fontaines, Sathonay-Village et la ligne ferroviaire à grande vitesse est indispensable au maintien du corridor écologique reliant le vallon du Ravin au plateau du Franc lyonnais ainsi qu'à la liaison verte qui permettrait de rejoindre la Dombes depuis le centre de l'agglomération.



## COUPURE VERTE DE MEYZIEU - JONAGE - PUSIGNAN



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.



Intérêt de maintenir l'espace agricole entre Meyzieu et Jonage, secteur participant à la cohérence agricole du territoire de l'est Lyonnais. Enjeu également paysager, par le maintien d'une épaisseur verte entre ces fronts urbains.

Compatibilité avec les prescriptions de la DTA en ce qui concerne la limite à l'urbanisation des communes de Meyzieu, Jonage et Pusignan. Cette limite s'appuie sur le tracé de la déviation de Meyzieu.

Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional de la plaine de l'Est lyonnais

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités



## COUPURE VERTE DE GENAS



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

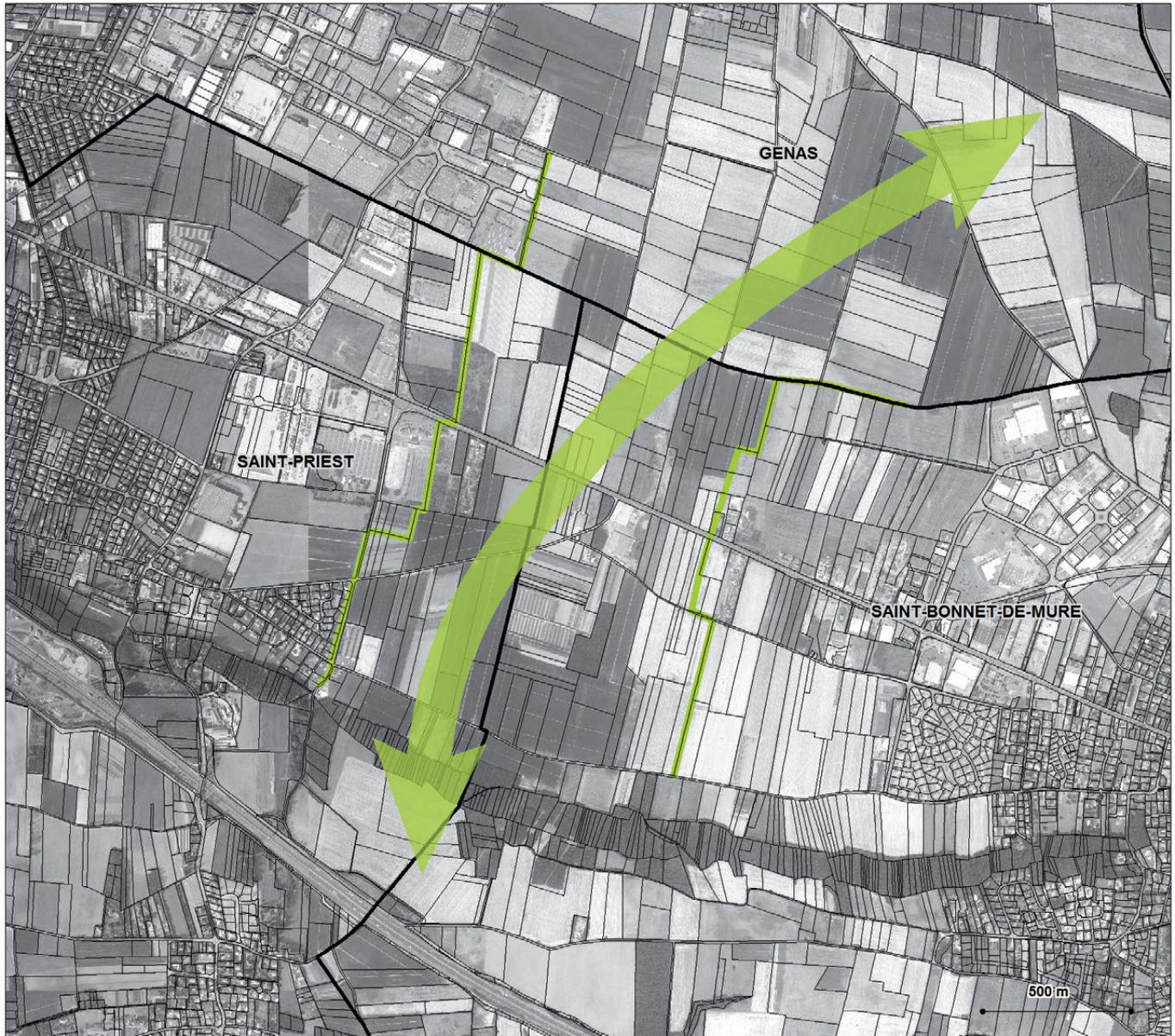
SUR du Grand Lyon, 2003



Compatibilité avec les prescriptions de la DTA en ce qui concerne les limites à l'urbanisation de la commune de Genas  
Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional de la Plaine de l'Est lyonnais.



## COUPURE VERTE DE SAINT-PIRIEST - SAINT-BONNET-DE-MURE



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003

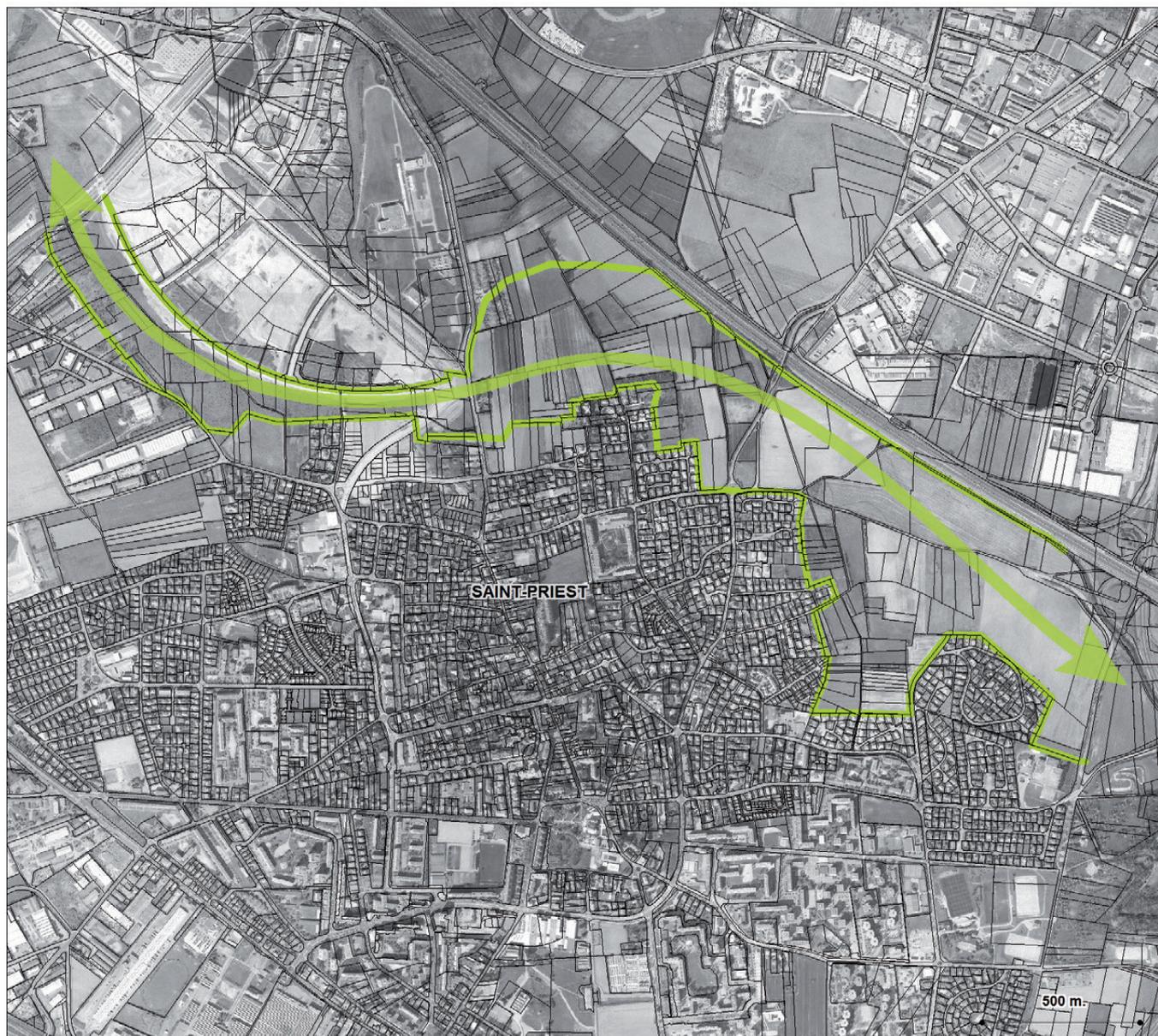


Enjeu majeur du maintien de la coupure verte entre Saint-Priest et Saint-Bonnet-de-Mure, coupure paysagère et corridor écologique.  
Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional de la Plaine de l'Est lyonnais.

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités



## COUPURE VERTE DE SAINT-PIRIEST



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003

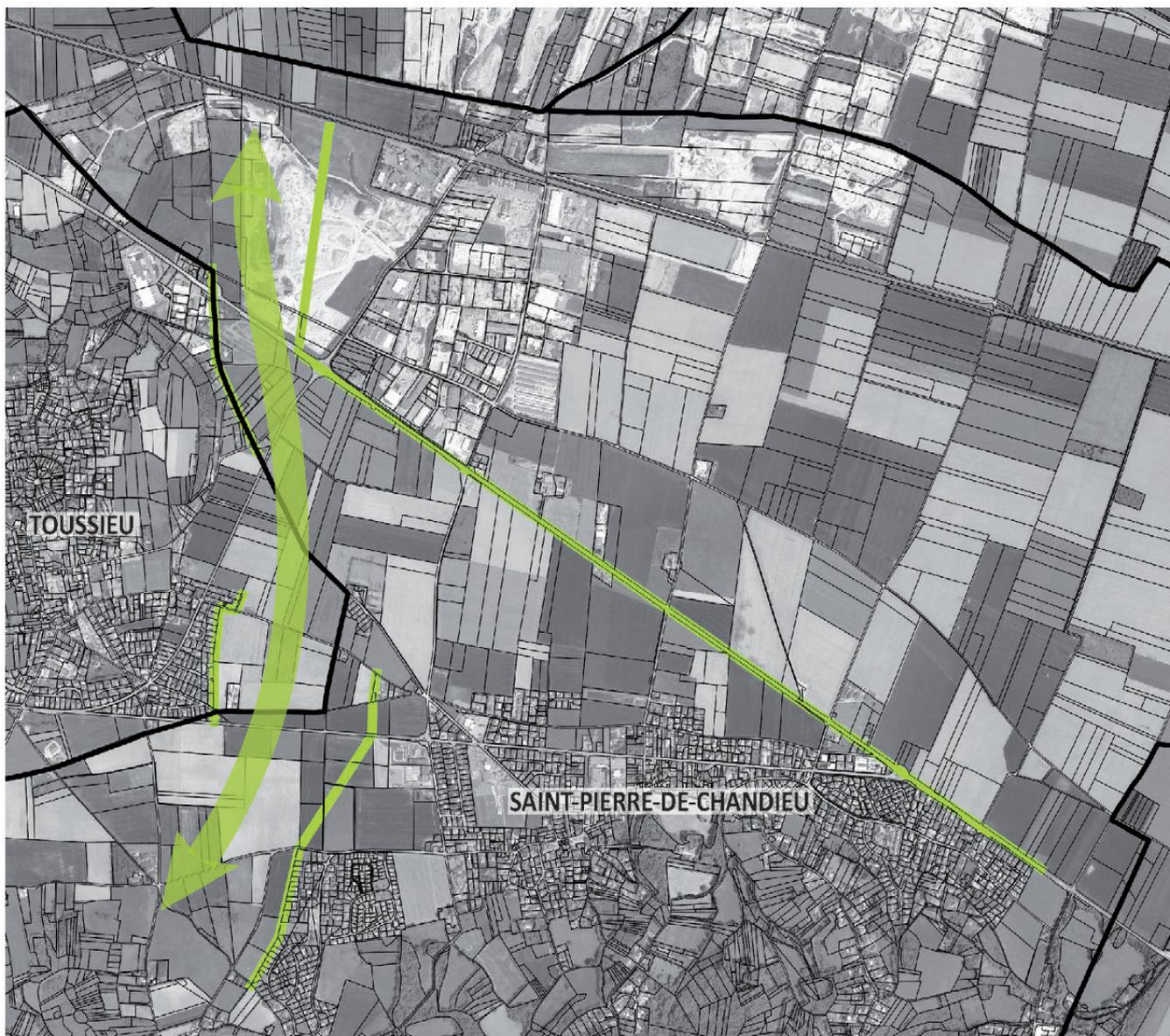
- |   |                  |   |  |
|---|------------------|---|--|
|  | Liaison verte    |  | Délimitation des coupures vertes à préserver |
|  | Limite communale |  | Limite cadastrale                            |

Agence d'Urbanisme  
sur métropolitain Lyon

Enjeu de liaison, dans un territoire soumis à de fortes pressions urbaines, entre le bois de Feuilly et la plaine de l'Est *via* le fort de Saint-Priest.



## COUPURE VERTE DE SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU - TOUSSIEU



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2015



Agence d'Urbanisme  
de métropole Lyonnaise

Cette coupure verte délimitée répond à un double enjeu :

- assurer la compatibilité avec les prescriptions de la DTA pour ce qui concerne les limites à l'urbanisation de la commune de Saint-Pierre de Chandieu, en vue de réalisation à long terme de la zone d'activité économique des Portes du Dauphiné (voir site à conditions particulières d'urbanisation « Portes du Dauphiné » page 127)
- préserver à cette échéance l'armature verte et la liaison verte entre Toussieu et l'espace économique des Portes du Dauphiné.

Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional de la plaine de l'Est lyonnais

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités

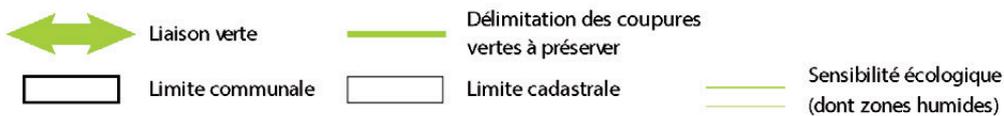


COUPURES VERTES DE CORBAS - VAL D'OZON



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003



Les sensibilités environnementales de ce site sont multiples : zones humides, cressonnières classées en ZNIEFF de type 1, convergence de corridors écologiques.

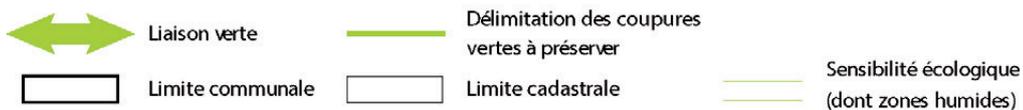


## COUPURE VERTE DE SIMANDRES



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003



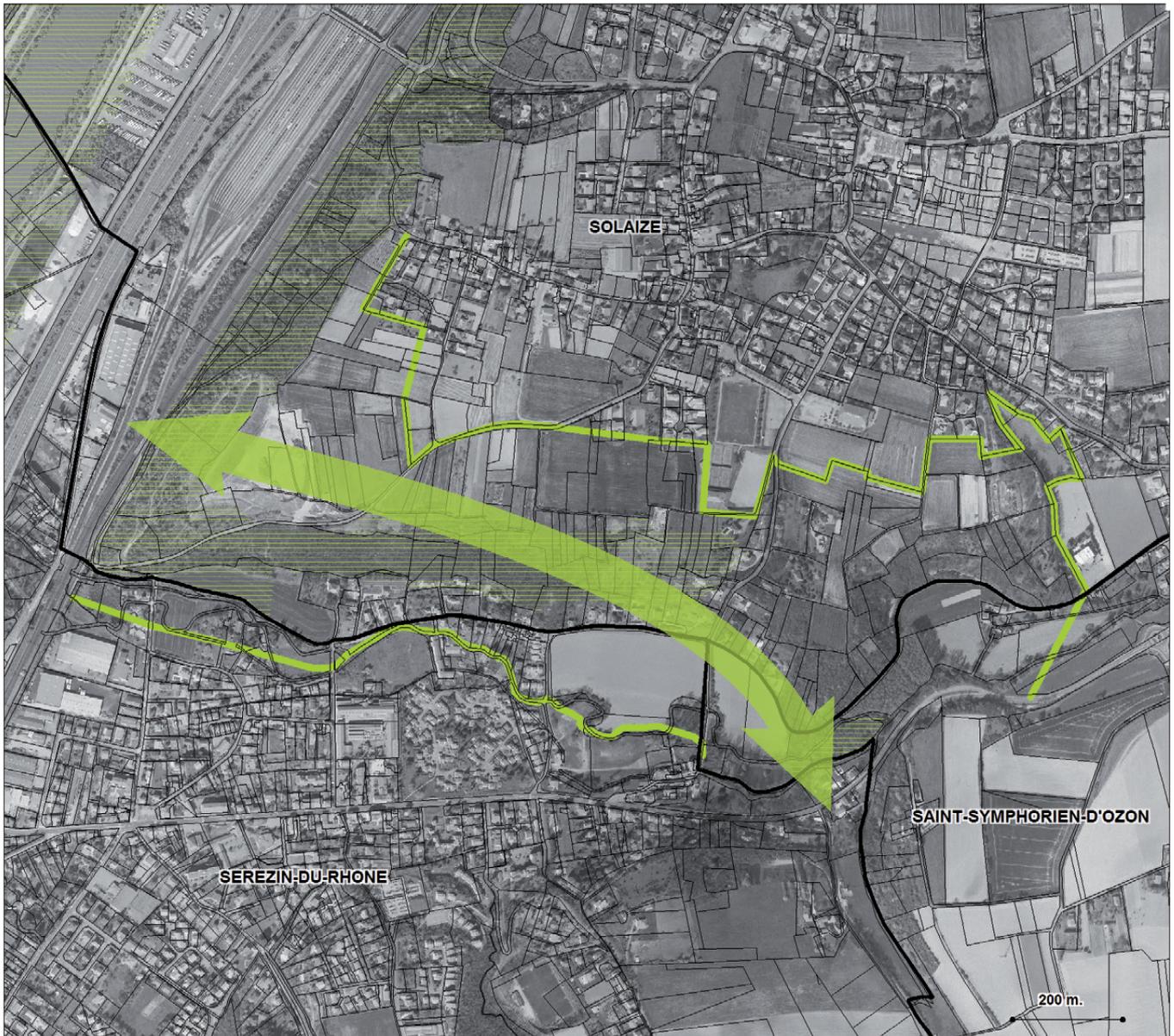
Agence d'urbanisme  
aire métropolitaine lyonnaise

Principe de coupure verte paysagère à maintenir entre le bourg de Simandres et la future zone de Trenasset. Cette coupure accompagne une liaison verte longeant le chemin de la prairie et la route des Gordes en direction des Balmes Viennoises.

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités



COUPURE VERTE DE SEREZIN-DU-RHÔNE -  
SOLAIZE



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003

- Liaison verte
- Délimitation des coupures vertes à préserver
- Limite communale
- Limite cadastrale
- Sensibilité écologique



La forte valeur écologique du val d'Ozon et le passage d'une liaison verte permettant de relier le secteur du Rhône aval et les marais de l'Ozon ou les Balmes viennoises nécessitent une délimitation précise.

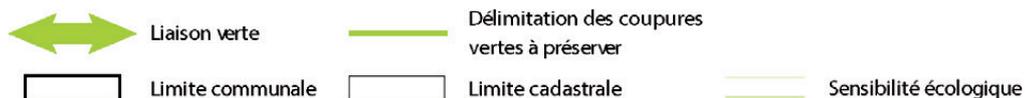


## COUPURES VERTES DE VERNAISON



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003



Agence d'Urbanisme  
de la métropole de Lyon

Soumis à de fortes pressions urbaines, le secteur naturel et agricole de la Combe de la Fée des Eaux, ne pourra garder sa continuité avec le plateau arboricole des Etangs sans une délimitation précise du front bâti. Enjeux également sur le coteau entre Irigny et Vernaison, la délimitation précise des fronts bâtis pérennisera le corridor écologique entre le plateau des Etangs et les berges du Rhône.

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités

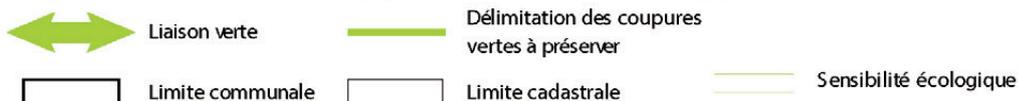


## COUPURES VERTES DE SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR - CURIS-AU-MONT-D'OR



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2003



Agence d'Urbanisme  
circ. métropolitaine Lyon+saône

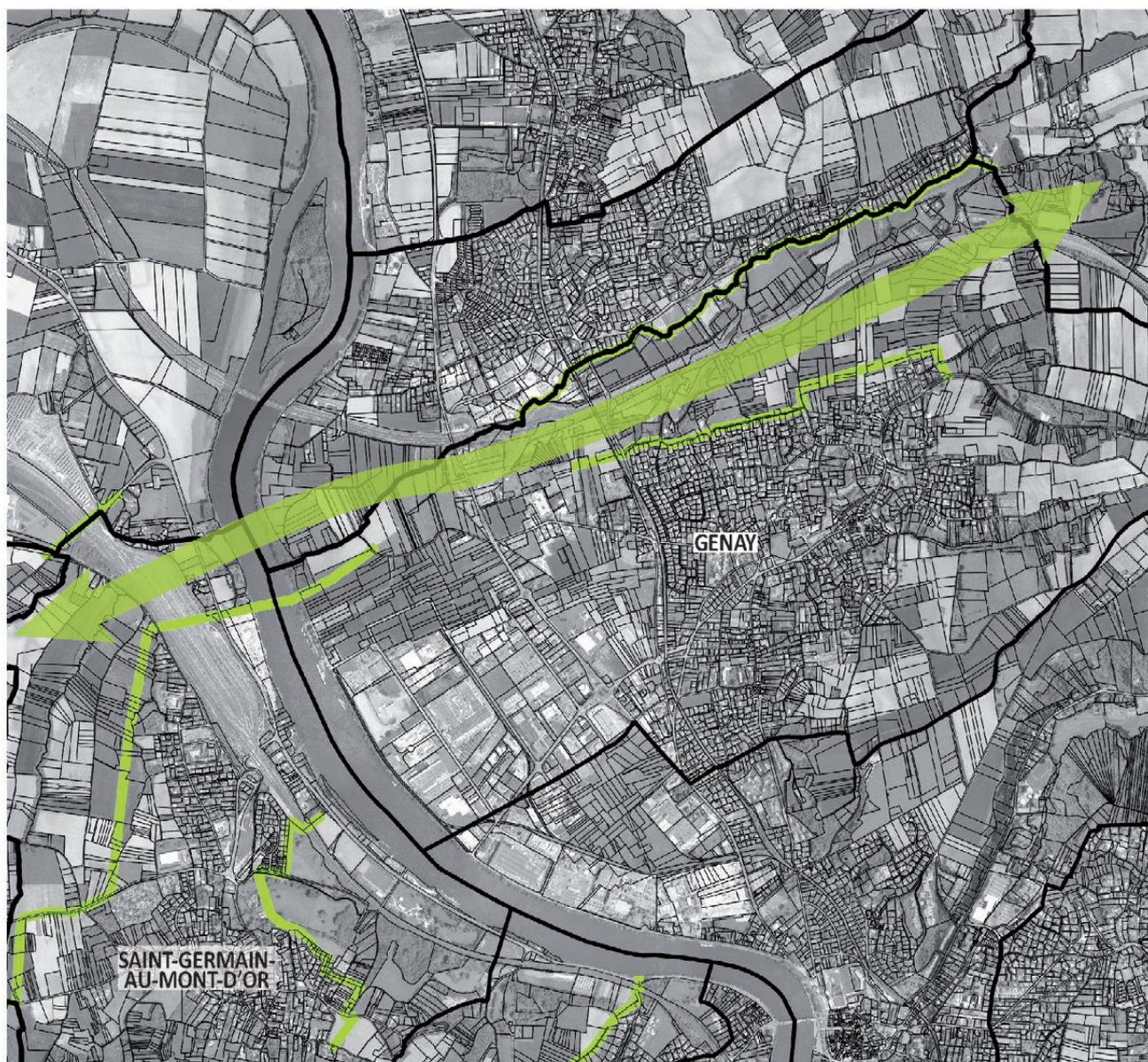


La coupure verte entre Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Curis-au-Mont-d'Or est indispensable pour assurer la liaison entre le massif des Monts-d'Or et la Saône. Compatibilité avec les prescriptions du PIG de la plaine des Chères concernant l'ouest de la commune de Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional reliant le plateau de la Dombes à la Plaine des Chères



## COUPURE VERTE DE GENAY



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2015

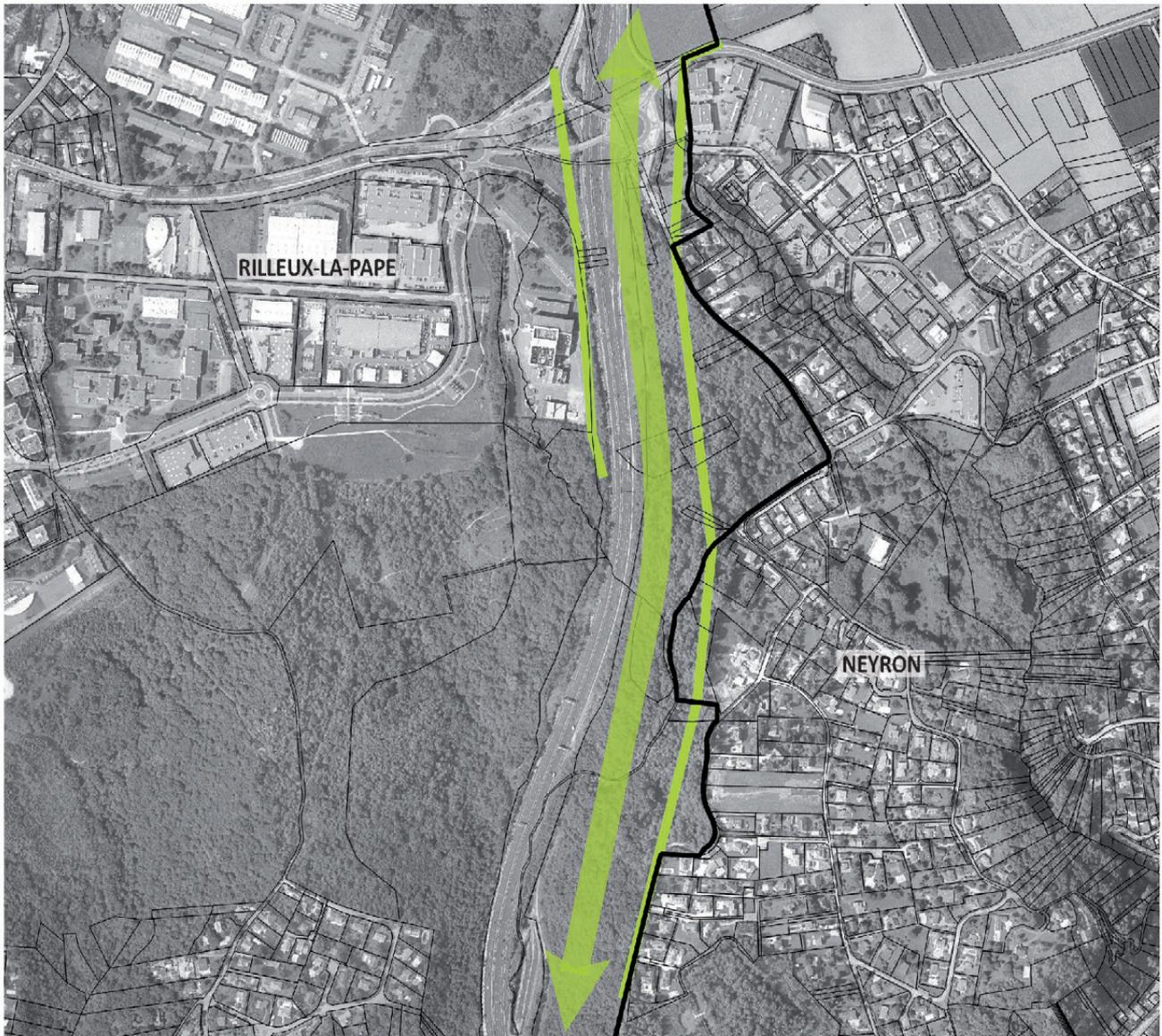


Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional reliant le plateau de la Dombes à la plaine des Chères.  
Les éventuels projets d'aménagement à la Richassière et en Equé Passé garantissent la continuité et la fonctionnalité écologique de ce corridor.

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités



## COUPURE VERTE DE RILLEUX-SERMENAZ



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

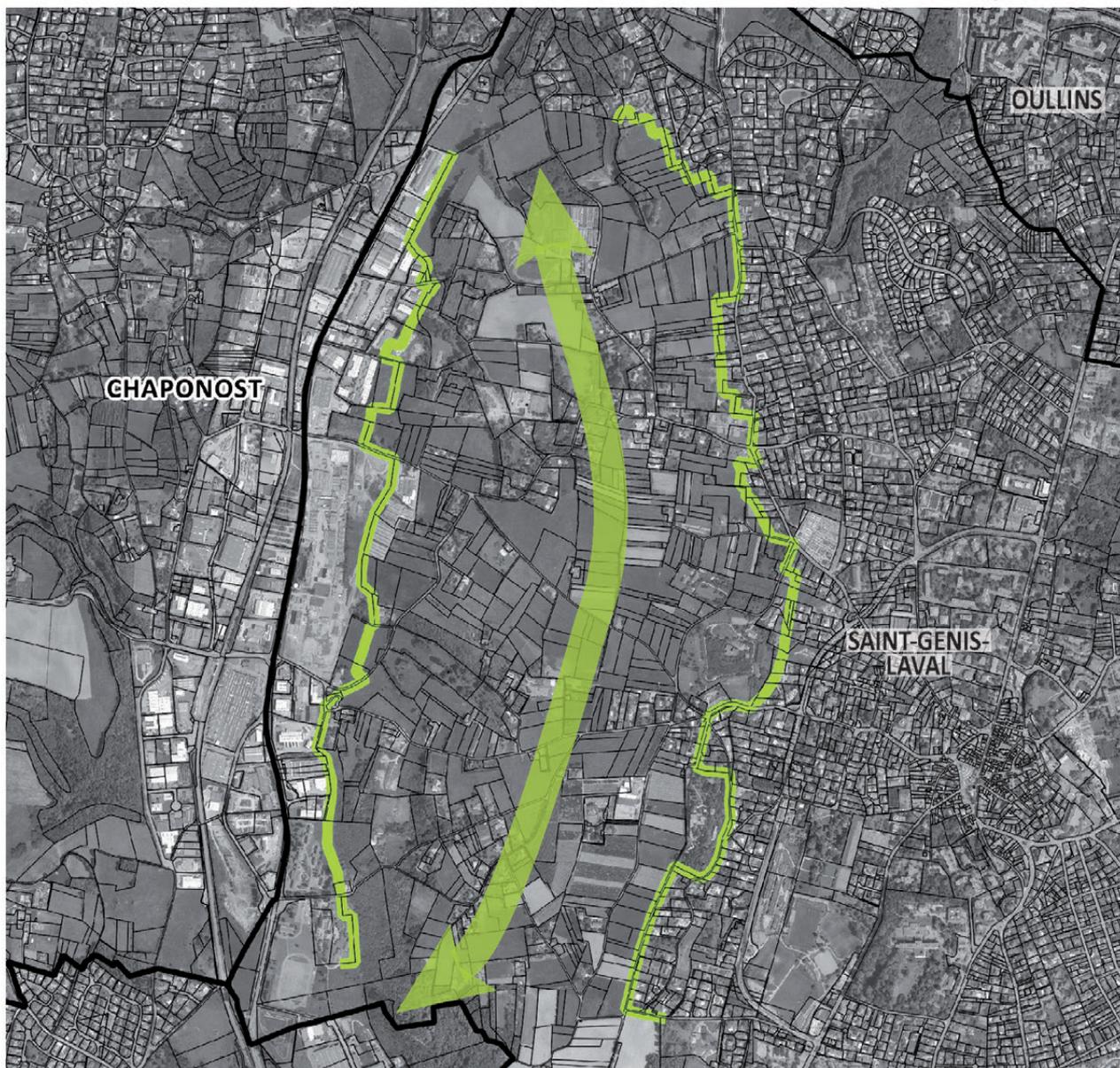
SUR du Grand Lyon, 2015



Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional de Sermenaz



## COUPURE VERTE DE SAINT-GENIS-LAVAL



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2015



Agence d'Urbanisme  
de la métropole de Lyon



Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional des Barolles.

Les éventuels projets d'aménagement au sud de la zone industrielle du Favier garantissent la continuité et la fonctionnalité écologique de ce corridor.

Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités



## COUPURE VERTE DE FRANCHEVILLE



Les limites précises des coupures vertes sont appuyées sur le parcellaire cadastral. La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.

SUR du Grand Lyon, 2015



Agence d'Urbanisme  
aire métropolitaine **LYONNAISE**

Prise en compte des mesures du SRCE Rhône-Alpes concernant la préservation du corridor "axe" de rang régional entre les Barolles et les vallons de l'Ouest.

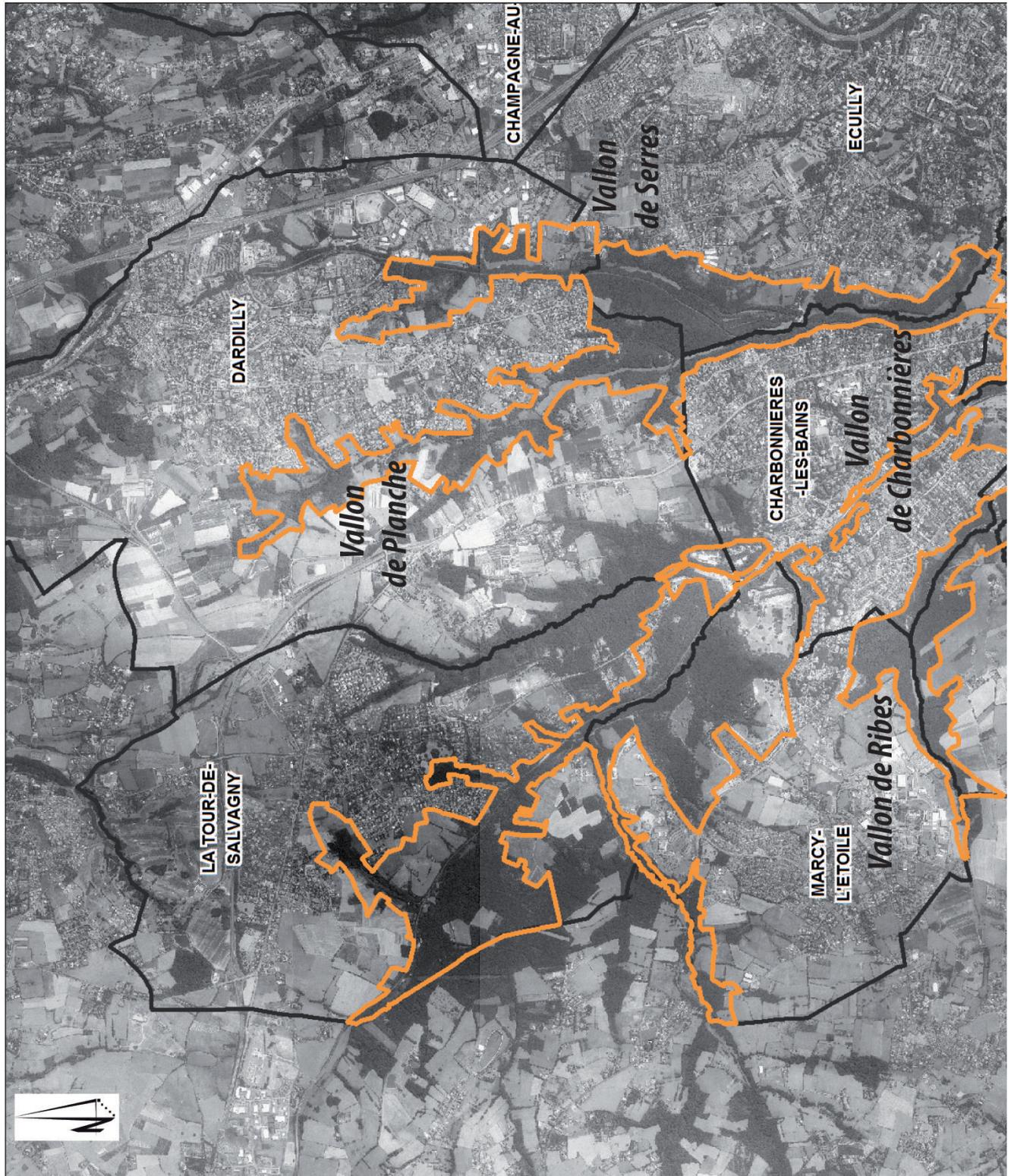
## **Annexes (à titre indicatif)**

Les deux cartes des pages suivantes représentent les limites d'urbanisation des vallons du massif des Monts d'Or et de l'ouest lyonnais figurant dans le PLU de la Communauté urbaine en vigueur en décembre 2010 (adopté le 11 juillet 2005, dernière mise à jour du 10 juin 2010).

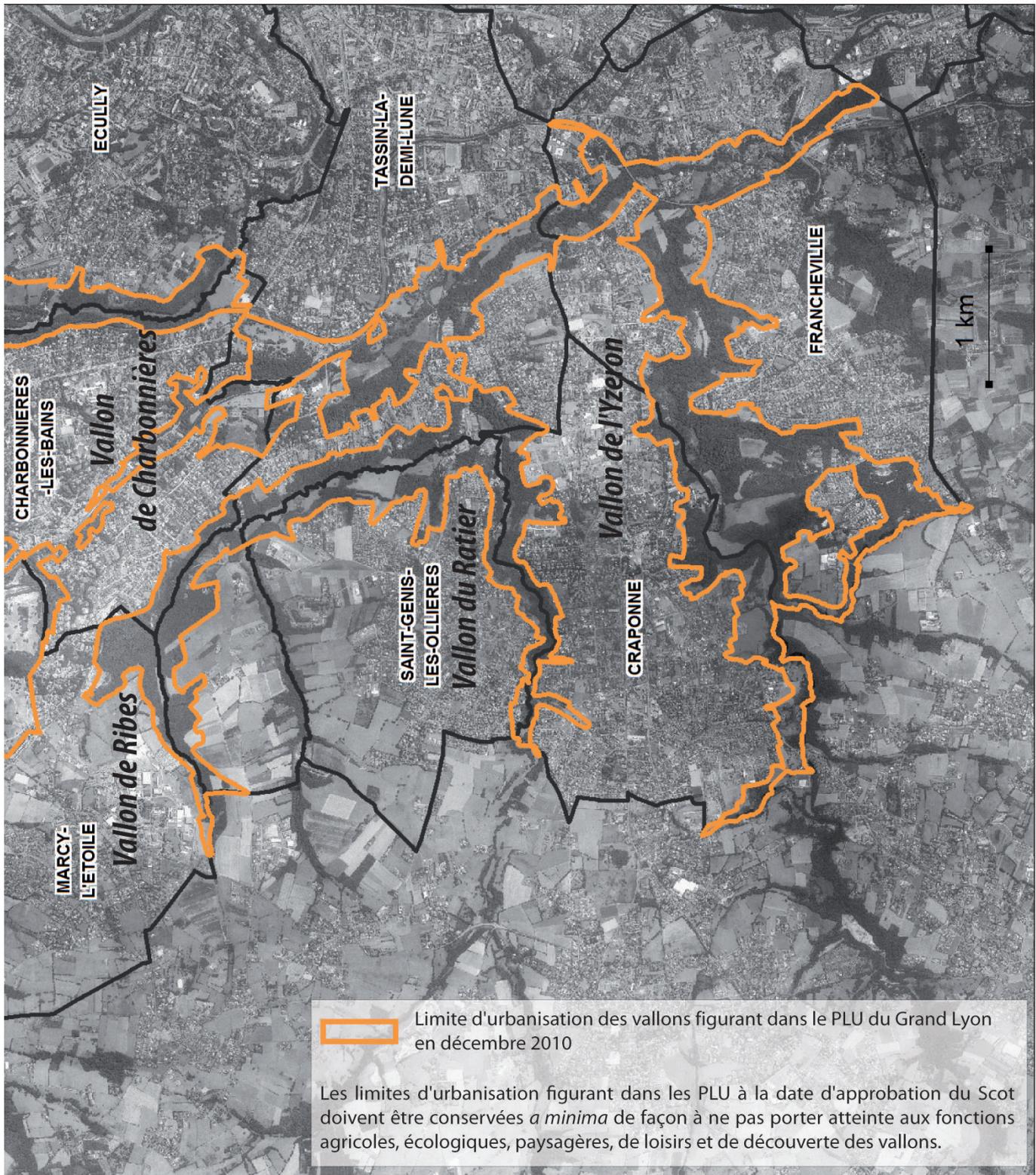
Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités



## Vallons de l'ouest



SUR du Grand Lyon  
*La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.*



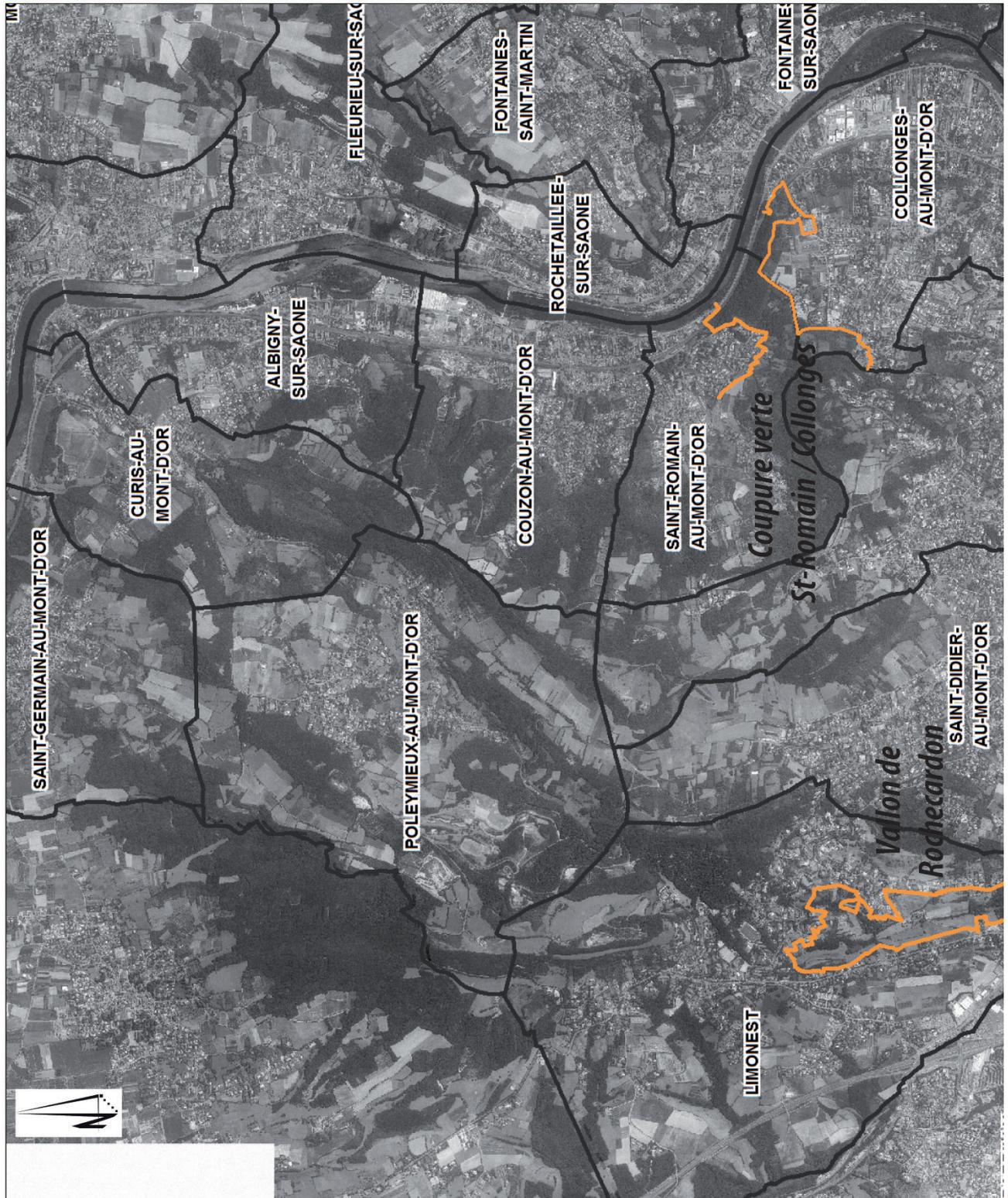
 Limite d'urbanisation des vallons figurant dans le PLU du Grand Lyon en décembre 2010

Les limites d'urbanisation figurant dans les PLU à la date d'approbation du Scot doivent être conservées *a minima* de façon à ne pas porter atteinte aux fonctions agricoles, écologiques, paysagères, de loisirs et de découverte des vallons.

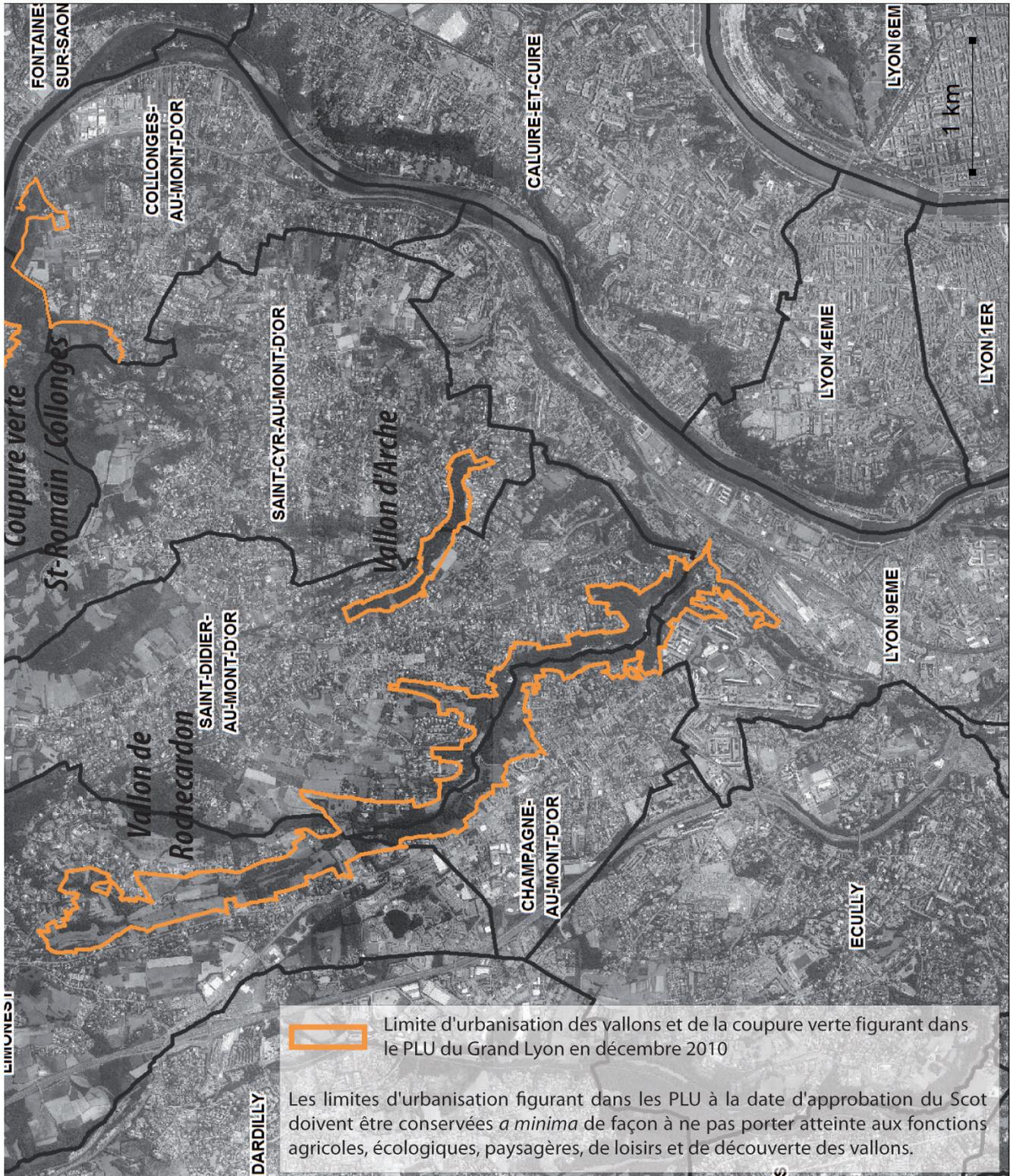
Scot de l'agglomération lyonnaise  
Espaces naturels et agricoles délimités



## Monts d'Or



SUR du Grand Lyon  
La photographie aérienne est utilisée à titre indicatif.



## CARTES

Armature verte et territoire urbain	p. 12
Le réseau express métropolitain et les polarités urbaines	p. 14
Architecture territoriale multipolaire	p. 16
Conforter la place tertiaire	p. 18
Mettre en réseau les sites universitaires	p. 20
L'accessibilité internationale de l'agglomération	p. 22
Accès fret ferroviaire	p. 23
Les accès autoroutiers	p. 24
Epicentres des pôles d'excellence et de compétitivité	p. 25
Les principaux équipements logistiques métropolitains	p. 26
Équipements et zones logistiques	p. 28
Les sites de développement économique métropolitain	p. 30
L'enveloppe foncière du développement économique	p. 32
Armature des sites économiques de la plaine Saint Exupéry	p. 34
L'offre commerciale de l'agglomération	p. 40
Les ambitions démographiques des Scot	p. 44
Objectifs de production de logements par secteurs (2010-2030)	p. 45
Renforcer le niveau d'équipement, les services et l'urbanisation résidentielle au sein des polarités urbaines	p. 46
Renforcer l'urbanisation résidentielle dans les secteurs bien desservis	p. 48
Sites de projet urbain	p. 50
Schéma des agrafes urbaines	p. 51
Le territoire urbain du Sdal	p. 55
Le territoire urbain du Scot	p. 55
Secteurs prioritaires d'intervention foncière	p. 58
L'occupation des sols dans l'aire métropolitaine	p. 64
Préserver la ressource en eau	p. 68
Le Scot, un premier outil d'adaptation aux impacts du changement climatique	p. 70
Un développement urbain qui prend en compte les risques naturels et industriels	p. 74
Intervenir sur les zones les plus exposées aux nuisances sonores et préserver des zones calmes	p. 76
L'armature verte métropolitaine	p. 82
Cœur-couronne-trame	p. 84
Liaisons vertes de l'agglomération	p. 86
Préserver et valoriser les territoires agricoles	p. 88
Continuités et corridors écologiques	p. 92
Réseaux et espaces de loisirs et de découverte	p. 96
Patrimoine et paysages de l'agglomération	p. 102
Le réseau bleu métropolitain	p. 106
Réseau bleu	p. 108
L'axe Rhône-Saône	p. 112
Le réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine lyonnaise	p. 114
Vers un réseau express de l'aire métropolitaine	p. 116
Vers un réseau de transport collectif d'agglomération maillé	p. 118
Réseau de voirie	p. 120
Conditions particulières d'urbanisation	p. 124
Territoires de projet	p. 126
Sites à conditions particulières d'urbanisation	p. 128

Coupures vertes délimitées à préserver	p. 130
Coupure verte de Montanay	p. 132
Coupure verte de Cailloux-sur-Fontaines/Fontaines-Saint-Martin	p. 133
Coupure verte de Cailloux-sur-Fontaines/Sathonay-Village	p. 134
Coupure verte de Meyzieu/Jonage/Pusignan	p. 135
Coupure verte de Genas	p. 136
Coupure verte de Saint-Priest/Saint-Bonnet-de-Mure	p. 137
Coupure verte de Saint-Priest	p. 138
Coupure verte de Saint-Pierre-de-Chandieu/Toussieu	p. 139
Coupures vertes de Corbas/Val d'Ozon	p. 140
Coupure verte de Simandres	p. 141
Coupure verte de Sérézin-du-Rhône/Solaize	p. 142
Coupure verte de Vernaison	p. 143
Coupures vertes de Saint-Germain-au-Mont-d'Or/Curis-au-Mont-d'Or	p. 144
Coupure verte de Genay	p. 145
Coupure verte de Rillieux-Sermenaz	p. 146
Coupure verte de Saint-Genis-Laval	p. 147
Coupure verte de Francheville	p. 148
Coupures vertes des Vallons de l'Ouest	p. 150
Coupures vertes des Monts d'Or	p. 152
Carte de cohérence territoriale	En fin de document

## **SCHEMAS**

Une vision centrée sur le cœur de l'agglomération « L'Arc et la flèche » (Lyon 2010)	p. 10
L'organisation multipolaire : les polarités de l'inter-Scot (Scot 2030)	p. 10
La logique multipolaire : un effort de solidarité territoriale (Schéma PADD)	p. 11
Les trois réseaux (schémas PADD)	p. 13
Aménagements à caractère environnemental à réaliser sur les espaces d'activités	p. 34
Contribution par secteurs aux objectifs de production de 150 000 logements	p. 45
Les niveaux d'efforts fixés par le Doo en matière de logement social	p. 52
Carte d'identité des formes d'habitat	p. 56
Des exemples d'intensité pour les opérations d'urbanisme	p. 60
Illustrations non prescriptives de la prise en compte de la nuisance sonore	p. 62
Référentiel Habitat durable du Grand Lyon – synthèse des recommandations	p. 63
Orientations Sdage-Sage-Scot	p. 69
Profil de températures en zones rurales et zones urbaines	p. 70
Schéma de fonctionnement des continuités écologiques	p. 94
Exemples de cheminements de loisirs et de découverte	p. 99
Principe de cheminement de loisirs et de découverte dans le territoire urbain	p. 99
Principes d'interconnexion entre les branches de l'étoile	p. 115



## ABREVIATIONS UTILISEES

AOC : Appellation d'origine contrôlée  
APPM : Avant-projet plan masse  
BTP : Bâtiment et travaux publics  
Cfal : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise  
Col : Contournement ouest de Lyon  
Comue : Communauté d'universités et établissements  
Doo : Document d'orientation et d'objectifs (Scot)  
DTA : Directive territoriale d'aménagement  
Penap : Protection des espaces naturels et agricoles périurbains  
ENS : Espace naturel sensible  
HLM : Habitat à loyer modéré  
LGV : Ligne à grande vitesse  
PADD : Projet d'aménagement et de développement durables (Scot et PLU)  
PDU : Plan de déplacements urbains  
Pig : Programme d'intérêt général  
PLAI : Prêt locatif aidé d'insertion  
PLEH : Port Lyon-Edouard Herriot  
PLH : Programme local de l'habitat  
PLU : Plan local d'urbanisme  
PLUS : Prêt locatif à usage social  
PME : Petites et moyennes entreprises  
PMI : Petites et moyennes industries  
Pos : Plan d'occupation des sols  
PPA : Plan de protection de l'atmosphère  
PPRI : Plan de prévention des risques d'inondation  
PPRT : Plan de prévention des risques technologiques  
Sage : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

Sdage : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux  
Scot : Schéma de cohérence territoriale  
Sdal : Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise  
SDH : Schéma directeur hôtelier  
SDU : Schéma de développement universitaire  
SRU : Solidarité et renouvellement urbains  
TER : Transport express régional  
TGV : Train à grande vitesse  
THD : Très haut débit  
Top : Tronçon ouest du périphérique  
ZAD : Zone d'aménagement différé  
ZAP : Zone agricole protégée  
ZI : Zone industrielle  
Znieff : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique  
ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager

## ORGANISMES CITES

Bucopa : Syndicat mixte Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain  
CCEL : Communauté de communes de l'Est lyonnais  
CCPO : Communauté de communes du Pays de l'Ozon  
CNR : Compagnie nationale du Rhône  
Rul : Région urbaine de Lyon  
Sepal : Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise  
Symalim : Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du Grand Parc Miribel-Jonage  
VNF : Voies navigables de France

## **Pilotage de l'élaboration du Scot (2004-2010)**

### **L'élaboration du Scot a été conduite sous l'égide des élus du Bureau du Sepal :**

Gérard COLLOMB, président du Sepal, président du Grand Lyon, sénateur-maire de Lyon  
Jean-Pierre FLACONNECHE, 1<sup>er</sup> vice-président délégué du Sepal, conseiller général, maire du 7<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, conseiller communautaire du Grand Lyon  
Raymond TERRACHER, 1<sup>er</sup> vice-président délégué du Sepal, conseiller général, conseiller communautaire du Grand Lyon, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Villeurbanne  
Michèle VULLIEN, 2<sup>e</sup> vice-présidente du Sepal, vice-présidente du Grand Lyon, maire de Dardilly  
Jean-Pierre JOURDAIN, 3<sup>e</sup> vice-président du Sepal  
Président de la Communauté de communes de l'Est lyonnais, maire de Saint-Bonnet-de-Mure  
Martial PASSI, 4<sup>e</sup> vice-président du Sepal, conseiller général, Maire de Givors, vice-président du Grand Lyon  
José RODRIGUEZ, 5<sup>e</sup> vice-président du Sepal, vice-président de la Communauté de communes du Pays de l'Ozon, maire de Simandres  
Christian BARTHELEMY, 6<sup>e</sup> vice-président du Sepal  
Conseiller communautaire du Grand Lyon, conseiller municipal de Lyon  
Michel FORISSIER, 7<sup>e</sup> vice-président du Sepal  
Conseiller communautaire du Grand Lyon, maire de Meyzieu  
Paul VIDAL, membre du bureau du Sepal, président du Sivom de l'Ozon, maire de Toussieu  
Martine DAVID, membre du bureau du Sepal, vice-présidente du Grand Lyon, maire de Saint-Priest  
Gilbert MARBOEUF, membre du bureau du Sepal, vice-président de la Communauté de communes de l'Est lyonnais, maire de Pusignan  
Robert RIVOIRE, membre du bureau du Sepal, conseiller municipal délégué de Chaponnay  
Nicolas VARIGNY, membre du Bureau du Sepal, conseiller municipal délégué de Chaponnay

### **Ont été associés aux travaux du Bureau :**

Patrick BOUJU, maire de Fontaines-sur-Saône, vice-président du Grand Lyon  
Pierre ABADIE, maire de Sathonay-Camp, vice-président du Grand Lyon  
Roland CRIMIER, maire de Saint-Genis-Laval, vice-président du Grand Lyon  
Maurice CHARRIER, maire honoraire de Vaulx-en-Velin, vice-président du Grand Lyon  
Yves BLEIN, maire de Feyzin, vice-président du Grand Lyon  
Jean FREBAULT, président du Conseil de Développement du Grand Lyon

### **Sepal**

Directeur : André Chassin  
Chargé de mission : Laurent Sauzay  
Chargée de mission : Michèle Ciavatti  
Chargée de mission : Nadia Mabille  
Assistante : Laetitia Caplier  
Conseil juridique : Me Soler-Couteaux

## Réalisation du document

### Agence d'urbanisme

Président : Gilles Buna

Direction d'études (chef de projet) : Olivier Roussel

Déplacements / accessibilité : Nicolas Pech (coordination des modifications)

Réseau maillé et sites délimités : Laurence Berne (coordination des modifications)

Environnement : Philippe Mary

Développement résidentiel et qualité urbaine : Natalia Fillod-Barbarino

### Ont également contribué à la réalisation du document :

Emmanuel Cellier (Développement économique), Nicole Ponton-Frenay (Politiques de l'habitat),

Emmanuelle Henry (secteurs ouest et nord), Marion Boissel-Chagnard (secteur sud), Didier Bouillot (secteur est) et

Julien Vincent (illustrations)

Cartographie / illustrations : Philippe Capel

Maquette : Hervé Fayet, Murielle Ducruet, Sandra Marques

Crédits photos : François Guy

### Ont également participé aux travaux du Scot :

Grand Lyon : Arabelle Chambre-Foa et Philippe Gamon - Cabinet du Président

Grand Lyon : Corinne Tourrasse et Jean-Marc Valentin - DGDU

CCPO : Fabienne Maurel, Directrice générale des services

CCEL : Gaëtan Tessier, Directeur général des services

## Pilotage de la Modification du Scot (2014-2017)

### La Modification du Scot a été conduite sous l'égide des élus du Bureau du Sepal

Gérard COLLOMB, président du Sepal, président de la Métropole de Lyon, sénateur-maire de Lyon  
Jean-Yves SÉCHERESSE, 1<sup>er</sup> vice-président délégué, conseiller de la Métropole de Lyon, adjoint au maire de Lyon  
Michel FORISSIER, 2<sup>e</sup> vice-président du Sepal, conseiller de la Métropole de Lyon, sénateur-maire de Meyzieu  
Paul VIDAL, 3<sup>e</sup> vice-président du Sepal, président de la CCEL, maire de Toussieu  
Michèle VULLIEN, 4<sup>e</sup> vice-présidente du Sepal, vice-présidente de la Métropole de Lyon, maire de Dardilly  
José RODRIGUEZ, 5<sup>e</sup> vice-président du Sepal, vice-président de la CCPO, maire de Simandres  
Bruno CHARLES, 7<sup>e</sup> vice-président du Sepal, vice-président de la Métropole de Lyon  
Denis BOUSSON, membre du Bureau, conseiller de la Métropole de Lyon, maire de Saint-Didier-au-Mont-d'Or  
Sylvie CARRE, membre du Bureau, conseillère de la CCPO, adjointe au maire de Saint-Symphorien-d'Ozon  
Jean-Pierre JOURDAIN, membre du Bureau, vice-président de la CCEL, maire de Saint-Bonnet-de-Mure  
Ricahrd LLUNG, membre du Bureau, vice-président de la Métropole de Lyon, adjoint au maire de Villeurbanne  
Gilbert MARBOEUF, membre du Bureau du Sepal, vice-président de la CCEL, maire de Pusignan  
Robert RIVOIRE, membre du Bureau, conseiller de la CCPO, adjoint au maire de Chaponnay  
Ronald SANNINO, membre du Bureau, conseiller de la Métropole de Lyon, conseiller d'arrondissement Lyon 9<sup>e</sup>  
Daniel VALERO, membre du Bureau, vice-président de la CCEL, maire de Genas

### Sepal

Directeur : Emmanuel Giraud  
Chargés de mission : Laurine Colin, Nicolas Pech, Jérémie Tourtier  
Assistante : Laetitia Caplier  
Conseil juridique : Me Soler-Couteaux

## Réalisation du document

### Agence d'urbanisme

Président : Michel Le Faou  
Nicolas Pech et Sylvie Pissier (chefs de projet), Emmanuel Cellier (numérique), Laurence Berne et Philippe Mary (environnement),  
Claire Boisset (territorial), Marc Lauffer (SIG), Philippe Capel (cartographie), Hervé Fayet (maquette).

### Adage Environnement

Directrice d'étude : Blandine Thiollière  
Chargée d'étude : Jordana Abdelbaky-Harriss

### Ont également participé aux travaux du Scot :

Métropole de Lyon : Arabelle Chambre-Foa et Maxime Chatard - Cabinet du Président  
Métropole de Lyon : Sébastien Chambe et Jean-Marc Valentin - DPPA  
CCPO : Fabienne Maurel (DGS) et Corine Bertholet  
CCEL : Jacques Perez (DGS) et Emmanuel Giraud





**SCOT**  
AGGLOMÉRATION  
LYONNAISE - 2030 -



**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)