

# SCOT

AGGLOMÉRATION  
LYONNAISE - 2030 -

## Projet d'Aménagement et de Développement Durables



## UN PROJET D'AMÉNAGEMENT OUVERT SUR L'ESPACE MÉTROPOLITAIN

<b>Un projet qui s'inscrit dans une histoire mais qui marque une inflexion</b>	<b>4</b>
Les acquis de l'OREAM et de Lyon 2010	4
Le Scot 2030 : une inflexion nécessaire dans le discours et dans les actes	5
<b>L'ambition d'une grande métropole européenne</b>	<b>6</b>
Une compétition mondiale de plus en plus forte	7
L'ambition européenne de Lyon	7
Positionner la Métropole lyonnaise parmi les plus attractives d'Europe	8
Garantir les fondements de la performance de la Métropole	9
<b>La maison commune métropolitaine</b>	<b>10</b>
Des orientations métropolitaines communes	10
<b>Un Scot conçu pour être mis en œuvre</b>	<b>14</b>
<b>1. LES CHOIX FONDATEURS</b>	<b>17</b>
<b>1.1 Développer l'attractivité économique</b>	<b>18</b>
Développer les fonctions clés du rayonnement métropolitain	19
Conforter et rénover la base productive	22
Accompagner le développement des emplois de services	24
<b>1.2 Développer l'attractivité résidentielle</b>	<b>26</b>
Pouvoir accueillir plus de 150 000 habitants	26
Une politique de logement ambitieuse	27
Une qualité urbaine à la hauteur des attentes des habitants	29
<b>1.3 Faire de l'environnement un facteur de développement</b>	<b>30</b>
Une ville de la proximité et un modèle de sobriété énergétique	30
Réduire les risques et les nuisances dans un objectif d'amélioration de la santé publique	32
Une ville économe de ses espaces et de ses ressources	34
<b>1.4 Le choix de la solidarité</b>	<b>36</b>
Une politique sociale du logement	36
Construire le « vivre ensemble » dans l'agglomération	38
<b>2. L'ARCHITECTURE DU PROJET</b>	<b>41</b>
<b>2.1 L'organisation multipolaire : nouveau cadre de référence pour les politiques d'urbanisation, d'équipement et de transport</b>	<b>43</b>
Les échelles vécues	44
Organisation multipolaire et commerce	45
<b>2.2 L'armature verte : un réseau maillé d'espaces naturels et agricoles</b>	<b>46</b>
Pérenniser le réseau maillé comme un élément constitutif de l'aire métropolitaine multipolaire	46
Favoriser l'ancrage de l'agriculture périurbaine	49
Développer des aménagements de loisirs compatibles avec les enjeux de préservation du réseau maillé	49

<b>2.3 Une politique globale pour les fleuves</b>	<b>50</b>
Un patrimoine naturel et paysager	50
Une infrastructure de transport durable	51
<b>2.4 Structurer une offre de transport autour d'un réseau express métropolitain (RER lyonnais)</b>	<b>52</b>
Constituer à l'horizon 2030 un véritable RER lyonnais	53
Urbaniser prioritairement autour du RER	53
<b>3. GEOGRAPHIE DU PROJET</b>	<b>55</b>
<b>3.1 Un mode de développement de grande qualité pour l'Est lyonnais</b>	<b>56</b>
Le choix du développement	56
Le choix de la solidarité	58
Le choix d'une organisation urbaine multipolaire	59
Faire de l'environnement un facteur de développement	60
Les territoires de projet	61
<b>3.2 Le Sud : un territoire réconcilié avec ses vallées</b>	<b>64</b>
Le choix du développement	64
Le choix de la solidarité	66
Le choix d'une organisation urbaine multipolaire	66
Faire de l'environnement un facteur de développement	67
Les territoires de projet	68
<b>3.3 L'Ouest : participer à la dynamique de l'agglomération avec les territoires voisins</b>	<b>70</b>
Le choix du développement	70
Le choix de la solidarité	71
Le choix d'une organisation urbaine multipolaire	72
Faire de l'environnement un facteur de développement	73
Les territoires de projet	74
<b>3.4 Le Nord : participer pleinement au choix de la croissance</b>	<b>76</b>
Le choix du développement	76
Le choix de la solidarité	77
Le choix d'une organisation urbaine multipolaire	78
Faire de l'environnement un facteur de développement	78
Les territoires de projet	79
<b>3.5 Le territoire Centre : une nouvelle donne dans la relation entre le cœur de la métropole et les territoires riverains</b>	<b>80</b>
Le choix du développement	80
Le choix de la solidarité	81
Une organisation du territoire multipolaire	82
Le réseau maillé, élément constitutif de la métropole multipolaire	83
Les sites de projet	84
<b>LISTE DES CARTES ET SCHÉMAS</b>	<b>86</b>

## Un projet qui s'inscrit dans une histoire mais qui marque une inflexion

Le diagnostic a montré combien les choix d'aménagement effectués pour l'agglomération lyonnaise au début des années 1970 dans le cadre des études de l'Oream, puis à la fin des années 1980 dans le cadre de Lyon 2010, étaient constitutifs de son développement actuel. Mais les études de l'Oream datent d'il y a 35 ans.

Quant aux orientations de Lyon 2010, leur application a été limitée au territoire de la Métropole de Lyon.

Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du Scot de l'agglomération lyonnaise vise à dépasser le mode de développement autocentré de ces deux dernières décennies afin de s'accorder avec les Scot voisins sur une logique d'aménagement qui prenne en compte la réalité d'un bassin de vie de près de 2 000 000 habitants.

### LES ACQUIS DE L'OREAM ET DE LYON 2010

#### L'Oream : une vision métropolitaine avant l'heure

Dès le début des années 1970, le schéma de l'Oream (Organisation régionale d'étude des aires métropolitaines) Lyon/Grenoble/Saint-Etienne a eu le mérite d'insérer le réseau urbain des trois villes dans une même perspective. C'était la première fois que l'on pensait l'aménagement du territoire de l'agglomération lyonnaise en lien avec sa région urbaine mais aussi avec les régions voisines : une approche qui a permis de bâtir le centre décisionnel de la Part-Dieu, l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry ou encore les zones de développement de la plaine de l'Ain et de l'Isle d'Abeau.

#### Lyon 2010 : une affirmation des ambitions lyonnaises

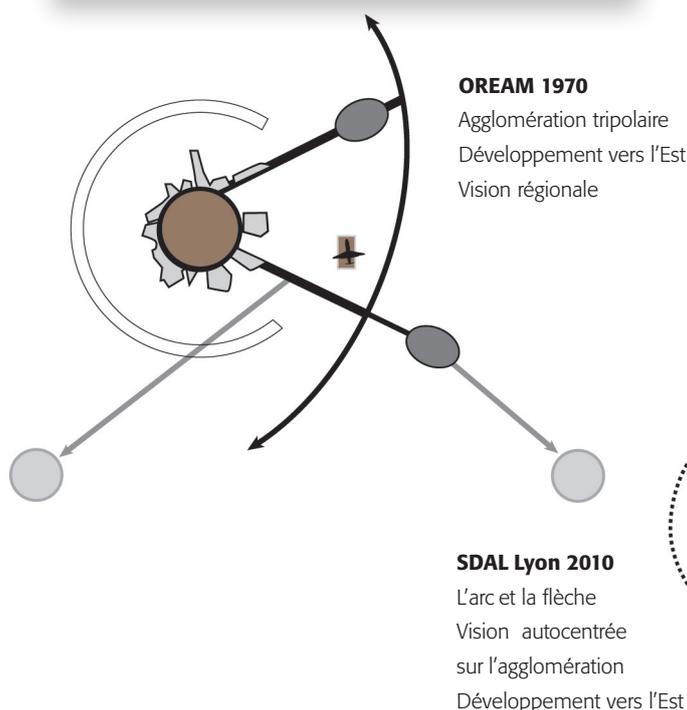
Lyon 2010, le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL), approuvé en 1992, a cherché à retrouver ce souffle métropolitain.

Fondé sur une ambition de rayonnement international (sites stratégiques de développement) alliée à une recherche de qualité du cadre de vie (mise en valeur des fleuves, politique d'embellissement urbain), Lyon 2010 a anticipé sur bien des aspects la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU). Il a constitué un document de référence pour les politiques d'urbanisme et de développement de la Métropole, cependant insuffisamment relayé au-delà du Grand Lyon.

Le Scot prend acte du changement de civilisation urbaine qui s'annonce, ce qui le conduit à faire des choix audacieux en matière de développement durable pour relever les grands défis du futur (énergie, logements, santé, emploi.)

Un nouveau modèle urbain s'esquisse avec la fin annoncée de l'énergie abondante, du transport peu coûteux et avec l'avènement du temps libre.

C'est pourquoi le devenir des métropoles se joue désormais autant dans la performance sociétale et environnementale que dans la compétition économique.



## LE SCOT 2030 : UNE INFLEXION NÉCESSAIRE DANS LE DISCOURS ET DANS LES ACTES

### Effectuer les choix difficiles qu'exigent les mutations annoncées

Depuis la fin des années 1980, l'agglomération lyonnaise, comme toutes les métropoles françaises, a connu des transformations insuffisamment anticipées. Le chômage, la paupérisation de certains quartiers, l'individualisation croissante des comportements ont renforcé les phénomènes de repli sur soi et de ségrégation. Le développement de la périurbanisation, l'éloignement des actifs de leur lieu d'emploi et la progression des déplacements en voiture ont rendu peu prégnant le modèle prôné par Lyon 2010 de « maîtrise de l'étalement urbain ». Dans le même temps, la demande pour un environnement de qualité et un modèle de développement plus respectueux de l'être humain s'est accrue. Le Scot est l'occasion de répondre à ces défis et d'effectuer les choix qu'ils exigent, notamment en termes de politique foncière, de construction de logements, de solidarité, de préservation des espaces et des ressources, et de maîtrise des déplacements.

### Élargir le cadre de référence des réflexions et des décisions

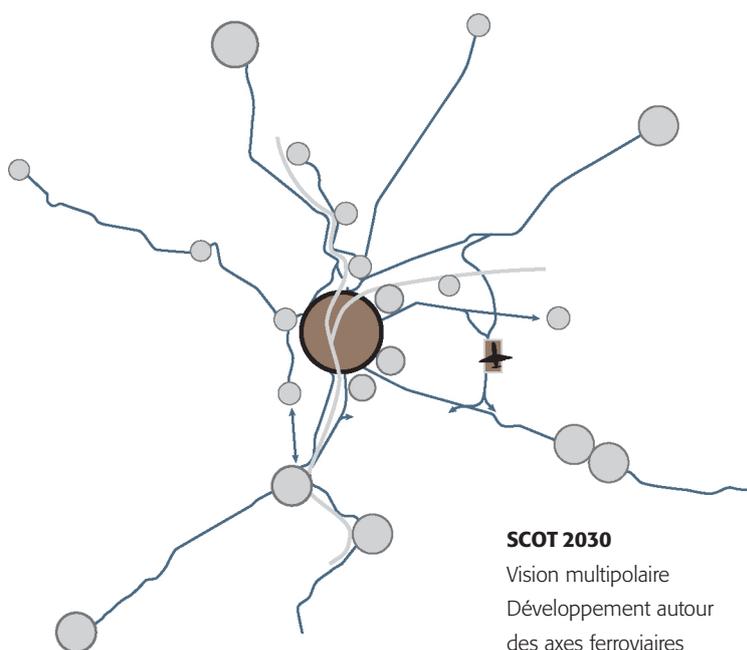
Constatant l'inadéquation croissante du périmètre du Sepal aux réalités de fonctionnement du territoire, le Scot se place résolument dans une dynamique métropolitaine. Il rejoint sur ce point le diagnostic et les objectifs de la DTA (Directive territoriale d'aménagement), même s'il ne partage pas toutes les orientations qui s'imposeront au Scot. Il s'inscrit dans la démarche inter-Scot qui offre la possibilité de construire des analyses avec les autres Scots couvrant l'aire métropolitaine et de concevoir les solutions « à la bonne échelle ».

Tirant le bilan de la faible appropriation du Schéma directeur au delà du Grand Lyon, le Scot vise à développer une conscience d'agglomération et à renforcer la cohérence des politiques publiques au sein de l'agglomération. Il traduit la volonté, pour les communes du Sepal n'appartenant pas au Grand Lyon, d'inscrire leur territoire dans une dynamique et une solidarité d'agglomération (cf. Charte CCEL - décembre 2004, actualisée en mai 2009; Projet de développement et d'aménagement du bassin de vie de l'Ozon - septembre 2009) et, pour le Grand Lyon, de fonder une gouvernance d'agglomération ouverte et respectueuse de l'identité des territoires et des collectivités qui la composent.

### Répondre aux lacunes du Schéma en vigueur notamment en matière environnementale

Marqué par son époque, le volet environnemental du schéma directeur a surtout traité la question du paysage.

Depuis, l'approche environnementale de la planification s'est considérablement enrichie, avec la loi SRU d'abord, puis la loi portant « Engagement national pour l'environnement » du 12 juillet 2010. Le Scot doit désormais intégrer toutes les dimensions du développement durable, en particulier la maîtrise de l'énergie et la lutte contre le changement climatique, la limitation de l'étalement urbain, la préservation des ressources naturelles, des paysages et de la biodiversité, la qualité de l'air, la prévention des risques, mais aussi le rôle de l'agriculture et la place des loisirs nature sur un territoire à dominante urbaine comme celui de l'agglomération lyonnaise.



#### SCOT 2030

Vision multipolaire  
Développement autour  
des axes ferroviaires  
Echelle métropolitaine

## L'ambition d'une grande métropole européenne

Dans une compétition mondiale exacerbée, l'aire métropolitaine lyonnaise, vaste territoire comprenant les agglomérations de Lyon mais aussi de Saint-Etienne, de Porte de l'Isère, de Vienne et de Villefranche-sur-Saône, a des atouts pour compter en Europe parmi les territoires les plus attractifs.

Elle doit s'engager dans la compétition, à travers quelques axes stratégiques de changement lui permettant de franchir un cap significatif, tout en garantissant durablement les fondements de sa performance.



## UNE COMPÉTITION MONDIALE DE PLUS EN PLUS FORTE

### Les métropoles au cœur de la compétition mondiale

La compétition entre les territoires est très forte à l'échelle mondiale. Après avoir d'abord mis en scène les états nations qui cherchaient à s'imposer aux autres par la puissance politique, militaire ou économique, c'est aujourd'hui à l'échelle des métropoles que la compétition se joue de plus en plus, essentiellement aux plans économique et technologique.

### Lyon à la 19<sup>e</sup> place

Les études de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar), décembre 2003, ont bien mis en évidence à quel point les métropoles françaises, en dehors de Paris, étaient faibles en Europe.

Lyon, la mieux classée des métropoles françaises, n'apparaît en 2009 qu'à la 19<sup>e</sup> place des classements basés sur le ressenti des grands investisseurs internationaux.

Depuis la chute du mur de Berlin et l'élargissement de l'union européenne, les grandes villes de l'est rentrent dans la compétition avec l'atout d'être des capitales d'État.

## L'AMBITION EUROPÉENNE DE LYON

### Lyon 2010

Depuis le Schéma directeur Lyon 2010, l'ambition de l'agglomération lyonnaise vise à devenir une métropole de dimension européenne. Cette ambition a donné le coup de départ à la transformation de l'agglomération.

### Des réalisations importantes

Ces transformations se déclinent dans des équipements majeurs comme la Cité internationale, le métro et le tramway qui ont doté l'agglomération des grands standards européens. Elles sont liées à la reconquête urbaine du cœur de l'agglomération - mais aussi dans les autres communes - reconquête qui s'est traduite par la reconnaissance du site historique de Lyon comme patrimoine mondial de l'humanité.

Ces transformations sont également dues à la politique de développement économique, tournée vers la création de richesse et l'innovation, qui a permis d'accompagner la mutation du tissu économique de l'agglomération et de consolider les grands pôles d'excellence et de compétitivité (santé, chimie et environnement, système de transport, loisirs numériques, textiles techniques et fonctionnels).

Ces transformations sont illustrées enfin par le développement de l'événementiel culturel et grand public avec la Biennale de la danse, la Biennale d'art contemporain, la Fête des lumières, qui ont conduit à une nouvelle appropriation de la ville par les habitants et ont ouvert l'agglomération sur le monde.



Cité internationale, Lyon 6<sup>e</sup>

## POSITIONNER LA MÉTROPOLE LYONNAISE PARMI LES PLUS ATTRACTIVES D'EUROPE

La compétition entre les métropoles européennes s'accélère. La métropole lyonnaise relève ce défi en misant sur l'excellence globale du territoire et en faisant valoir ses atouts.

### Relever le défi de la compétition

S'inscrire dans la compétition que se livrent les métropoles, c'est faire le choix d'attirer les investisseurs internationaux, les grandes entreprises créatrices de richesses; c'est offrir aux entreprises existantes les meilleures conditions pour se développer en restant dans la métropole; c'est aussi développer la culture de l'entrepreneuriat. Dans le contexte de la mondialisation, c'est en se renouvelant, en attirant de nouveaux talents et en produisant des richesses que les métropoles pourront continuer à offrir des emplois et des conditions de vie favorables au plus grand nombre. La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise met en évidence l'idée que cette ambition européenne se joue désormais à l'échelle d'un vaste territoire, comprenant les agglomérations de Lyon mais aussi de Saint-Etienne, de Porte de l'Isère, de Vienne, de Villefranche-sur-Saône et d'Ambérieu-en-Bugey.

Forte de ses compétences dans le domaine des sciences humaines et sociales et des sciences de la ville, l'agglomération lyonnaise affiche sa volonté d'expérimenter de nouvelles pratiques territoriales susceptibles de la faire progresser et d'améliorer la qualité de vie de ses habitants.

### Des axes stratégiques de changement qui tirent parti des atouts lyonnais

Pour anticiper les changements qui s'annoncent dans les règles de la compétition internationale, les métropoles doivent sortir de la seule performance économique pour rechercher l'excellence globale du territoire, la créativité et le développement humain. Lyon atteindra ses objectifs en valorisant ses atouts et en mobilisant toutes ses forces vives autour d'une vision métropolitaine. Cette conviction s'appuie sur l'histoire, la situation et les talents de l'agglomération lyonnaise :

- des savoir-faire nombreux dans des domaines aussi vastes que la santé, la mode... qui répondent à de fortes préoccupations sociétales, agrégeant de multiples secteurs industriels et s'appuyant sur des formes d'entrepreneuriat dynamiques,
- un certain art de vivre qui se déploie dans les grands rassemblements festifs, une offre culturelle de qualité, une gastronomie renommée. Ces atouts répondent aux besoins de loisirs des habitants de l'agglomération et constituent les ingrédients d'une attractivité touristique à développer,
- un « humanisme » qui a su combiner les idées de progrès et l'engagement social pour une société plus juste,
- un positionnement exceptionnel dans la région Rhône-Alpes au sein d'un réseau de villes qui permet des alliances fructueuses; au cœur d'un grand Sud-est où les coopérations avec Marseille et Genève sont toujours à l'ordre du jour; et enfin, dans une Europe où les liaisons TGV ont totalement redessiné la carte des espaces-temps.

C'est dans ce sens que la Métropole de Lyon (ex-Communauté urbaine) a mené une démarche de réflexion sur la vision métropolitaine à long terme appelée «Lyon 2020».

## **GARANTIR LES FONDEMENTS DE LA PERFORMANCE DE LA MÉTROPOLE**

Cet objectif repose surtout sur la capacité de l'agglomération lyonnaise à garantir les fondements de sa performance, vécus au quotidien par les citoyens et les entreprises. Ceux-ci relèvent clairement de la responsabilité du Scot à l'échelle de l'agglomération, et de l'inter-Scot à l'échelle de l'aire métropolitaine.

## **La responsabilité du Scot**

Le Scot est l'outil adapté pour doter l'agglomération au sein de l'aire métropolitaine du cadre cohérent de développement des politiques publiques et des services dont elle a besoin pour faire face aux grands défis auxquels elle va être confrontée d'ici 2030. Ce cadre de développement, par sa dynamique propre de mise en œuvre et par ses effets juridiques sur les documents sectoriels, doit permettre la création de richesses et d'emplois, le dynamisme démographique, les solidarités sociales et territoriales, le cadre de vie respectueux de l'environnement et la maîtrise de l'énergie qui conditionnent la compétitivité de l'agglomération.

**Trois démarches, un même objectif**

**Schéma directeur  
de l'agglomération lyonnaise**

Horizon 2010



**Démarche « Lyon 2020 »**

Les axes du changement



**Scot de l'agglomération lyonnaise**

Horizon 2030

## La maison commune métropolitaine

Les dynamiques économiques et sociales se jouent aujourd'hui dans des cadres territoriaux de plus en plus vastes.

Les aires métropolitaines polarisent les fonctions économiques et culturelles, la transmission des savoirs, les flux des marchandises et des personnes et le potentiel de connectivité avec le monde. Dans une économie globalisée, inscrite dans une compétition internationale et européenne, elles sont motrices du développement. Mais en corollaire s'y accroissent déplacements, consommation foncière et disparités sociales.

L'aire métropolitaine lyonnaise est le territoire d'inscription des stratégies des entreprises et des ménages en termes de localisation, de parcours professionnels ou résidentiels, de pratiques de loisirs, etc. Ces stratégies s'affranchissent des limites administratives tout en étant fortement marquées par les identités territoriales.

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des zones d'emplois font exister au quotidien l'aire métropolitaine lyonnaise. Avec trois millions d'habitants, c'est l'un des quinze premiers espaces métropolitains en Europe. Il devient une référence incontournable pour les politiques d'aménagement du territoire, tout à la fois espace de coopération et de dialogue et lieu de mise en œuvre de politiques concertées.

À travers la démarche de l'inter-Scot qui s'est progressivement élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine, les syndicats porteurs de Scot ont souhaité reconnaître l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un « bien commun », qui repose sur un sentiment d'appartenance partagé dans le respect des identités territoriales. En intégrant dans leur document un chapitre commun, les syndicats porteurs de Scot actent le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durables de l'aire métropolitaine lyonnaise.

### DES ORIENTATIONS MÉTROPOLITAINES COMMUNES

Les treize Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire, articulée autour d'une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles, existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés aux transports collectifs. Cette vision se décline en six grands objectifs constituant une ligne directrice pour les orientations d'aménagement des Scot.

#### Une aire métropolitaine accueillante et multipolaire

L'aire métropolitaine lyonnaise, au sens de treize Scot, est démographiquement dynamique et devrait accueillir entre 400 000 et 700 000 habitants supplémentaires d'ici 2040. Elle atteindrait alors 3 500 000 habitants. Ce chiffre n'est pas un objectif en soi. Il s'agit plutôt de réunir les conditions d'attractivité et donc de qualité de vie les plus favorables à cet accueil.

Les élus des Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil de cette population. C'est le modèle de développement multipolaire. Ce principe fondateur, qui s'oppose au modèle extensif dit de la « tâche d'huile », favorise l'équilibre et la proximité et reconnaît également les territoires structurés par les bourgs et les villages dans leur capacité à assurer un développement harmonieux. Cela suppose une densité d'urbanisation, adaptée au contexte territorial, afin d'optimiser le fonctionnement des services à la population et des équipements structurants, et de rendre possible des politiques de mobilité durable. Les élus des Scot s'entendent enfin pour promouvoir des politiques de logement solidaires.

**Une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat**

Le réseau ferré constitue l'armature de l'organisation multipolaire et du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'organisation et la montée en puissance de ce réseau, indissociables de l'ambition de croissance et de développement du territoire, supposent une meilleure coordination des autorités organisatrices de transport et des investissements importants.

Dans les secteurs bien desservis, les Scot mettent l'accent sur le développement prioritaire des espaces autour des haltes et des gares du territoire. Dans les territoires moins bien dotés, l'objectif est de mettre en place des politiques de mobilité durable et de rabattement coordonnées, adaptées aux territoires, innovantes et jouant de tous les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

**Un développement économique fondé sur la complémentarité des territoires**

Deuxième pôle économique français, l'aire métropolitaine lyonnaise dispose d'un ensemble de sites économiques locaux et d'une trentaine de sites d'excellence (les sites économiques métropolitains) qui permettent la constitution, à l'échelle métropolitaine, d'une offre économique complète à même de « compter » et de « peser » dans la compétition internationale. L'économie de proximité formée d'activités multiples (industrielles, servicielles mais aussi dites « de proximité » ou « présentes ») constitue un enjeu fort pour un développement économique métropolitain équilibré

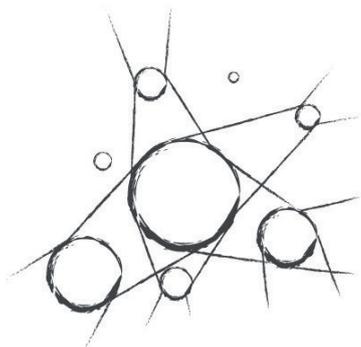
mobilisant l'ensemble des territoires. Il en va de même de l'agriculture, qui exploite plus de la moitié du foncier de l'aire métropolitaine, que les Scot se doivent de valoriser et développer.

Enfin, les activités commerciales jouent un rôle majeur pour l'économie locale, l'organisation et le fonctionnement des territoires. À travers la charte pour un aménagement commercial durable et de qualité, les Scot partagent des principes communs d'aménagement à faire valoir auprès des opérateurs commerciaux : proximité du commerce, maîtrise du développement des grandes surfaces périphériques, mixité urbaine, intégration urbaine, paysagère et environnementale des projets, etc.

**Chapitre commun inter-Scot, réseau ferroviaire**



**Prospective inter-Scot 2005 –  
Figure de la «métropole intégrée»**



**Une aire métropolitaine  
riche de ses espaces  
agricoles et naturels**

Pour les Scot, la volonté d'attirer de nouvelles populations s'accompagne d'une volonté d'accorder une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles (80% du territoire de l'aire métropolitaine) qu'aux espaces urbains, considérant qu'ils représentent une richesse essentielle au plan économique à travers l'activité agricole, au plan social à travers leur valeur d'usage (cadre de vie, tourisme, loisirs) et au plan environnemental pour le maintien de la biodiversité. À travers leur choix d'un développement urbain maîtrisé et polarisé, les Scot rendent possible une gestion régulée du foncier.

Au-delà de la protection des grands espaces verts métropolitains (Pilat, Monts du Lyonnais et du Beaujolais, Dombes, Isle Crémieu, Bugey, Monts du Forez et de la Madeleine et Balmes viennoises et dauphinoises), ils s'entendent pour assurer, en cohérence avec les schémas régionaux, la mise en réseau des espaces naturels et agricoles, à travers un système de liaisons vertes à finalité écologique, paysagère et fonctionnelle.

**Une aire métropolitaine  
ouverte**

Entourée d'une ceinture d'agglomérations importantes, Mâcon, Bourg-en-Bresse, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence, Clermont-Ferrand et Genève, l'aire métropolitaine se doit de nouer des liens avec les autres espaces régionaux et notamment avec les territoires auvergnats, le sillon alpin et la moyenne vallée du Rhône.

L'aire métropolitaine est ensuite connectée au reste du territoire national et européen : au travers d'infrastructures autoroutières et ferroviaires indispensables à son développement et à son attractivité mais aussi grâce aux fleuves (Loire, Rhône et Saône) dont la navigabilité permet des liaisons entre l'Europe du nord et celle du sud et, au-delà, l'Afrique et vers le centre européen.

Enfin, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry constitue la porte d'entrée internationale de l'aire métropolitaine. Les Scot métropolitains expriment leur volonté de concevoir, avec l'État et les autres collectivités concernées, un projet d'aménagement stratégique autour de cet équipement métropolitain.

**Une démarche assortie  
d'une gouvernance renforcée**

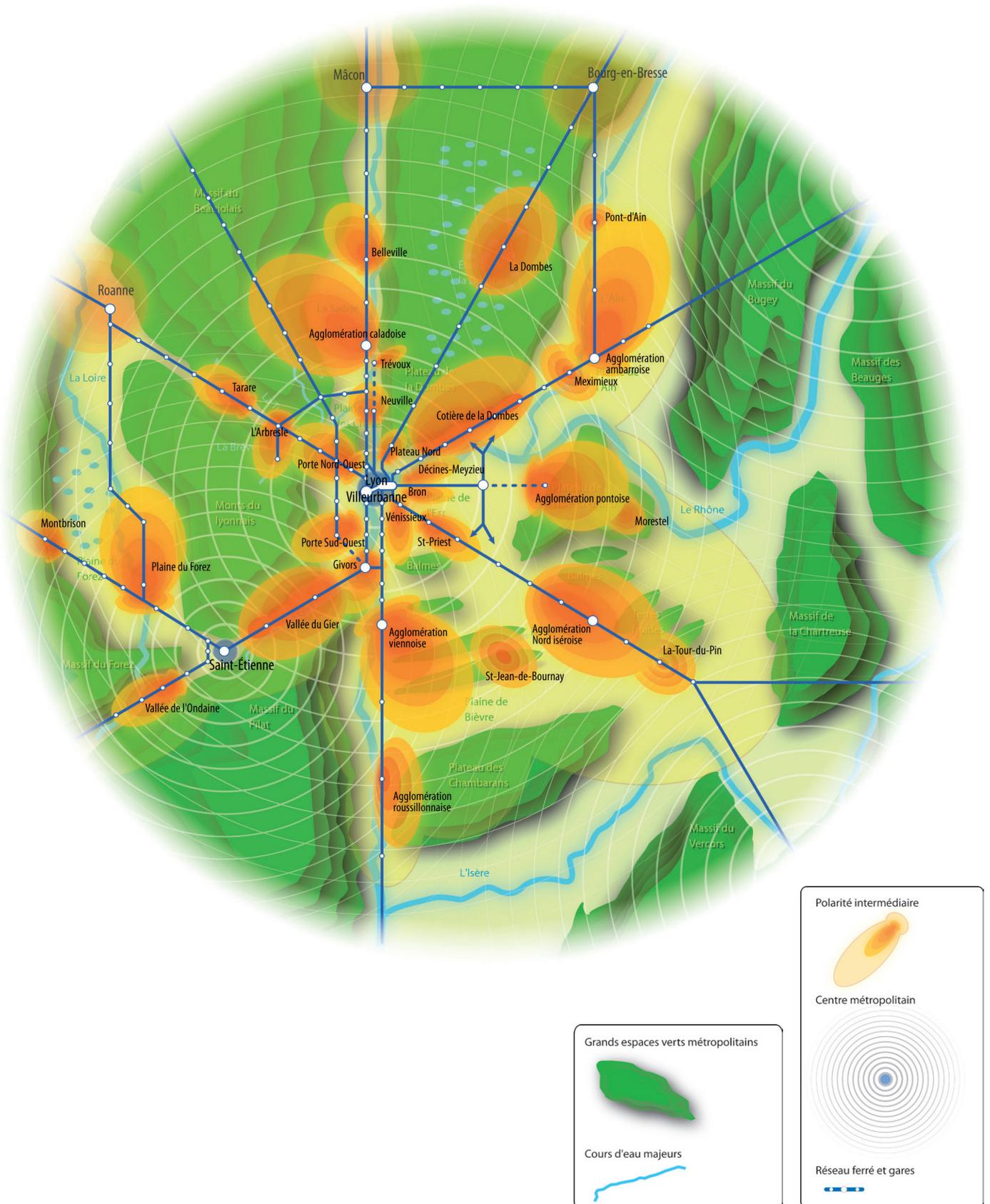
Définir en commun des axes de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise est déjà en soi un acte politique fort. Étendre cette démarche à la mise en œuvre des Scot l'est encore plus, et justifie la pérennisation de l'inter-Scot au-delà de la période d'élaboration des Scot.

Par ailleurs, le Pôle métropolitain s'est continué autour de la Métropole de Lyon, de la Communauté Urbaine Saint-Etienne métropole, des Communautés d'Agglomérations de la Porte de l'Isère, du Pays Viennois et de Villefranche-Beaujolais-Saône et de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais. Il permet, à cette échelle, une coordination des actions et une complémentarité des démarches.



Rencontre des présidents des syndicats mixtes porteurs de Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise - 10 février 2005

## Chapitre commun inter-Scot, axes de développement



## Un Scot conçu pour être mis en œuvre

Le Sepal fait sienne une lecture de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU), qui considère le Scot, au-delà d'un outil de planification, comme un projet destiné à être mis en œuvre, et un instrument de mise en cohérence, dans la durée, de l'ensemble des politiques publiques sur son territoire.

### Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise



## Une méthode de travail collective pour un projet partagé

Cette conception a présidé au choix d'une méthode élaborante, associant très largement les élus communaux, les autres collectivités locales et les acteurs du territoire, à l'élaboration de son contenu pour fabriquer de la « conscience d'agglomération » et instituer de nouvelles méthodes de travail collectif, conjuguant respect des identités et acceptation du principe de solidarité.

Pour le Sepal, l'exigence d'un projet partagé au stade de l'élaboration doit créer les conditions de son partage au stade de la mise en œuvre qui constituera un élément déterminant de son efficacité.

## Des indicateurs pour mesurer le chemin parcouru

Cette conception sous-tend de bâtir un dispositif de suivi et d'évaluation en continu de la mise en œuvre des orientations du Scot intégrant notamment une batterie d'indicateurs « donnant de la valeur aux choses ». La fonction de ces indicateurs serait double : simplifier, à usage du grand public, des données nombreuses et des phénomènes complexes ; les quantifier, pour évaluer dans la durée, l'atteinte des objectifs initiaux.

## Une gouvernance élargie

Dans la continuité de la méthode élaborante, il est prévu que le dispositif de suivi et d'évaluation en continu de la mise en œuvre des orientations du Scot complète le document de telle sorte qu'il puisse être utilisé au-delà de son approbation comme un outil de résolution des problèmes à venir, appuyé sur de nouvelles scènes de gouvernance :

**Une gouvernance à l'échelle de l'agglomération** qui pourrait prendre la forme de conférences d'agglomération constituant une scène de mise en convergence des politiques publiques sur ce territoire. ;

**Une gouvernance à l'échelle de l'aire-métropolitaine**, à travers l'inter-Scot en articulation avec le Pôle métropolitain qui pourrait s'appuyer sur l'ensemble des analyses nécessaires pour proposer des orientations et des actions en mobilisant un dispositif d'observation et de veille pérenne et partagé.

**Agglomération lyonnaise** : territoire correspondant au périmètre du Scot de l'agglomération lyonnaise.

**Aire métropolitaine lyonnaise** : territoire correspondant à l'aire d'influence de l'agglomération lyonnaise s'étendant jusqu'à Saint-Etienne, au Nord-Isère, à Villefranche-sur-Saône et à Ambérieu-en-Bugey.

**Métropole de Lyon** : nouvelle collectivité territoriale regroupant, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les 59 communes du territoire de l'ancienne communauté urbaine de Lyon.

**Pôle métropolitain** : syndicat mixte regroupant la Métropole de Lyon, la Communauté Urbaine Saint-Etienne métropole, les Communautés d'Agglomérations de la Porte de l'Isère, du Pays Viennois et de Villefranche-Beaujolais-Saône et la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais portant des actions de coopération d'intérêt métropolitain.



# 1. LES CHOIX FONDATEURS

Pour renforcer le positionnement de l'aire métropolitaine lyonnaise en France et en Europe, l'agglomération lyonnaise, en tant qu'agglomération centre, affirme son rôle de locomotive dans la dynamique d'une aire métropolitaine confrontée à la concurrence internationale et son engagement dans la promotion d'un modèle durable de fonctionnement de ce territoire.

Il en résulte des choix fondateurs :

- le choix du développement économique,
- le choix du développement résidentiel,
- le choix de faire de l'environnement un facteur de développement,
- le choix de la solidarité.

Ces choix donnent au projet son sens, sa valeur et sa singularité. Ils sont pensés comme complémentaires et s'inscrivent dans l'objectif de durabilité assigné au Projet d'aménagement et de développement durables par les lois Solidarité et renouvellement urbains (SRU) et portant Engagement national pour l'environnement (ENE).

Ils expriment une conviction profonde que le développement de l'agglomération - évidemment nécessaire au plan économique et démographique - n'est bénéfique que s'il préserve les espaces et les ressources naturelles. Ces derniers sont considérés comme un capital inaliénable, indispensable à la qualité de vie des habitants et à l'attractivité de l'agglomération. Le développement doit profiter à toutes les catégories de population et contribuer effectivement à une amélioration du « vivre ensemble ».

## 1.1 Développer l'attractivité économique

Confrontées à la compétition internationale, les métropoles doivent répondre aux nouveaux standards de la mondialisation et aux besoins croissants des firmes dont les exigences débordent les grandes infrastructures d'échange (le « hard ») pour interpeller le rayonnement universitaire, la performance scientifique, les politiques événementielles et culturelles, la créativité et l'intensité relationnelle des milieux locaux (le « soft »).

Dans ce contexte où le virtuel devient omniprésent, l'aire métropolitaine lyonnaise ne se détourne pas d'une histoire singulière qui a fait d'elle un territoire plus industriel que la moyenne des aires urbaines françaises. Elle décline ses ambitions sur deux registres. Tout d'abord elle souhaite faciliter le rebond de sa base productive en misant sur l'innovation, la connaissance, et ses nombreux savoir-faire. Elle affirme ici son rôle de métropole tertiaire de la deuxième région industrielle de France, et la force du triptyque industrie-recherche-formation pour le conforter. Ensuite, elle souhaite permettre la construction des grandes fonctions-clés du rayonnement métropolitain. Au premier rang de ces fonctions, le Scot affiche l'importance de faire de Lyon une véritable grande ville universitaire. Il redit la nécessité de favoriser le développement de la plateforme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry, mais aussi de grands équipements comme Eurexpo. C'est à ce prix que Lyon pourra attirer des cadres et conforter son rang de second pôle tertiaire français tout en se positionnant comme une métropole tertiaire de niveau européen.

Enfin, le Scot souligne l'importance de l'économie domestique comme moteur du développement territorial. En se donnant des objectifs ambitieux en matière d'attractivité résidentielle, en voulant garder un nombre croissant de ménages dans l'agglomération, en recherchant une augmentation tant du nombre de touristes que de leur durée de séjour, le Scot fait le pari de capter des revenus générateurs de consommation donc d'emplois. Ces emplois créés dans le secteur de l'économie de services et du tourisme sont porteurs d'insertion et de lien social.



La plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry

## DÉVELOPPER LES FONCTIONS CLÉS DU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

Pour progresser dans la hiérarchie des villes européennes, l'agglomération lyonnaise doit jouer pleinement son rôle de locomotive économique de l'aire métropolitaine et de la région. Pour y parvenir, l'offre de grands équipements métropolitains devra être complétée dans de multiples domaines (culture, spectacles, loisirs, sports, etc.).

L'accroissement du rayonnement métropolitain passe aussi par la qualité urbaine de l'agglomération qui constitue un élément fort de son attractivité économique.

Il passe enfin par la reconnaissance et l'attention accordées à quatre fonctions majeures : le savoir et la connaissance, l'accessibilité internationale, le pouvoir de décision et d'influence, la culture.

### Le savoir et la connaissance

Dans une économie de la connaissance où le modèle de formation de la valeur est de plus en plus lié à la maîtrise et au traitement de l'information, à la capacité de transformation rapide des idées en innovation de services ou de produits, l'agglomération lyonnaise fait le choix de mettre le système de formation, et notamment l'enseignement supérieur, au cœur de son projet de développement. C'est sur lui en effet que repose la responsabilité de former les femmes et les hommes capables d'apporter l'intelligence et l'innovation nécessaires dans l'industrie et les services, et de développer ou de créer les activités à haute valeur ajoutée de demain.

La Communauté d'universités et établissements (Comue) a pour objet de rassembler au sein de l'Université de Lyon la communauté universitaire et scientifique afin de la rendre visible au niveau international.

Le Scot s'associe à cette démarche de développement de l'enseignement supérieur qui doit également contribuer à l'animation de la cité et à son rayonnement culturel :

- en appuyant la mise en place d'un Schéma de développement de l'Université de Lyon à 2020 qui identifiera les espaces nécessaires à son extension,
- en fournissant aux établissements d'enseignement supérieur les moyens de leur développement sur des sites adaptés et bien desservis où, par la qualité de leur inscription territoriale, ils contribuent au développement de nouvelles polarités au sein de l'agglomération.
- en faisant de l'accueil des étudiants et chercheurs étrangers, et du développement du parc de logements étudiants et des services associés, une des priorités, dans une agglomération qui devrait compter plus de 150 000 étudiants en 2030. Le Scot pourrait viser un rythme d'environ 1 000 logements étudiants par an pour la période 2010-2030.

**Attractivité économique et attractivité résidentielle** forment pour toutes les grandes métropoles un couple d'enjeux indissociables que l'agglomération fait résolument le choix d'assumer.

En effet, les performances et le dynamisme du tissu économique sont indispensables pour procurer à l'agglomération les ressources nécessaires à une politique ambitieuse

du logement et de renforcement de son attractivité résidentielle. De la même façon, cette offre et cette qualité les devraient constituer à l'avenir, un atout concurrentiel majeur en terme d'attractivité économique.



L'Université de Lyon, Claude Bernard à Gerland

## L'accessibilité internationale de Lyon

En matière d'accessibilité de l'aire métropolitaine lyonnaise, de grands réseaux et d'équipements, la Directive territoriale d'aménagement (DTA) approuvée le 9 janvier 2007 et modifiée le 25 mars 2015 sur le territoire autour de Lyon-Saint Exupéry, fixe les objectifs à atteindre. Si le Scot de l'agglomération lyonnaise assume l'amélioration de son accessibilité routière au travers des projets inscrits dans la DTA (A45, A89, contournement ouest de Lyon), il donne clairement la priorité, pour l'avenir, au développement de son accessibilité au travers des autres modes que constituent le fluvial, le ferroviaire et l'aérien.

Concernant le transport fluvial, l'agglomération lyonnaise, désormais réconciliée avec ses fleuves, s'inscrit résolument dans la réalité du développement du trafic avec Marseille et dans la perspective éventuelle du développement d'une voie navigable européenne Saône-Moselle ou Rhin-Rhône. Le Scot envisage la création d'une nouvelle plateforme portuaire au nord de l'agglomération.

Concernant le transport ferroviaire, le Scot soutient le projet d'un grand contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, ainsi que les projets de ligne à grande vitesse vers Strasbourg, Turin et le doublement de la ligne à grande vitesse Lyon-Paris. Des solutions devront être trouvées pour permettre à la gare de la Part-Dieu, et plus largement au noeu ferroviaire lyonnais, d'accueillir cette augmentation de l'offre et la fréquentation générée. Il souhaite qu'un développement de

l'offre ferroviaire indispensable au développement du trafic aérien, contribue à faire de la gare de Lyon - Saint Exupéry, en complémentarité avec Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache, la troisième gare de l'agglomération, à laquelle elle est reliée par Rhônexpress (ligne ferroviaire express entre Lyon-Saint Exupéry et Lyon Part-Dieu). Il prend acte de la nécessité de localiser au droit de l'agglomération les plateformes de transfert modal (chantier de transport combiné, chantier de feroutage) dont l'aire métropolitaine a besoin pour inscrire son développement économique dans une perspective de report modal et dans une politique européenne durable de développement du fret ferroviaire.

Concernant le transport aérien, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry doit porter les ambitions que la région et l'agglomération lyonnaise se donnent elles-mêmes dans l'espace régional, interrégional, national et européen. La vocation interrégionale de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Saint Exupéry et son ambition de devenir la deuxième porte d'entrée aérienne en France après Paris impliquent un développement des lignes vers les grandes villes européennes et des lignes intercontinentales.

Au-delà, le Scot considère que la plateforme de Lyon-Saint Exupéry, à l'instar des autres aéroports européens et des grandes gares, n'a pas vocation à être seulement une infrastructure de transport. Dans le respect du cadre fixé par la DTA qui s'impose au Scot, l'espace interdépartement autour de Lyon-Saint Exupéry a aussi vocation à devenir un pôle économique à l'échelle métropolitaine. Le Scot doit contribuer, avec tous les acteurs concernés, à en définir le niveau d'ambition et le positionnement en lien avec les autres sites d'importance métropolitaine.



Immobilier de bureaux, Villeurbanne



De la recherche à l'innovation, laboratoire à Gerland

## Le pouvoir de décision et d'influence

L'agglomération lyonnaise entend renforcer son rôle de métropole tertiaire. Sans prétendre à l'exclusivité dans le cadre d'un fonctionnement multipolaire, elle se donne comme objectif d'attirer plus de centres de décisions et de sièges sociaux en accroissant l'offre d'accueil de bureaux, et de séduire les talents et les cadres en faisant le choix de la qualité urbaine et environnementale. L'offre d'accueil de bureaux devra être accrue en surface et mieux segmentée. La Part-Dieu doit être renforcée dans son rôle-clé de pôle tertiaire de niveau international (notamment via des opérations de requalification) en lien avec Presqu'île-Confluence, Gerland et la Cité internationale; au delà de la ville centre, il importe d'accroître quantitativement et qualitativement l'offre d'accueil de bureaux dans les nouveaux pôles de l'agglomération (notamment Carré de Soie, Porte des Alpes, Lyon-Saint Exupéry et Pôle économique Ouest).

Tout en recherchant la complémentarité avec les équipements des autres pôles métropolitains et régionaux, l'agglomération lyonnaise doit poursuivre, autour d'Eurexpo et de la Cité internationale, son effort en matière d'équipement de salons et de congrès. Il s'agit d'atteindre la taille critique nécessaire à l'échelon de la compétition mondiale, pour valoriser ses savoir faire et ses compétences et conquérir de nouveaux marchés. Elle accompagnera cette offre nouvelle, d'une politique ambitieuse et adaptée en matière d'équipement hôtelier et d'offre touristique.

Par ailleurs, le déploiement de réseaux à très haut débit (THD) sur le territoire de l'agglomération lyonnaise apparaît comme un élément indispensable à l'attractivité économique et résidentielle. Le Scot affirme comme nécessaire l'équipement de toutes les zones d'activités en réseaux THD. Il considère que les quartiers d'habitation doivent être progressivement desservis et qu'une plus grande mutualisation des infrastructures doit être recherchée.

## La culture comme accélérateur de développement

Forte d'un potentiel exceptionnel d'équipements, d'activités et de création dans de nombreux domaines (opéra, danse, art contemporain, musées, planétarium, etc..), l'agglomération lyonnaise mise sur la culture pour accroître son rayonnement, étoffer l'offre touristique et améliorer la cohésion sociale sur l'ensemble de son territoire.

Cette ambition se décline à travers plusieurs objectifs : poursuivre d'abord le renforcement des équipements culturels de niveau métropolitain en complémentarité avec les territoires voisins ; développer en parallèle les équipements culturels de niveau bassin de vie dans les polarités urbaines ; consolider et mettre en cohérence une offre d'événements culturels foisonnante et diffuse ; valoriser les éléments majeurs du patrimoine urbain, architectural, industriel et paysager qui participent autant à l'attractivité de l'agglomération qu'à la constitution de la ville.

L'objectif de faire de l'agglomération lyonnaise une véritable métropole culturelle suppose également de conférer une forte dimension culturelle aux projets urbains qui marqueront l'agglomération dans les vingt prochaines années.



Quartier de la Part-Dieu, Lyon 3<sup>e</sup>

## CONFORTER ET RÉNOVER LA BASE PRODUCTIVE

Le Scot souscrit au choix de conforter un système productif local encore très industriel : il s'agit de préserver une base de richesses importante, d'enraciner des activités qui s'inscrivent dans l'histoire de la cité (chimie, mécanique, bâtiments et travaux publics) et de procurer des emplois diversifiés à toutes les catégories de populations. Cette stratégie trouve sa traduction dans le Scot au niveau de la recherche et de l'innovation d'une part et au niveau de l'activité logistique d'autre part.

### Le potentiel d'innovation au cœur du rebond industriel

La recherche et l'innovation jouent un rôle décisif dans les capacités de rebond des activités industrielles lyonnaises, comme le montrent les projets mis en oeuvre dans le cadre des pôles d'excellence et de compétitivité.

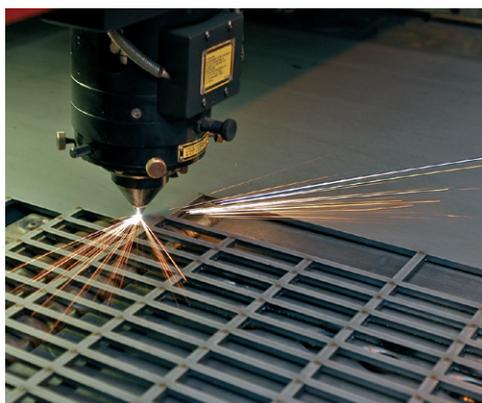
La labellisation de cinq pôles de compétitivité (Lyon Biopôle, pôle Chimie Environnement Axelera, Lyon Urban Truck&Bus, Loisirs numériques, Imaginove, Techtera) est une chance pour l'agglomération lyonnaise. Parmi ces pôles, l'enjeu de l'émergence d'un Biopôle mondial doit être particulièrement souligné au regard des objectifs de rayonnement international et des préoccupations sociétales concernant la santé. Le Scot souhaite que les capacités d'entraînement des pôles de compétitivité soient optimisées: ceux-ci doivent pouvoir irriguer les territoires de l'agglomération et fertiliser le riche tissu de PME que compte la région lyonnaise, et créer les conditions d'un meilleur maillage entre grands groupes et PME.

Par ailleurs, le Scot affirme la nécessité

de préserver les emplois industriels de la Vallée de la chimie dont il souhaite accompagner la mutation des activités. A cette fin, le projet d'aménagement s'oriente vers un maintien des capacités d'accueil économique de la vallée en tirant parti des remarquables atouts de ce territoire (desserte tri-modale, réseaux de pipes interconnectés avec les grandes plateformes de production de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur). Il inscrit cet objectif dans la double perspective d'une maîtrise accrue des risques et d'une amélioration qualitative de la vallée tant au plan urbanistique qu'environnemental. Le Scot retient le scénario d'un développement progressif de la chimie de spécialités et des éco-industries, scénario lié pour partie aux transformations et aux projets qui naîtront du pôle de compétitivité Chimie-environnement Axelera.

Le Scot soutient également la création de l'Université de Lyon, Communauté d'universités et établissements (Comue) regroupant à ce jour vingt établissements de Lyon et Saint-Etienne. Dans un contexte de montée en puissance de l'économie de la connaissance, il s'associe à l'élaboration d'un Schéma de développement universitaire (SDU), en mettant l'accent sur la place de l'université dans la ville dans les vingt prochaines années.

Enfin, le Scot veut affirmer et soutenir la montée d'une industrie nouvelle, celle de l'«immatériel», liée à la culture et à toutes les activités créatives en général (mode, design, loisirs numériques, cinéma, musique, édition, décoration, etc.), à la fois génératrice de richesses et porteuse d'image et de positionnement à l'international.



Atelier de mécanique, Corbas

## Une logistique assumée et maîtrisée

La logistique est de plus en plus imbriquée dans une économie industrielle fondée sur des flux de marchandises. Elle est également créatrice d'emplois dont le niveau de qualification augmente. Elle est par ailleurs indispensable à l'approvisionnement d'une agglomération de 1,5 million d'habitants et d'une aire métropolitaine de 3 millions d'habitants.

Cependant, dans une région remarquablement positionnée sur les grands axes de transit européens, l'activité logistique génère aujourd'hui des flux, essentiellement routiers, incompatibles avec la qualité de vie attendue par les habitants et le respect des orientations environnementales affichées par le Scot en termes de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre.

Devant ce constat, le Scot souhaite tendre vers une plus grande maîtrise du développement logistique à travers une stratégie plus volontariste : il s'agira principalement de hiérarchiser les sites potentiels d'accueil et de mieux cibler qualitativement les activités accueillies pour répondre aux besoins des entreprises et du marché de consommation.

Parallèlement et complémentaires, le Scot fait le choix de privilégier les modes fluvial et ferroviaire pour le transport des marchandises. Il propose de localiser les nouvelles zones dédiées à la logistique dans les sites pouvant être desservis par deux ou trois modes de transports. Il soutient les projets de création des plateformes multimodales (route/fer/fleuve) dont l'aire métropolitaine a besoin.

## Une offre foncière adaptée et reconsidérée

L'offre foncière doit pouvoir répondre aux ambitions de l'agglomération en matière économique, tout en tenant compte des autres enjeux du territoire (protection de la « trame verte » et des ressources en eau, ambition d'accueil résidentiel). Le potentiel foncier autorisé par les documents d'urbanisme pour accueillir des activités économiques est encore abondant, mais les rythmes de consommation d'espaces à vocation économique sont élevés.

L'agglomération doit prévoir pour le long terme, la constitution d'une offre de grands tènements en envisageant des partenariats avec les territoires des Scot voisins. Elle doit en outre préserver et développer l'activité économique - tertiaire supérieur, PME, PMI et artisanat - dans les tissus urbanisés, notamment dans le territoire Centre (Lyon-Villeurbanne). Elle doit par ailleurs imaginer des formules plus innovantes pour densifier les parcs d'activité, assurer une meilleure mixité fonctionnelle entre habitat et activités économiques, et pour garantir une plus grande qualité urbaine de ces espaces.



Transport sur le Rhône, au sud de Lyon

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES EMPLOIS DE SERVICES

### Accompagner le développement des services à la personne

Notre modèle de société génère un développement des services à la personne (santé, loisirs, culture, éducation, etc). Ils sont non seulement créateurs de lien social mais aussi générateurs d'emplois, notamment pour des populations faiblement qualifiées auxquelles ils peuvent fournir des perspectives d'insertion. En misant sur l'accueil de 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, le Scot entend conforter cette base d'emplois.

Pour faciliter le développement des emplois de services à la personne sur le territoire et accompagner l'ambition d'attractivité résidentielle, le Scot affirme l'importance de :

- maintenir les entreprises artisanales de proximité dans la ville,
- créer de nouveaux sites d'accueil d'entreprises artisanales,
- faciliter la mixité habitat / services pour mieux répondre aux besoins sociaux et fixer dans l'agglomération lyonnaise des flux de consommation de services (donc des emplois),
- développer l'attractivité touristique.

## Faire de l'agglomération lyonnaise une destination touristique

Il existe à Lyon en matière de tourisme métropolitain un fort potentiel de développement qui reste insuffisamment valorisé, en particulier dans le domaine du tourisme d'affaires, et qui manque de produits d'appel. Il repose sur le patrimoine historique et architectural, les ressources culturelles et des grands événements, ainsi que sur des complémentarités à trouver entre le tourisme urbain et le tourisme vert de la grande région urbaine.

Le Scot souligne à cet égard la nécessité de mettre en réseau les grands équipements lyonnais et la nécessité de les doter de dessertes performantes en transports collectifs.

Le choix de la préservation et de la valorisation de l'armature verte d'agglomération et l'exigence de qualité urbaine posés par le Scot, devraient mettre l'agglomération en position de capter de nouveaux flux touristiques générateurs d'emploi.

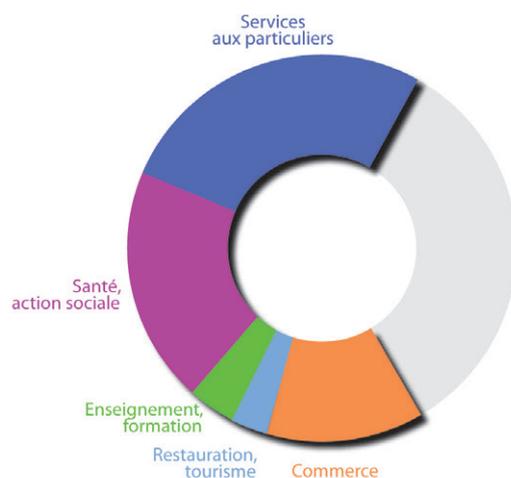
Pour répondre aux exigences des grandes manifestations économiques et culturelles et accompagner le développement du tourisme, l'agglomération doit se doter de structures d'accueil plus performantes. Dans ce sens, le Scot préconise de poursuivre le développement de l'équipement hôtelier tant en volume qu'en qualité.

### Perspectives de création d'emplois par secteur

Services aux particuliers  
Santé, action sociale  
Enseignement, formation  
Restauration, tourisme  
Commerce



70 % des créations  
nettes d'emplois  
d'ici 2015



Bâtiment de la gare des Brotteaux, Lyon 6<sup>e</sup>

## Développer l'offre commerciale de proximité

Le Scot entend répondre aux évolutions de consommation des ménages par un développement adapté de l'appareil commercial, en volume, en rythme et en formes de commerces. Ce développement doit s'organiser en veillant à renforcer l'offre de commerces et de services de proximité dans le cadre de l'organisation multipolaire du territoire. Il s'agit d'une part de limiter l'importance des déplacements liés à la consommation, d'autre part d'apporter une réponse de proximité à des modes de consommation moins massifiés et plus qualitatifs.

## Maintenir des formes diversifiées de commerce

Il est également nécessaire de pérenniser sur le territoire de l'agglomération lyonnaise et à l'échelle des bassins de vie des formats commerciaux et des localisations commerciales diversifiées, répondant à la pluralité des comportements des consommateurs. Cette diversité des formes de commerce doit aussi être promue à toutes les échelles.

## Répondre aux nouveaux besoins des consommateurs

Au-delà des principes de régulation économique et d'organisation spatiale inscrits de longue date dans le Schéma d'urbanisme commercial de la Métropole de Lyon, le Scot prend également en compte les mutations à l'œuvre et à venir dans le secteur du commerce aussi bien du côté de l'offre que de la demande.

La montée en puissance du commerce en ligne transforme le commerce physique. Il implique une nécessaire adaptation qualitative de l'offre commerciale.

Le Scot préconise une adaptation de l'appareil commercial pour répondre aux besoins toujours en évolution des consommateurs. A cette fin, il vise à favoriser une meilleure insertion urbaine des fonctions commerciales, des actions fortes de requalification du parc commercial existant, notamment en entrée de ville, et le développement de concepts innovants.

Enfin, en tant que lieux de mobilité appe-

lés à devenir de véritables lieux de vie, les gares urbaines et leurs abords immédiats peuvent accueillir des développements commerciaux.

## Favoriser l'attractivité commerciale de l'agglomération lyonnaise

L'image de l'agglomération et son rayonnement se jouent aussi sur le commerce. L'agglomération doit pouvoir attirer des investisseurs locaux, nationaux et internationaux, mais aussi valoriser des enseignes et commerces locaux spécifiques, dans la mode ou la gastronomie par exemple.

L'agglomération lyonnaise doit conforter son rôle de moteur commercial d'une aire métropolitaine de trois millions d'habitants, en développant tout particulièrement les commerces correspondant aux achats occasionnels et exceptionnels dont le caractère justifie un déplacement vers l'agglomération. Par les projets urbains et commerciaux qu'il porte (Part-Dieu, Presqu'île, ...), le Centre de l'agglomération vise à devenir une destination touristique et commerciale globale, et par conséquent renforcer l'attractivité de l'agglomération lyonnaise.

## Assurer un développement équilibré des équipements cinématographiques

En matière d'équipements cinématographiques, le Scot entend poursuivre un développement équilibré pour garantir une diversité culturelle et sociale. L'équipement cinématographique constituant un élément d'animation de la centralité, les projets futurs devront s'inscrire dans le cadre d'une démarche d'accompagnement de projets urbains.

## 1.2 Développer l'attractivité résidentielle

La capacité à offrir un environnement urbain de qualité, une urbanité, une diversité du parc de logements fait partie des « sucres lents » de l'attractivité métropolitaine.

Elle constitue un facteur-clé de différenciation dans la concurrence que se livrent les métropoles pour accueillir les investisseurs, retenir et attirer les jeunes qualifiés.

Le potentiel de développement d'une agglomération dépend fortement de ses dynamiques démographiques, du marché qu'elle représente, et des énergies qu'elle concentre.

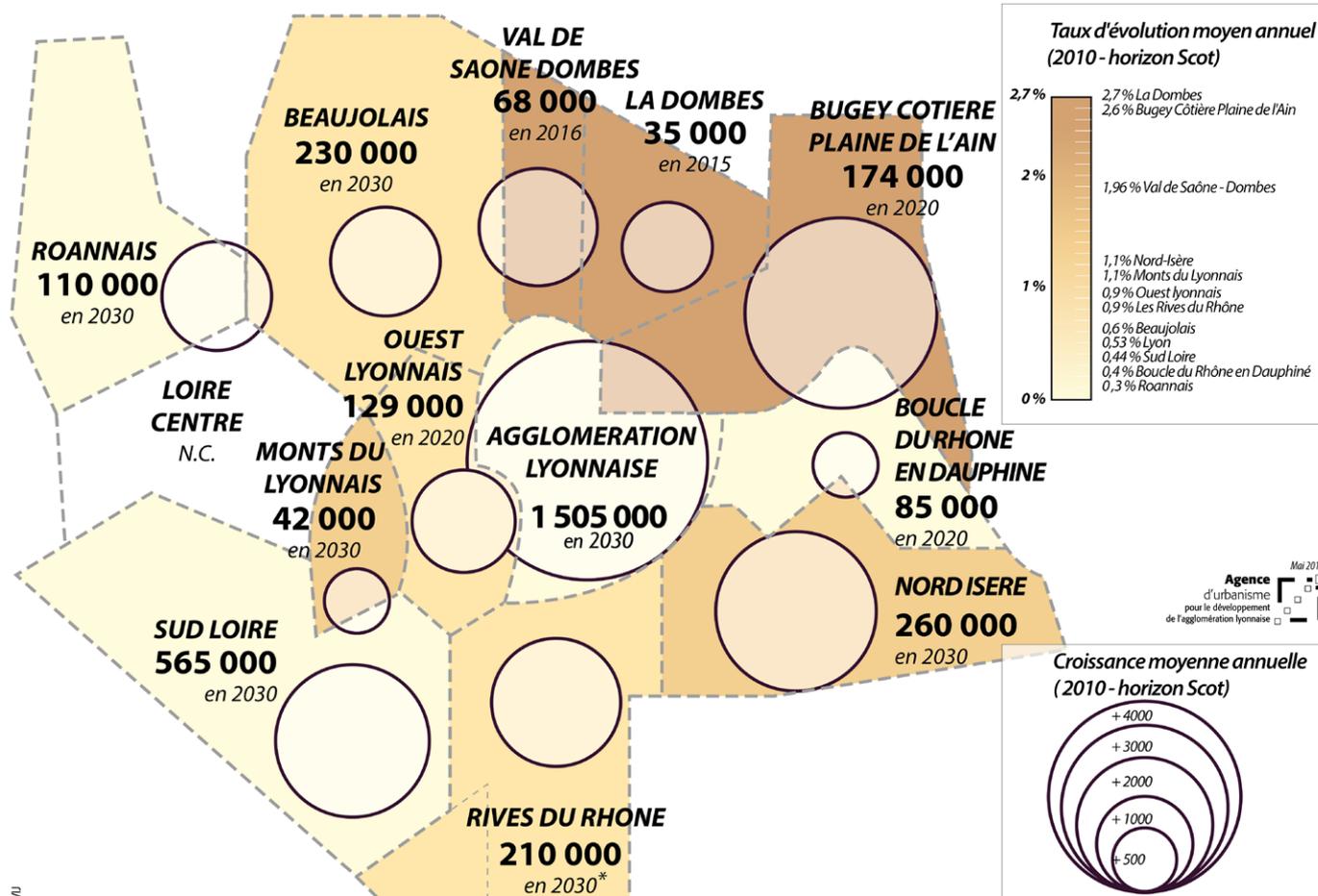
### POUVOIR ACCUEILLIR PLUS DE 150 000 HABITANTS

Le Scot de l'agglomération lyonnaise, qui a connu une embellie démographique lors de la période récente avec +102 000 habitants entre 1990 et 2006, veut affermir sa croissance. Il fixe l'ambition d'accueillir sur son territoire 150 000 habitants supplémentaires entre 2010 et 2030. C'est un objectif ambitieux qui suppose de capter, selon les hypothèses, entre 30 et 50 % de la croissance démographique attendue sur l'aire métropolitaine entre 2010 et 2030. De nouvelles projections démographiques pourraient conduire l'agglomération à réévaluer son ambition d'accueil.

Le Scot doit également garder sur son territoire les jeunes couples qui cherchent aujourd'hui trop souvent à se loger en lointaine périphérie alors même qu'ils restent travailler dans l'agglomération lyonnaise. Parier sur l'attractivité résidentielle et l'hospitalité de l'agglomération, à travers

### Objectifs démographiques des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

La population de l'aire métropolitaine serait portée à un chiffre supérieur à **3 000 000 d'habitants en 2030**, d'après les projections réalisées. Dans le même temps, les ambitions démographiques des Scot confirment une volonté d'accueil de population nouvelle (voir carte ci-dessous).



une politique de logement et des politiques urbaines ambitieuses en quantité et en qualité, c'est se donner les moyens de limiter l'allongement des déplacements domicile-travail et la périurbanisation dans un contexte où les flux d'échanges entre l'agglomération de Lyon et le reste de l'aire métropolitaine ont progressé de +32% entre 1990 et 2005. C'est aussi combattre les effets du vieillissement de la population du Scot et augmenter la part des actifs pour réduire les tensions annoncées sur le marché du travail à l'horizon 2015.

## UNE POLITIQUE DE LOGEMENT AMBITIEUSE

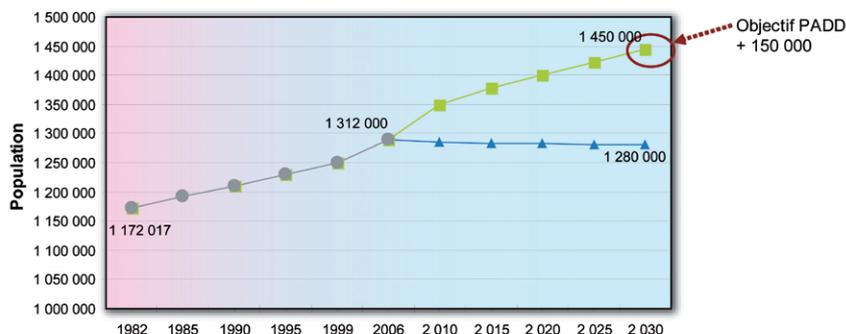
**Produire 7 500 logements par an pour accueillir 150 000 habitants supplémentaires**

L'ambition démographique fixée et les besoins en nouveaux logements qu'elle génère, supposent d'élever le rythme de construction à 7 500 logements neufs par an à compter de 2010, soit 900 logements de plus que le rythme actuel (6 600 entre 1999 et 2004), et 600 logements de plus que les objectifs poursuivis par les programmes locaux de l'habitat (PLH) entre 2005 et 2010. Cet objectif s'inscrit en complémentarité avec ceux partagés par les autres Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Besoins et objectifs sont basés sur l'hypothèse d'un ratio moyen de l'ordre de deux personnes par logement en 2030 (contre 2,3 aujourd'hui). Ce ratio se situe dans le droit fil des tendances lourdes enregistrées entre 1982 et 1999, qui se sont encore accentuées depuis (décohabitation, divorce, double résidence, démolition du parc vétuste).

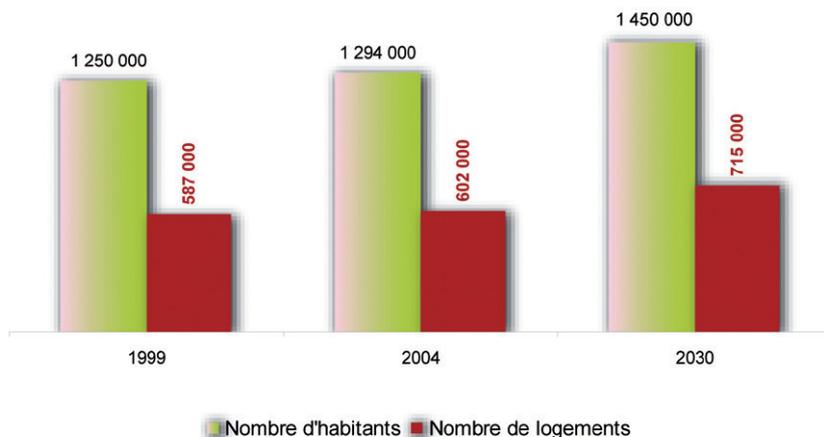
La construction de 150 000 logements neufs entre 2010 et 2030 générera une croissance nette du parc de logements de + 105 000 unités entre 2010 et 2030, qui porterait le parc total à 715 000 logements en 2030 (voir graphique) et permettrait l'accueil effectif de 150 000 habitants supplémentaires sur le territoire de l'agglomération.

### Hypothèses démographiques - Scot de l'agglomération lyonnaise

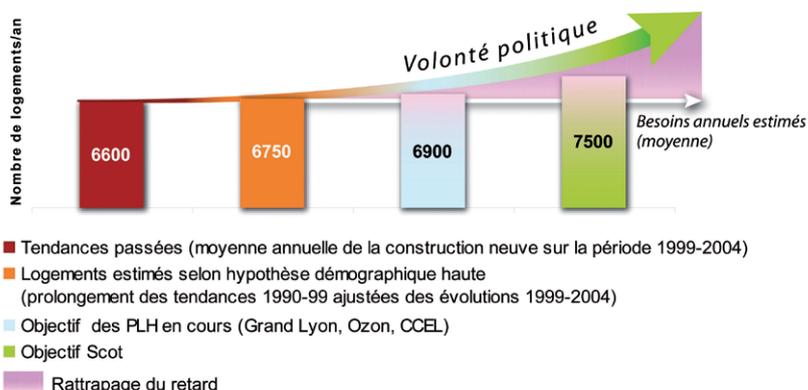


- Hypothèse haute: basée sur un prolongement des tendances 1990-1999 ajustées des évolutions 1999-2004
- ▲ Hypothèse basse: scénario tendanciel basé sur la période 1982-1999 (données calées)
- Recensements: 1982 / 1999 / 2006

### Evolution estimée des besoins en logements



### Rythme annuel de construction estimé



- Tendances passées (moyenne annuelle de la construction neuve sur la période 1999-2004)
- Logements estimés selon hypothèse démographique haute (prolongement des tendances 1990-99 ajustées des évolutions 1999-2004)
- Objectif des PLH en cours (Grand Lyon, Ozon, CCEL)
- Objectif Scot
- Rattrapage du retard

### Le choix d'un scénario plus économe d'espace

Les capacités d'accueil des soixante douze communes du Sepal, si l'on s'en tient à ce que prévoient les règlements d'urbanisme en vigueur (selon un scénario « fil de l'eau »), ne permettraient de construire que 90 000 logements. Pour répondre aux ambitions affichées, le Scot mise sur un scénario plus intensif, néanmoins respectueux des histoires et des identités territoriales. Dans cette optique, il convient de promouvoir des formes d'habitat innovantes et intensives permettant de porter la capacité d'accueil entre 160 000 et 190 000 logements neufs tout en limitant les extensions possibles de l'enveloppe urbaine à des fins résidentielles à 1 500 hectares maximum.

### Perspectives d'évolution de la population étudiante



### Perspectives d'évolution de la population âgée



### Permettre aux jeunes ménages de rester dans l'agglomération

Dans un contexte de crise du logement abordable, il faut pouvoir proposer une offre de logements suffisamment diversifiée, à des prix et des loyers compatibles avec les revenus des ménages, afin de contribuer à fluidifier les parcours résidentiels aujourd'hui bloqués sur le territoire de l'agglomération pour de nombreux ménages. Cela concerne en particulier les jeunes ménages avec enfants aux revenus modestes et intermédiaires, les primo accédants exclus du marché du neuf et des secteurs centraux pour l'ancien, ainsi que les locataires de logements sociaux souhaitant accéder à la propriété ou recherchant une mutation dans le parc social.

### Répondre aux besoins d'accueil des étudiants et des personnes âgées

Il faut également répondre aux besoins d'accueil de toutes les catégories de ménages, notamment les étudiants dont le nombre pourrait s'élever à 150 000 en 2030. Pour les accueillir dans des conditions satisfaisantes, il faut augmenter fortement le parc de logements dédiés (CROUS, résidences privées ou HLM, résidences écoles) au rythme d'environ 1 000 unités supplémentaires par an. Pour ce faire, le Scot entend rassembler les acteurs concernés. En complément, il faudra anticiper les besoins de mobilité professionnelle des jeunes en formation professionnelle, apprentissage ou stages en entreprise.

D'ici 2030, le nombre de personnes âgées de 80 ans devrait être multiplié par trois et représenter plus de 100 000 personnes. Pour les accueillir et leur permettre de vivre dans les conditions de dignité requises, il faut que les politiques publiques prévoient de faire évoluer le parc de logements adapté à leurs besoins et les hébergements en résidence dans tous les secteurs de l'agglomération, notamment dans les pôles périphériques. Il convient en outre de développer parallèlement l'économie des services à la personne attendue par cette population.

## Définir le volet habitat d'une stratégie foncière globale

La stratégie foncière à conduire dans le domaine de l'habitat consiste principalement à miser sur le renouvellement des tissus urbanisés dans et autour des centres-villes, centre-bourgs ou centres de quartiers, à proximité des arrêts des lignes de transports collectifs et des équipements. Il s'agira aussi d'utiliser les réserves d'extension dans un souci d'économie d'espace et de respect des ressources naturelles, en favorisant la création de quartiers plus denses aux formes urbaines renouvelées, répondant à de fortes exigences environnementales. Les formes d'habitat et les densités seront adaptées aux caractéristiques des différents territoires.

Le Document d'orientation et d'objectifs du Scot identifie les secteurs dans lesquels des politiques actives de vigilance foncière devront être menées. Il s'agira :

- des polarités urbaines,
- des secteurs bien desservis par les transports collectifs, qu'il s'agisse des territoires situés à proximité des gares ou le long des lignes d'agglomération (corridors urbains),
- des sites prioritaires pour la réalisation de grands projets urbains.

La mise en œuvre de la stratégie d'anticipation foncière s'appuiera sur la mobilisation des outils réglementaires et opérationnels existants, et sur un effort d'investissement important des collectivités en matière de politique foncière pour développer et diversifier l'offre en logements.

## UNE QUALITÉ URBAINE À LA HAUTEUR DES ATTENTES DES HABITANTS

### Développer des formes d'habitat innovantes

Dans une perspective de développement durable, le Scot préconise le développement de produits d'habitat diversifiés, conjuguant densité, formes proches de l'habitat individuel et disposant d'espaces extérieurs privatifs à proximité de la nature, pour fournir aux habitants le calme, la tranquillité et la sécurité auxquels ils aspirent.

### Favoriser une ville de la proximité et des courtes distances

Les enquêtes montrent que les habitants recherchent des quartiers offrant des commerces, des équipements (notamment scolaires pour les familles), des services (santé en particulier pour les personnes âgées), une accessibilité en transports collectifs, la proximité de parcs ou d'espaces verts, selon le modèle de ville des courtes distances. De plus, ces quartiers représentent un capital humain que l'agglomération souhaite valoriser dans le cadre d'un développement des services à la personne à organiser (plateformes de services) dans une perspective à la fois sociale et économique.



Saint-Rambert, Lyon 9<sup>e</sup>



Beaumanière, Dardilly



Zac Massimy, Lyon 7<sup>e</sup>

## 1.3 Faire de l'environnement un facteur de développement

Prévenir aujourd'hui, c'est innover et économiser demain

La hausse des prix des énergies fossiles et des biens d'environnement est une tendance qui se confirme.

La demande en faveur d'un environnement respectueux de la santé des habitants et contribuant à l'agrément de leur cadre de vie ne se dément pas. Le Scot constitue le premier jalon d'un renouvellement des logiques d'aménagement anticipant les ruptures qui se nouent autour des questions énergétiques et de santé publique.

Cela implique notamment de réduire les nuisances et les émissions de polluants liées aux déplacements motorisés dans nos villes.

L'agglomération fait le pari qu'une ville propre, économe en ressources, « dé-carbonée » (gaz à effet de serre), c'est une ville qui améliore sa compétitivité et son attractivité, en même temps que le bien-être de ses habitants.

Le Scot fait de l'amélioration de la santé publique et de celle de l'environnement une de ses orientations prioritaires (amélioration de la qualité de l'eau, de l'air, réduction du bruit, programmation d'équipements de santé).

En effet, les risques sanitaires liés à l'environnement changent de forme (20 % des causes de maladies dépendraient du cadre de vie).

L'urbanisme influe directement sur les conditions de vie sanitaires des habitants et constitue une composante de l'attractivité de l'agglomération.

Les enjeux environnementaux à venir sont de taille. Les règles que la collectivité s'imposera auront un coût mais serviront aussi à actionner de nombreux leviers de progrès économiques, sociaux et organisationnels, alors que la législation française sur l'environnement (réduction des polluants, recyclage et tri des déchets, économie d'énergie...) se renforce.

Le Scot de l'agglomération fait le choix de considérer l'environnement non pas comme une contrainte mais comme un facteur d'innovation pour demain.

Il affirme que transmettre dans un bon état le patrimoine naturel, les ressources naturelles altérables et non renouvelables aux générations futures, doit constituer non seulement un objectif de base assigné aux politiques d'aménagement de l'agglomération, mais aussi une condition de la qualité de vie des habitants.

### UNE VILLE DE LA PROXIMITÉ ET UN MODÈLE DE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

#### Economiser sur les déplacements

Le Scot fait le choix de privilégier le principe de la « courte distance » pour les déplacements quotidiens et des « circuits courts » pour la distribution des marchandises.

Pour ce faire, le Scot souhaite capter une part significative de la croissance démographique métropolitaine sur son territoire pour limiter les effets dommageables de l'étalement urbain sur l'environnement (consommation d'espaces, pollution automobile). Il organise le développement urbain prioritairement autour des axes de transports collectifs, pour ne pas rendre les habitants dépendants de la voiture, et selon des formes urbaines suffisamment denses pour être compatibles avec l'usage des transports collectifs et des modes doux.

Il recherche une maîtrise de l'activité logistique ainsi que les conditions d'une offre multimodale plus large et plus respectueuse de l'environnement pour le transport de marchandises. A ce titre, le Scot doit favoriser la définition de nouvelles organisations innovantes de la distribution de marchandises en ville.



Trafic sur l'A46, Chaponnay

## Rechercher une efficacité énergétique dans le domaine de la construction

Le bâtiment est le deuxième contributeur, après les transports, à l'augmentation de la consommation énergétique de l'agglomération et aux émissions de gaz à effet de serre.

Le Scot accompagne les politiques d'économie d'énergie. Pour les bâtiments à usage d'habitat et d'activités, il incitera à l'adoption de référentiels de performance environnementale adaptés aux constructions neuves et à la réhabilitation. Ces référentiels ont vocation à s'appliquer au logement social, dans l'optique de diminuer les charges des locataires; ils doivent aussi permettre de renforcer la possibilité de contractualiser avec les propriétaires pour le logement ancien (OPAH thermique). Ces mesures réaffirment l'exemplarité nécessaire des opérations publiques, en termes d'économies à réaliser sur l'éclairage public, l'utilisation de l'eau, le chauffage du patrimoine communal. Cette valeur d'exemplarité s'applique aux opérations immobilières publiques, particulièrement dans le logement social.

Dans le contexte à venir d'enchérissement du coût des énergies, les collectivités locales doivent avoir le souci impératif de la valorisation optimale de l'énergie aux débouchés des usines d'incinération des ordures ménagères de l'agglomération lyonnaise. Cet objectif énergétique doit être intégré à la planification urbaine (meilleure anticipation des raccordements des immeubles collectifs au réseau de chaleur). Les stratégies de valorisation énergétique des sources locales retenues à l'avenir devront privilégier les principes de courtes distances et les transports alternatifs à la route.

## Systématiser le recours aux énergies renouvelables

L'agglomération dispose d'une marge de progression pour la valorisation de l'énergie des usines d'incinération des ordures ménagères, en assurant à l'énergie produite une meilleure irrigation des zones bâties (Rillieux-la-Pape, Confluent).

Sans aller jusqu'à une planification énergétique du territoire, elle souhaite que les choix de localisation des nouvelles unités de production de chaleur prennent en compte les possibilités de valorisation urbaine de l'énergie produite.

Les énergies tirées de la biomasse représentent une seconde voie d'avenir qui pourrait être explorée à condition d'en limiter les impacts sur la qualité de l'air et les nuisances en termes de transports de matières premières. Pérenniser l'agriculture périurbaine, c'est aussi réserver à cette activité la possibilité de contribuer, demain encore plus largement qu'aujourd'hui, aux besoins alimentaires (circuits courts) et énergétiques (biomasse) de l'agglomération. La production de bois, en piégeant le dioxyde de carbone, et le maintien d'une agriculture périurbaine doivent participer à la lutte contre l'effet de serre.

## Faire de la problématique énergie, une force d'innovation

Par ses orientations environnementales dans le domaine de l'efficacité énergétique, de la lutte contre les nuisances et les risques, du recyclage, de la santé, ou encore des transports non polluants, le PADD identifie de nombreux défis organisationnels et technologiques. Il revient naturellement aux acteurs de l'économie et de la recherche de les relever ensemble, en s'engageant dans de nouveaux marchés et filières de progrès.

Les politiques publiques relatives aux déplacements ou aux économies d'énergie, doivent à la fois alimenter les capacités locales de recherche dans le domaine du pétrole, des biotechnologies et des sciences de la vie, de l'organisation des transports, des véhicules propres et économes, et favoriser le développement de filières industrielles dans ces secteurs.

Forte de plusieurs centaines d'entreprises occupant plus de 10 000 emplois, l'agglomération dispose de compétences reconnues dans les domaines de l'acoustique, de la dépollution des sites et des sols, des risques technologiques et des sciences analytiques.

Par ailleurs, l'effort environnemental doit pouvoir être engagé sur toutes les zones d'accueil économique, y compris en requalification puisqu'il existe des marges de progrès énergétique et environnemental pour ces zones d'activités.



Ecole Haute qualité environnementale, La-Tour-de-Salvagny

## RÉDUIRE LES RISQUES ET LES NUISANCES DANS UN OBJECTIF D'AMÉLIORATION DE LA SANTÉ PUBLIQUE

### Redonner aux modes doux toute leur place dans l'espace public

La politique de déplacements de l'agglomération lyonnaise doit intégrer dans ses objectifs le respect de la santé des populations et, à ce titre, viser une baisse significative de la pollution de l'air, du bruit et des émissions de gaz à effet de serre. Le Scot considère les progrès à réaliser dans ce domaine comme une composante majeure de l'attractivité de l'agglomération.

A ce titre, il oriente la politique des déplacements vers une limitation de la place de l'automobile dans la ville, qui bénéficie encore d'une « allocation » prépondérante des espaces publics circulés. Il s'agit de rendre à l'être humain la place qui lui revient dans la cité, et de lui permettre de bénéficier des espaces publics et des lieux de sociabilité indispensables à son épanouissement et à la rencontre.

### Promouvoir une ville « apaisée »

Les comportements de conduite et la vitesse ont un impact important sur les émissions, les pollutions, le bruit et donc sur la santé. L'agglomération doit apporter une réponse concrète, non pas aux seuls pics de pollution, mais à la pollution de fond.

Pour cela, elle devra, au delà de la seule réduction de la vitesse concevoir une combinaison de mesures : limitation de circulation pour les poids lourds, réaménagement des grands axes de circulation les plus pollués, etc.

Ces mesures devraient avoir un double impact : éviter le recours systématique à des infrastructures nouvelles en augmentant l'efficacité des voiries existantes et libérer de l'espace routier au profit des autres modes de transport (voies réservées aux transports collectifs, pistes cyclables, cheminements piétons).

Par ailleurs, en accord avec les dispositions légales, une carte du bruit assortie d'orientations permettra à l'agglomération, d'une part de maîtriser l'urbanisation ou de limiter les effets négatifs du bruit dans les zones les plus exposées, d'autre part de favoriser le respect de « zones de calme » sur le reste du territoire de l'agglomération.

### Développer une logistique urbaine innovante et efficace

L'agglomération mise aussi sur une transformation significative de la distribution des marchandises en ville pour limiter les nuisances et les émissions. Pour ce faire, le Scot doit favoriser la définition de nouvelles organisations innovantes de la distribution des marchandises en ville. Il est nécessaire de réserver des emprises foncières au sein même du territoire urbain pour la localisation de plateformes dédiées au groupement et à la distribution des marchandises.

### Redéfinir la politique de gestion des déchets

Les marges de progrès de ces dernières années ont porté sur la stabilisation du gisement de déchets. Mais les coûts de traitement pour la collectivité restent très importants. L'effort des années à venir visera prioritairement à réduire les déchets à la source et à les recycler.

Une réduction d'un tiers des poids de déchets actuellement produits par habitant à l'horizon 2015 permettrait de respecter la législation. Pour ce faire, de nouveaux outils juridiques et fiscaux doivent être étudiés. Les actions de sensibilisation à la réduction des déchets doivent être renforcées (éducation au tri, conventions avec les artisans, industriels, administrations, compostage individuel).

Le recyclage tiendra une place stratégique dans cette orientation pour l'avenir. Toutes les filières sont à renforcer ou à développer. Des équipements nouveaux (collecte, tri, stockage, valorisation) sont attendus pour répondre à cet objectif. Toute nouvelle implantation devrait intégrer la valorisation énergétique comme un objectif prioritaire.

Conjointement à la mise en œuvre des plans départementaux et régionaux, il s'agit de permettre la modernisation de la gestion des déchets en optimisant les installations et équipements existants.

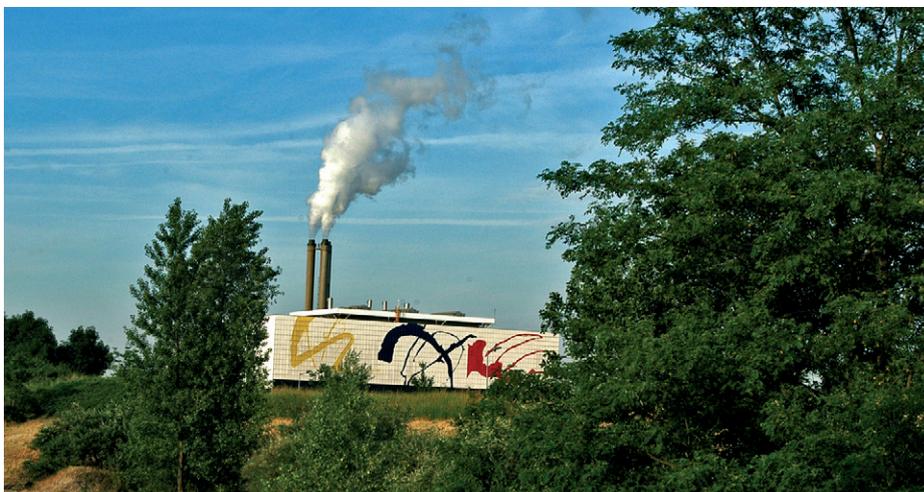
### La prise en compte des risques naturels et technologiques

Il relève du principe de responsabilité que la prise en compte des risques naturels et technologiques soit scrupuleusement respectée. Le Scot adhère à l'objectif d'offrir aux habitants des conditions de vie et de déplacements respectueuses de leur santé et de leur sécurité.

Le Scot réaffirme pour l'ensemble du territoire l'objectif de réduire l'exposition des populations aux risques industriels. Les orientations de développement économique accompagneront la mutation du tissu industriel vers des activités à moindre risque, et la mise en œuvre des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) par une politique de reconquête des sites exposés.

En ce qui concerne la vallée de la chimie, le Scot fait l'hypothèse d'une réduction prévisible des risques et ouvre ainsi la voie à un redéploiement des activités comme à une possible requalification urbaine des communes riveraines.

Le principe de précaution doit prévaloir pour les risques naturels via la préservation des champs d'expansion de crues et la maîtrise du ruissellement pluvial des zones urbaines et agricoles.



Usine d'incinération, Rillieux-la-Pape

## UNE VILLE ÉCONOME DE SES ESPACES ET DE SES RESSOURCES

### Sécuriser l'accès à l'eau potable : une priorité

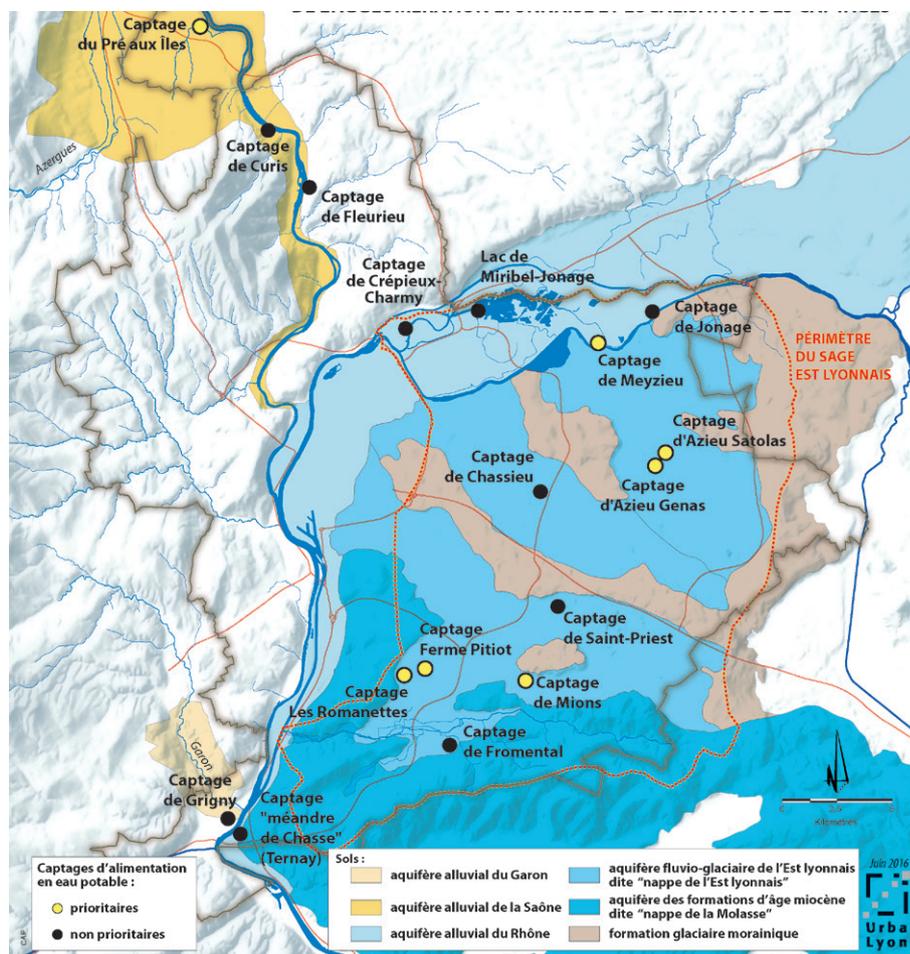
Dans la logique du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Est lyonnais, le Scot retient l'objectif de sécurisation complète de la ressource principale actuelle de Crépieux-Charmy en renforçant la protection du site comme celle des captages périphériques.

La diversification des sources d'approvisionnement constitue un second objectif. Elle passe par le renforcement des captages indépendants de la nappe alluviale du Rhône et par le choix de préserver, pour les générations futures, la nappe de molasse en la réservant strictement à l'usage d'alimentation en eau potable.

La sécurisation implique aussi d'apporter un soin particulier à la qualité des aquifères pour la maintenir quand elle est bonne et l'améliorer quand elle est dégradée. Face aux conflits d'usage qui se manifestent dans le grand Est lyonnais (eau, carrières, urbanisation, infrastructures), le Scot, en cohérence avec le Sage, pose le principe général que l'utilisation pour des activités humaines des zones recelant des ressources souterraines en eau doit être assortie d'un principe d'éco-conditionnalité.

La sécurisation de l'accès à l'eau potable implique, notamment au nord et à l'ouest, la recherche d'interconnexions avec les réseaux d'alimentation des territoires voisins. Au nord, le développement du territoire autour de la Saône sera attentif aux enjeux liés à la qualité des eaux et aux risques d'inondations. A l'ouest, le Scot considère la reconquête de la qualité des eaux du réseau hydrographique secondaire comme un enjeu majeur.

### Les enjeux de qualité sur les nappes et eaux de surface pour l'agglomération lyonnaise 2008-2015



## Préserver la ressource en matériaux de construction d'origine alluvionnaire

Pour faire face à son développement, l'agglomération aura besoin de matériaux de construction. Pour autant, malgré les avantages que présente l'exploitation de la ressource en matériaux d'origine alluvionnaire de l'Est lyonnais, l'agglomération ne saurait se contenter d'en autoriser sa poursuite. L'épuisement de cette ressource pourrait se situer aux alentours de 2030. L'exploitation pose des problèmes d'éco-compatibilité au moins sur certains secteurs avec la préservation de la ressource en eau.

Sur la base de cette analyse, il faut rechercher une diversification des sources d'approvisionnement entre roches massives, alluvionnaires, et recyclage intégrant un périmètre élargi accessible par le fleuve ou par le fer. Il convient également d'encadrer les conditions d'exploitation des matériaux de construction d'origine alluvionnaire de l'Est lyonnais en intégrant le principe d'éco-compatibilité avec la préservation de la ressource en eau et en limitant les volumes exploités dans le temps et dans l'espace sur la base d'un dispositif de gestion coordonnée coélaboré avec l'Etat.

## Un principe général d'économie d'espace pour les activités humaines

Depuis les années 1970, la croissance urbaine est marquée par une demande plus forte de mètres carrés artificialisés par habitant, dédiés à l'habitat, aux activités (logistiques notamment) et aux infrastructures (les routes et parkings représentent une part significative de l'accroissement de l'artificialisation). Les incidences sur l'environnement sont nombreuses notamment pour les zones les plus sensibles du point de vue de la ressource en eau, du risque d'inondation ou encore du déplacement de certaines espèces animales.

Le Scot considère que l'agglomération ne sera vivable pour ses habitants et durable dans son fonctionnement que si elle sait préserver une part significative de son territoire de toute artificialisation des sols.

En 2010, 52% du territoire reste naturel (au sens Spot Théma de territoire non artificialisé par l'homme). Les extensions possibles de l'enveloppe urbaine – 1500 ha pour le développement résidentiel sous forme d'extension urbaine, 2000 ha pour le développement économique sous la forme d'extension urbaine, 500 ha pour les équipements et les infrastructures – permettent de répondre à l'ensemble des besoins du Scot résultant des choix de développement opérés. Cette enveloppe urbaine permettra d'accueillir un développement deux fois plus important et de conserver pour les générations futures une armature verte continuant à représenter à peu près la moitié du territoire de l'agglomération (48% en 2030).

## Imaginer une ville plus dense ne signifie pas une ville plus minérale

Le Scot affirme la nécessité de limiter l'artificialisation et prône une meilleure « végétalisation » des projets urbains. Dans les zones d'urbanisation nouvelles, prises sur l'espace naturel et agricole, les projets doivent être organisés pour que les principaux mécanismes de régulations naturelles soient préservés (circulation de l'eau, capacités de réalimentation des nappes phréatiques, maintien des circulations biologiques, régulation des températures). Cette précaution est particulièrement nécessaire dans le périmètre du Sage de l'Est lyonnais où la question de l'imperméabilisation est fondamentale avec un double objectif de recharge de la nappe et de limitation du ruissellement.

## Préserver les milieux naturels et la biodiversité

Le Scot fait de la préservation et de la valorisation de ses espaces naturels, agricoles et paysagers un objectif majeur dans la perspective de construire un cadre de développement équilibré et attractif pour les habitants de l'agglomération lyonnaise. Le territoire dispose d'une richesse écologique qu'autorise la présence de milieux naturels remarquables mais aussi d'une nature plus ordinaire ; ils forment un réseau de continuités écologiques. Pour assurer la pérennité de ce capital écologique, il convient d'agir contre la fragmentation du territoire et de prendre des mesures en faveur de la préservation voire de la remise en bon état des continuités écologiques.

On parle d'**artificialisation des sols** lorsqu'il y a une consommation d'espaces naturels et agricoles par l'urbanisation qui modifie la physionomie et le fonctionnement de ces espaces et qui entraîne une perte de ressources naturelles et agricoles



Carrière dans l'est de l'agglomération

## 1.4 Le choix de la solidarité

### Promouvoir une diversité sociale dans l'agglomération

Les grandes agglomérations françaises sont confrontées à des phénomènes d'exclusion qui n'épargnent plus ceux qui travaillent, à des mobilités résidentielles qui se figent, à des révoltes urbaines récurrentes, à des tensions accrues sur les marchés fonciers et immobiliers, à des populations favorisées qui cherchent à se préserver des frottements sociaux. Et l'école publique, vecteur essentiel du modèle français d'intégration, ne contribue plus suffisamment à combler ces écarts. Lyon n'échappe pas à ce constat. Contre ces tendances, le Scot met en avant les valeurs de solidarité et de droit à la ville :

- il les fonde sur une tradition d'innovation sociale, sur une interprétation moderne des valeurs humanistes qui ont marqué l'histoire lyonnaise, sur la présence de réseaux locaux et d'associations qui dépassent les clivages politiques. Ces éléments relayés par la volonté politique doivent faire de l'agglomération un laboratoire d'idées appuyé sur l'important pôle universitaire en sciences humaines et sociales ;
- il les décline notamment dans un effort accru en faveur d'un parc de logement social plus abondant et géographiquement mieux réparti, et dans la volonté de construire une plus grande diversité sociale dans l'agglomération.

Au moment où la décentralisation redistribue les compétences, où la course à l'attractivité implique souvent de répondre aux exigences des élites métropolitaines, le Scot prend le risque de rappeler qu'une grande agglomération doit promouvoir le « vivre ensemble » et le droit au logement pour tous.



Sainte-Foy-lès-Lyon

### UNE POLITIQUE SOCIALE DU LOGEMENT

L'objectif de produire 150 000 logements supplémentaires d'ici 2030 ne se conçoit pas sans son double corollaire : produire de façon volontariste davantage de logements sociaux et mieux les répartir dans l'agglomération.

#### Produire une offre de logements diversifiée pour fournir un logement pour tous

Cette orientation vise à répondre à la nécessité de fournir à tous les ménages un logement, comme première condition de leur développement personnel et social, et à contribuer à débloquer les parcours résidentiels des ménages.

Cette exigence porte d'abord sur le logement dit social, mais qui, de fait, concerne, à un moment ou l'autre de sa vie, une très grande majorité de la population (70%). Le Scot ne se satisfait pas du niveau atteint par le parc locatif social (23%), même s'il correspond aux exigences de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) et se fixe l'objectif de dépasser ce seuil et de veiller à une meilleure répartition du logement social à l'horizon 2030.

Si l'on veut améliorer la performance d'ensemble du système, cette exigence ne saurait se limiter au logement social et doit concerner aussi les autres segments du parc que constituent :

- le logement des plus démunis, qui font partie des réalités d'une métropole européenne,
- le logement pour les ménages à revenus intermédiaires notamment les primo-accédants,
- le logement étudiant,
- le logement des personnes âgées.

### Mieux répartir les différents types de logements sur l'ensemble du territoire de l'agglomération

Pour contenir les phénomènes de ségrégation socio-spatiale à l'œuvre aujourd'hui sur le territoire, sous l'effet notamment des lois du marché, il faut intensifier les interventions sur le marché du logement, contribuer à faire évoluer l'image du logement social et mettre en œuvre une solidarité spatiale entre les différentes communes et bassins de vie de l'agglomération. Ceux-ci doivent contribuer à l'accueil de ces différents types de logement, sinon également, du moins équitablement à travers des niveaux d'effort adaptés aux caractéristiques des différentes communes et des spécificités des territoires, notamment en termes d'emplois et de desserte en transports collectifs. Cette solidarité spatiale à finalité sociale serait ainsi le pendant d'une autre solidarité déjà à l'œuvre sur le plan économique, puisqu'elle préside au partage des richesses issues de la taxe professionnelle entre les communes au sein des intercommunalités.

Pour lutter contre ces phénomènes de ségrégation, les politiques de l'habitat et de renouvellement urbain dans les grands ensembles visent d'ores et déjà à limiter certaines concentrations de pauvreté et progressivement à mieux intégrer les

différentes catégories de population dans l'ensemble de l'agglomération. A long terme, l'enjeu est de mener à bien les opérations de renouvellement urbain engagées qui visent en particulier à diversifier l'offre de logements, à réaliser des programmes en accession sociale et en secteur libre, tout en accompagnant le relogement des ménages concernés par les démolitions dans le respect des locataires (Charte de relogement du Grand Lyon).

La croissance démographique et le développement du parc de logements induisent nécessairement la réalisation d'équipements publics de proximité à la charge des communes. Des solidarités financières devraient être trouvées pour permettre aux communes accueillant le développement de réaliser ces équipements.

### Des politiques de peuplement et de gestion contractualisées pour construire une diversité sociale

L'effort de production doit s'accompagner de politiques de peuplement inscrites dans la durée. Il faut s'appuyer pour cela sur des politiques d'attribution concertées (collectivités locales, bailleurs, associations), afin que ces logements bénéficient bien aux populations qui en ont besoin tout en conciliant droit au logement, demande locale et mutations internes dans le parc social.

Les politiques de gestion et de services ne doivent pas être négligées. Elles participent à la qualité de vie (présence au quotidien, sécurité, gestion sociale et urbaine de proximité, accompagnement social pour des populations en difficulté) et contribuent au développement de l'économie résidentielle.



Biennale de la danse, Lyon

## CONSTRUIRE LE « VIVRE ENSEMBLE » DANS L'AGGLOMÉRATION

### Une ville qui favorise la rencontre et la diversité sociale

La diversité sociale ne se joue pas exclusivement sur le terrain du logement, mais aussi dans l'accès aux fonctions majeures et aux grands équipements que la ville offre à ses habitants. C'est pourquoi le Scot demande aux politiques publiques à l'œuvre sur son territoire de prendre en compte la variété des publics et de favoriser la diversité sociale conformément à la tradition lyonnaise d'accueil des étrangers et d'ouverture culturelle. Ce « droit à la ville » concerne notamment :

- les politiques d'aménagement à travers une conception des espaces publics favorisant la rencontre et le brassage social,

- les politiques de transport, à travers une accessibilité renforcée aux pôles et aux équipements d'agglomération pour les quartiers défavorisés
- les politiques sportives et culturelles, à travers un partage des équipements, des pratiques et des événements.

Dans les quartiers d'habitat social, les opérations de renouvellement urbain, conjuguées à un projet de développement social, constituent une opportunité susceptible de favoriser la participation des habitants de ces quartiers à la vie sociale, culturelle et économique de l'agglomération, améliorer l'insertion de ces quartiers à la ville ainsi qu'aux projets urbains et économiques environnants tout en améliorant leur desserte en transports collectifs. Le Scot fixe comme ambition d'inscrire la requalification des quartiers d'habitat social de la première couronne (Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux) dans le grand projet urbain dont il est porteur sur le secteur du Centre-Est.



Métro ligne D, station gare de Vaise

## Des politiques d'éducation qui contribuent à la diversité sociale et à l'égalité des chances

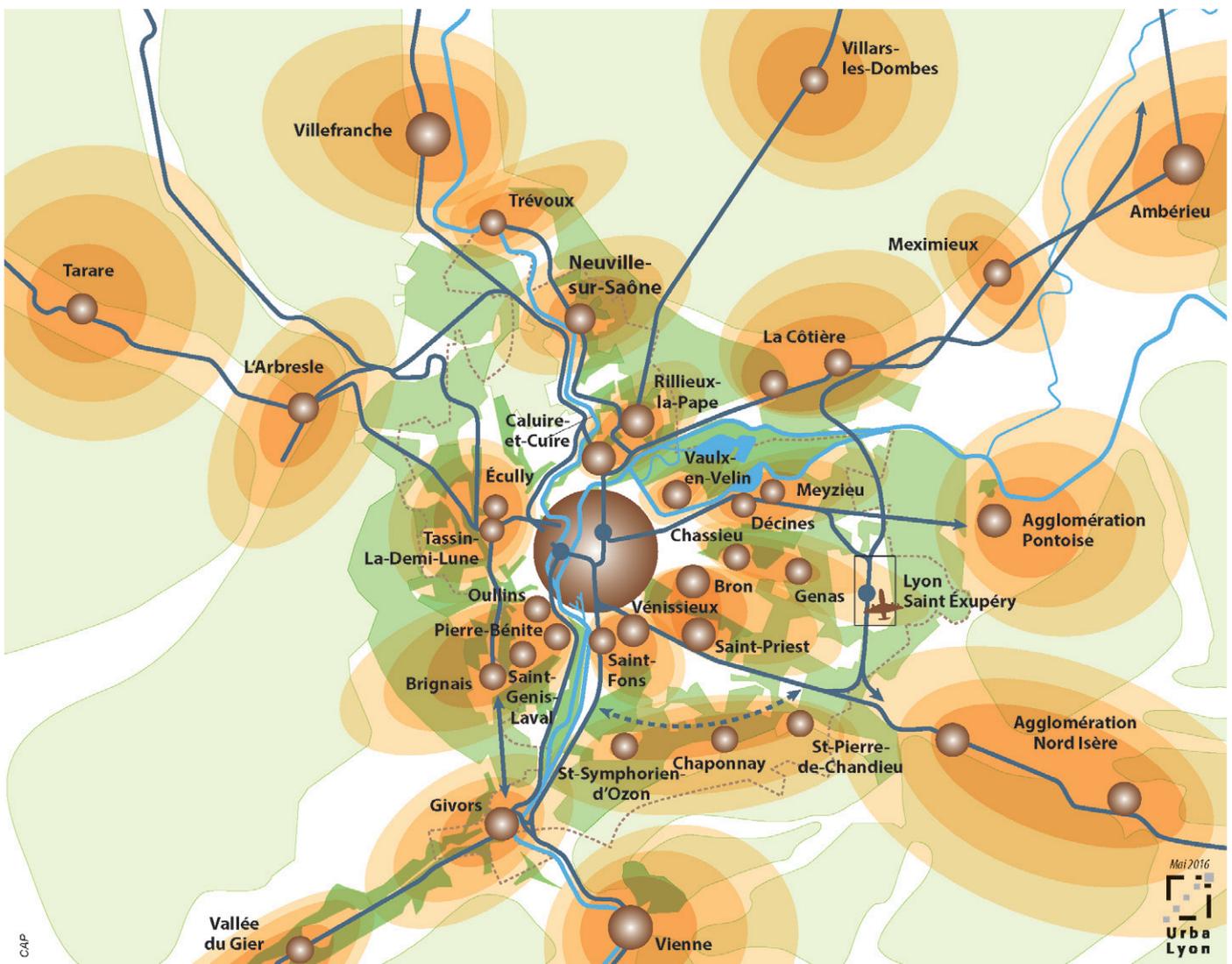
La qualité des écoles est considérée comme un élément décisif par les jeunes ménages avec enfants que l'agglomération souhaite maintenir sur son territoire. L'école et les politiques d'éducation devront permettre la rencontre et le brassage des populations pour une plus grande diversité sociale, ainsi que l'accueil adapté de populations d'origines différentes à la recherche de parcours éducatifs positifs.

L'agglomération considère non seulement que les politiques d'éducation ont un rôle majeur à jouer dans le développement social des individus, mais aussi qu'elles interagissent avec le marché du logement et avec les processus de valorisation / dévalorisation des quartiers à travers les projets d'établissements, l'éducation prioritaire, l'adaptation et la création d'équipements, et notamment l'offre scolaire (choix de langues, d'options, de filières post bac).

À ce titre, l'objectif d'une coordination effective des politiques d'éducation (notamment le second degré) et des politiques territoriales doit être affirmé de telle sorte que les politiques d'éducation convergent avec les politiques d'aménagement et de logement. Ainsi elles seront mieux à même de contribuer positivement au renouvellement urbain et au développement de l'attractivité résidentielle des quartiers défavorisés de même qu'à une offre de parcours éducatifs plus diversifiés pour les enfants de ces quartiers.



Architecture du projet : la multipolarité et les trois réseaux



## 2. L'ARCHITECTURE DU PROJET

**Le Scot fait le choix d'une organisation multipolaire.**

Chaque polarité urbaine doit permettre l'accueil des habitants, des activités et des équipements nécessaires au développement de l'agglomération, tout en recherchant la préservation des espaces naturels et agricoles. Cette organisation multipolaire s'articulera autour de trois réseaux dont la structuration est prioritaire.

**Le réseau maillé des espaces naturels et agricoles**

Le Scot de l'agglomération fait le choix de rompre avec le modèle passé, où les espaces naturels et agricoles périurbains étaient plus ou moins considérés comme des réserves d'urbanisation pour l'avenir et où la maîtrise de l'extension urbaine était garantie par des limites réglementaires sans cesse révisées. Il souhaite faire de ces espaces pérennisés une composante intrinsèque d'un nouveau modèle urbain attractif et d'un mode de développement multipolaire économe en espaces.

**Le réseau bleu, vecteur d'image et de développement**

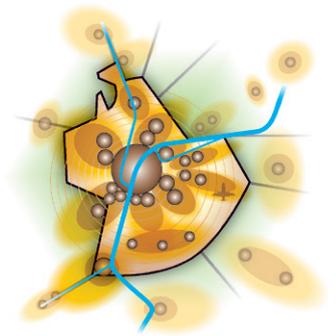
Les fleuves ont constitué historiquement un facteur de développement pour l'agglomération. Les contraintes et risques qu'ils génèrent ont peu à peu conduit la ville à leur tourner le dos. L'aménagement des berges du Rhône a récemment scellé leur réconciliation. Il s'agit maintenant d'aller plus loin en renforçant le rôle des fleuves par rapport à leur intérêt écologique, de loisirs et pour le transport de marchandises.

**Le réseau métropolitain de transport collectif**

Le Scot de l'agglomération donne la priorité à la constitution d'un réseau métropolitain de transport collectif autour duquel il faut organiser la croissance urbaine, capable de desservir les pôles urbains d'un bassin de mobilité de 3 millions d'habitants. Il s'agit de rompre avec une croissance urbaine mal maîtrisée, orientée par le déploiement du réseau routier et autoroutier.



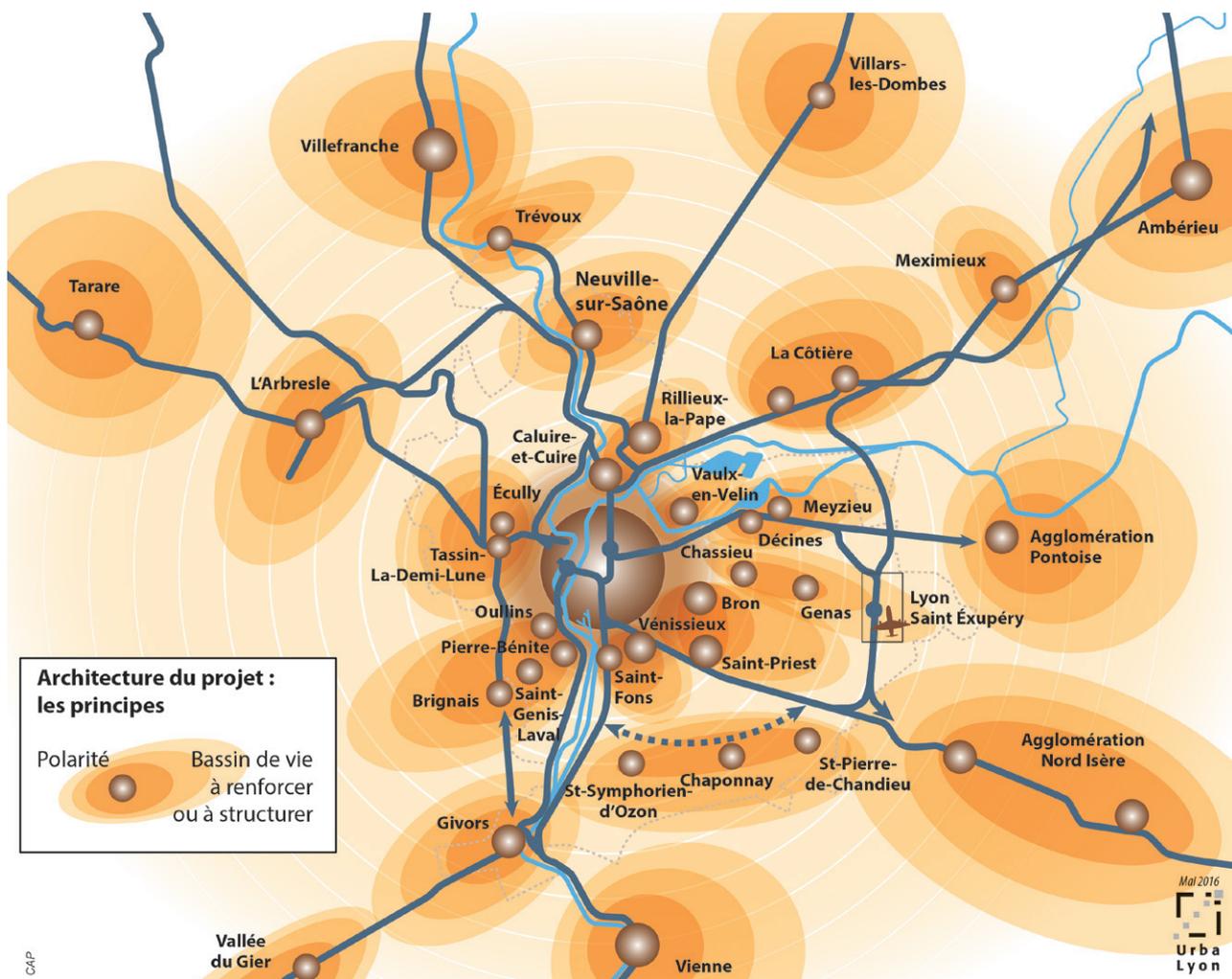
## 2.1 L'organisation multipolaire : nouveau cadre de référence pour les politiques d'urbanisation, d'équipement et de transport



Le choix porté par le Scot de l'agglomération d'une organisation multipolaire conduit à identifier des bassins de vie intermédiaires, autour desquels doivent être articulées l'ensemble des politiques sectorielles, notamment d'urbanisation et d'équipement, qui concourent à la structuration de la ville.

Au-delà, ce choix implique de faire désormais des échelles vécues par les habitants le cadre de référence pour les politiques d'équipement, de transport et de services.

Polarités et bassins de vie



## LES ÉCHELLES VÉCUES

### Garantir la présence de services de proximité

Il est nécessaire de disposer de structures de type école, médecin, commerce de proximité, ou espaces publics au plus proche des habitants, de telle sorte qu'ils puissent y avoir accès sans recourir obligatoirement à l'automobile, selon une logique de courtes distances favorable à l'usage des modes doux. Ce principe implique de privilégier une densité d'urbanisation adaptée au contexte urbain concerné afin de rendre possible le fonctionnement de ces services et équipements, et autorisant de plus un usage plus rationnel des transports collectifs. En lien avec la mise en place du RER lyonnais, les gares ou stations du réseau doivent devenir des lieux stratégiques pour la constitution de pôles de services de proximité, permettant aux habitants de disposer d'une telle offre lors de leurs déplacements quotidiens.

### Polariser le développement autour de bassins de vie intermédiaires

Au-delà des limites de l'agglomération, des villes moyennes comme Bourgoin-Jallieu, Vienne ou Villefranche-sur-Saône polarisent des bassins de vie, avec une relative autonomie, en proposant une gamme plus ou moins complète d'équipements et de services (du type lycée, piscine, pôle commercial, stade, cinéma, gare, ...).

Cette structuration du territoire est certainement moins lisible au niveau de l'agglomération lyonnaise, du fait du poids et de la proximité de la ville centre, de la continuité du tissu bâti et des conditions actuelles de mobilité. Pour autant, de nombreux équipements et services existent, dont le rayonnement dépasse le cadre communal et contribuent à dessiner d'ores et déjà des bassins vécus par les habitants. Sur la base d'une identification et d'une reconnaissance de ces bassins de vie intermédiaires, l'objectif consiste à :

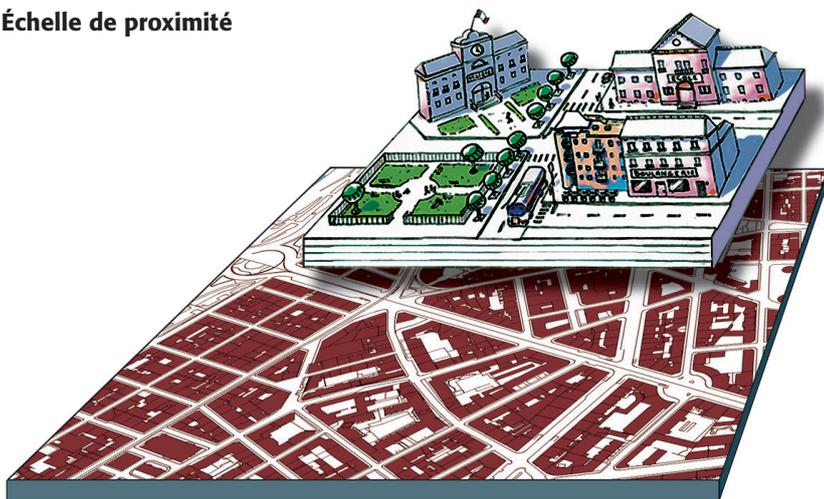
- les renforcer et les conforter
  - les structurer et les organiser,
- pour qu'ils contribuent à un développement de l'agglomération, au-delà de la ville centre.

Ces bassins doivent être structurellement conçus comme plurifonctionnels :

- fournissant aux habitants, à distance modérée, la gamme complète des équipements et services structurant ces bassins de vie,
- jouant un rôle de filtre dans la mobilité d'agglomération,
- servant de cadre de mise en cohérence de l'habitat et des activités, à travers un meilleur équilibre entre les emplois et les actifs.

Les politiques de transports doivent contribuer à une bonne accessibilité des équipements et des services, au sein de ces bassins de vie, tout en facilitant le rabattement sur les axes lourds permettant les déplacements métropolitains.

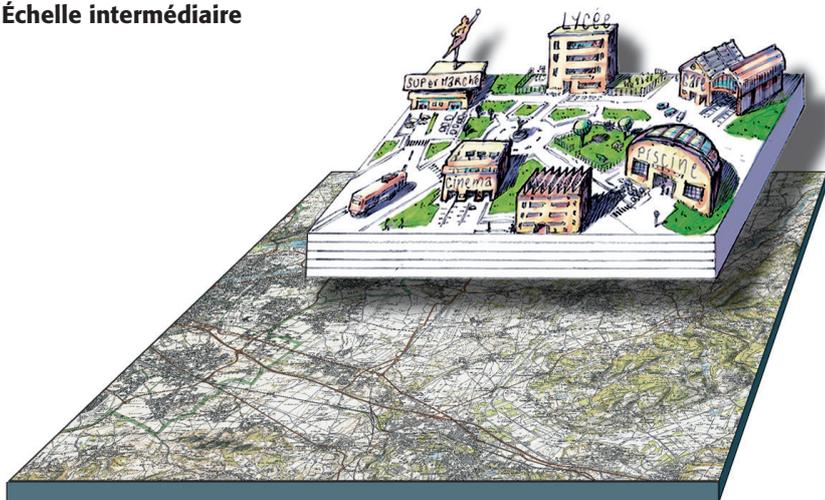
### Échelle de proximité



### Jouer le jeu métropolitain

Par son rôle moteur et son poids démographique, l'agglomération fournit à ses habitants et à ceux de l'aire métropolitaine un certain nombre de pôles d'emplois métropolitains (Part-Dieu, Gerland, Vaise, etc.) et de services supérieurs (aéroport, opéra, universités, etc.), hautement structurants et en nombre limité. Dans l'objectif de promouvoir une gouvernance métropolitaine fondée sur le respect des identités locales et le principe de subsidiarité, l'agglomération entend contribuer à la constitution d'une véritable architecture métropolitaine en acceptant le principe de l'implantation de fonctions métropolitaines au sein d'un plus grand nombre de pôles (Saint-Etienne, agglomération Porte de l'Isère, agglomération viennoise, etc.), dans une logique de valorisation territoriale et de solidarité métropolitaine.

## Échelle intermédiaire



## ORGANISATION MULTIPOLAIRE ET COMMERCE

**Le commerce : fonction majeure pour l'attractivité résidentielle et la qualité du cadre de vie**

Le commerce participe fortement à la structuration du territoire, et l'urbanisme commercial constitue un levier essentiel pour la mise en œuvre du schéma multipolaire proposé.

Le développement commercial et son organisation spatiale doivent s'inscrire en cohérence avec les objectifs poursuivis aux différentes échelles :

**A l'échelle de proximité :** garantir une offre de services suffisante au plus près des habitants en accordant une priorité au renforcement des centres villes et au commerce de proximité.

**A l'échelle intermédiaire :** veiller à ce que le développement de l'offre participe à une réorganisation géographique de l'armature des pôles commerciaux dits périphériques et contribue à la structuration des bassins de vie intermédiaires, notamment sur le territoire de l'Est lyonnais.

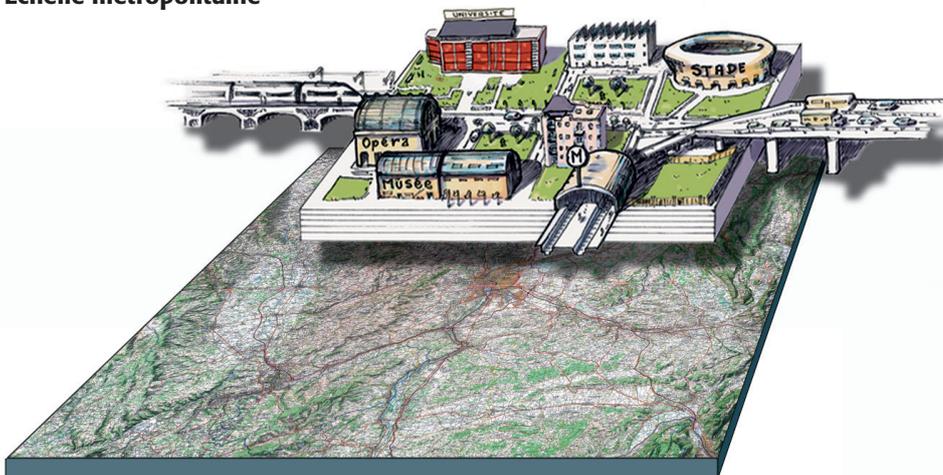
**A l'échelle métropolitaine :** conforter les pôles commerciaux majeurs qui ont une fonction de vitrine régionale et internationale.

**Les bassins de vie dits «intermédiaires»** sont composés de communes de natures diverses avec des niveaux d'équipements différents. Le confortement de ces bassins de vie permet d'assurer la mise en réseau de ces équipements.

A l'intérieur des bassins de vie, certaines communes, au regard notamment de la qualité de leur desserte par le réseau structurant de transports collectifs, de leur niveau d'équipement, de leur poids démographique et de leur capacité de développement constituent des polarités urbaines au sein du Scot, à même de contribuer de manière importante au développement de l'agglomération.

Elles peuvent accueillir des équipements rayonnant à l'échelle de l'agglomération, le développement des pôles d'emplois tertiaires et participer ainsi à un partage et à une forme d'équilibre des fonctions de centralité sur l'ensemble du territoire.

## Échelle métropolitaine



## 2.2 L'armature verte : un réseau maillé d'espaces naturels et agricoles

La traditionnelle opposition entre la ville et la nature n'a plus lieu d'être. Les espaces naturels, agricoles et forestiers forment désormais un tout avec les espaces urbanisés. Dans ce contexte, le Scot de l'agglomération considère les espaces naturels, agricoles et forestiers comme des espaces « pleins », et non plus comme des espaces « vides » constituant plus ou moins implicitement des réserves pour l'urbanisation.

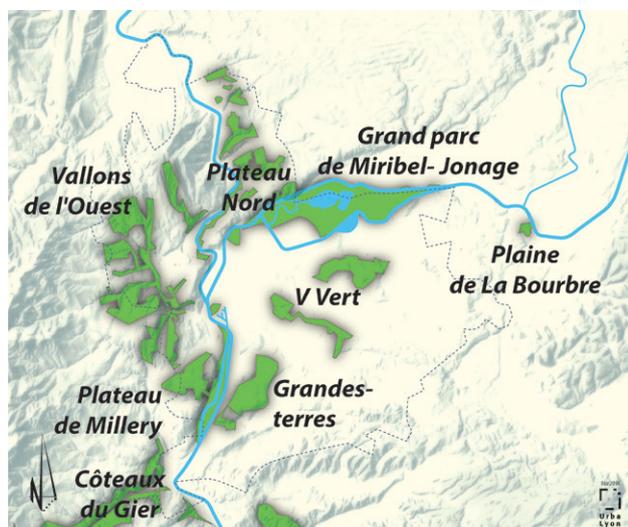
Il reconnaît le système maillé des espaces naturels, agricoles et forestiers comme une infrastructure naturelle structurante, au même titre que les autres infrastructures. Ce système doit jouer un rôle décisif dans la qualité de vie de l'ensemble de l'aire métropolitaine, de son équilibre social, de sa richesse économique et de son attractivité.



### PÉRENNISER LE RÉSEAU MAILLÉ COMME UN ÉLÉMENT CONSTITUTIF DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE MULTIPOLAIRE

Les limites des espaces non constructibles ne peuvent être éternellement repoussées. Afin de limiter l'artificialisation des sols, le Scot souhaite promouvoir un modèle urbain économe en espace. Le principe de maillage vert pointé par le projet ne s'inscrit pas dans une logique de sanctuarisation de la nature mais dans une stratégie globale de valorisation du territoire naturel. Les politiques de protection doivent s'accompagner d'une politique de gestion et d'animation de ces espaces afin d'en garantir la qualité environnementale et agricole. L'armature verte est composée de trois éléments.

#### La « trame verte »



#### La « trame verte »

Le Scot apporte une attention particulière à la pérennisation de cette « trame verte » au sein des secteurs de développement proches du cœur de l'agglomération (« V vert », Grandes terres, Vallons du lyonnais, val de Saône).

Au-delà de sa valeur environnementale et économique, le principe de « trame verte » porté par le projet apparaît aussi comme un outil de régulation de l'extension urbaine et de structuration de la multipolarité. Il permet, dans un contexte où le projet recherche l'intensification du développement urbain, de garantir l'acceptabilité des conditions de vie des habitants et l'attractivité du territoire.

## La « couronne verte »

Le Scot fait le choix de conserver une agriculture périurbaine. La pérennité de cette couronne qui rassemble les meilleures terres agricoles devient alors un objectif majeur de la maîtrise du front urbain de l'agglomération. Pour le Sepal, deux éléments de cette couronne sont à considérer plus particulièrement : le plateau du Franc-Lyonnais et la plaine de Lyon à l'est, qui se prolonge en direction du sud par la plaine de Chandieu-Heyrieux et le val d'Ozon.

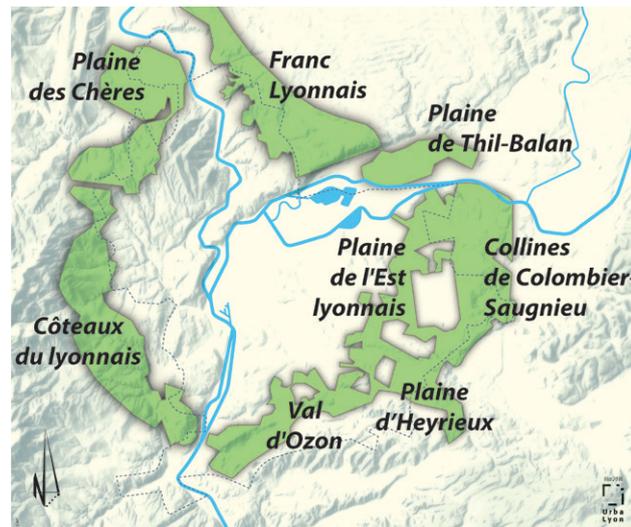
La préservation de cette couronne en continuité avec la plaine des Chères et le plateau de l'Ouest lyonnais, compte tenu de sa position à l'interface de six autres périmètres de Scot, constitue pour l'agglomération Centre un objectif prioritaire de la démarche inter-Scot.

## Les « cœurs verts »

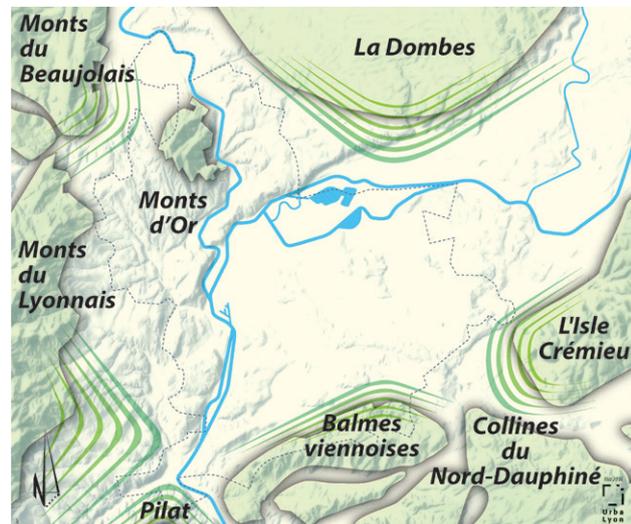
Troisième élément constitutif du réseau maillé, les cœurs verts (Monts d'Or, Pilat et Balmes viennoises sur le périmètre du Scot) doivent avoir un développement plus qualitatif que quantitatif qui maintienne la vie rurale, et qui protège et valorise le patrimoine agricole et écologique. Le potentiel économique agricole de ces secteurs devra être conforté et leur ouverture aux activités complémentaires d'accueil touristique sera favorisée. Les petites villes et les bourgs sont les lieux préférentiels du développement. Le Document d'orientation et d'objectifs pourra prévoir des exigences en matière de qualité architecturale et paysagère.

Les liaisons entre les « cœurs verts » doivent favoriser les échanges écologiques. Ces liaisons constituent des coupures dans l'urbanisation, dans les vallées et le long des grands axes de transport. Elles sont précisées dans le Doo.

## La « couronne verte »



## Les « cœurs verts »



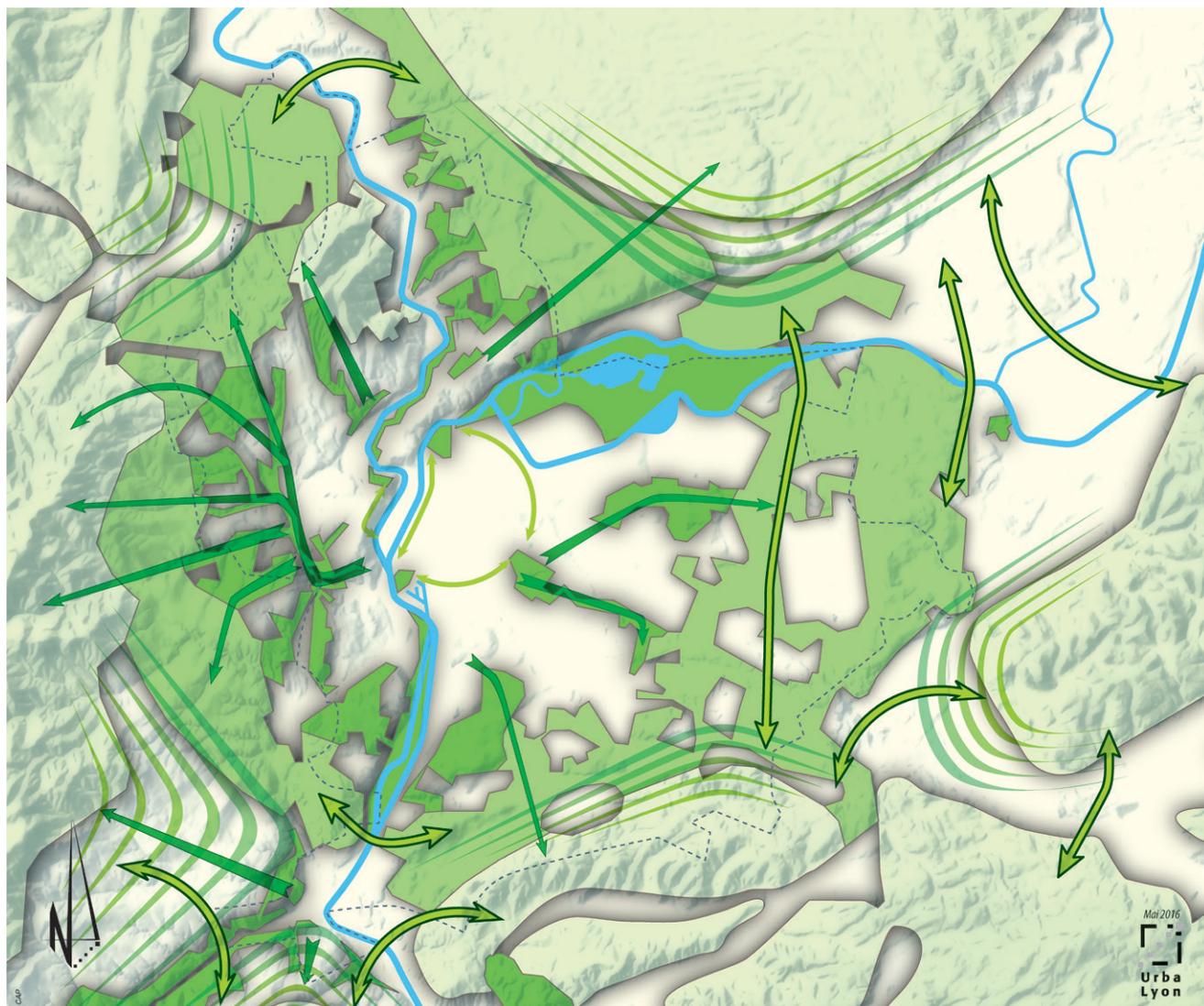
### Respecter le principe de maillage

Les espaces naturels, agricoles ou forestiers sont porteurs de valeurs écologiques, paysagères, économiques et récréatives. Au-delà de leur valeur intrinsèque, ils valent par les complémentarités qu'ils organisent entre eux lorsqu'ils sont mis en réseau. Le principe de continuité entre la «trame verte» d'agglomération et les «cœurs verts» d'échelle métropolitaine (Dombes, Bugey, Balmes viennoises, Pilat, Beaujolais, Monts du Lyonnais, Isle Crémieu) s'inscrit dans cette logique. Le Scot veillera à maintenir la continuité spatiale et fonctionnelle entre ces espaces.

Les ouvertures partielles de la «trame verte» et de la couronne agricole à l'urbanisation, justifiées par la volonté de croissance résidentielle près des gares du réseau express métropolitain, ne doivent s'opérer que sous condition du maintien de ce principe de maillage et de sa qualité (c'est à dire son «épaisseur»).

De même, le Scot considère que la préservation de l'armature verte au sein de l'aire métropolitaine ne doit pas conduire les différentes collectivités à y localiser à terme de nouvelles infrastructures de transport au-delà de celles programmées. Il privilégie le principe d'utilisation des fuseaux d'infrastructures existantes, accompagné de programmes ambitieux de traitement des nuisances, afin de ne pas multiplier les coupures au sein de l'espace métropolitain.

#### Le principe de maillage



## FAVORISER L'ANCRAGE DE L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE

Pour maintenir l'agriculture périurbaine, le Scot fait le choix de :

### Protéger le foncier agricole

La protection à long terme du foncier agricole dans les documents d'urbanisme doit permettre de réduire la dynamique de spéculation et de faire évoluer sur le long terme les stratégies des propriétaires. Parallèlement, elle doit procurer aux agriculteurs souhaitant s'installer ou développer leur exploitation, au-delà d'un accès plus facile au foncier, une plus grande lisibilité et une confiance accrue en leur activité.

### Agir sur des périmètres d'action prioritaire

Sur les sites porteurs d'enjeux agricoles et/ou environnementaux forts, l'action devra être coordonnée avec celle du Département du Rhône pour mettre en place, en application de la loi relative au développement des territoires ruraux, des périmètres de protection et des programmes d'action. L'adoption de ces périmètres, confortant les dispositifs de protection foncière et les moyens financiers de gestion et mise en valeur, assureront pour le long terme la préservation de l'environnement et la pérennité de l'activité agricole sur ces sites.

### Mettre en place une politique agricole locale

L'action sur le foncier ne suffira pas. Dans un contexte de recul de l'intervention publique nationale ou européenne, la mise en place d'une politique agricole locale de soutien aux projets portés par les agriculteurs apparaît nécessaire. Une politique concertée avec la profession agricole et coordonnée avec les collectivités concernées doit permettre de faire converger les intérêts d'une agglomération qui a besoin de ses agriculteurs pour « tenir » son territoire, et des agriculteurs qui ont besoin de l'agglomération pour écouler leurs produits dans le cadre de filières à circuit court de distribution.

## DÉVELOPPER DES AMÉNAGEMENTS DE LOISIRS COMPATIBLES AVEC LES ENJEUX DE PRÉSERVATION DU RÉSEAU MAILLÉ

La demande sociale en matière d'espaces de loisirs de proximité est très forte. La saturation des équipements existants reflète l'insuffisance des structures dont est dotée l'agglomération pour répondre de façon satisfaisante à l'évolution de la demande et des pratiques. Considérant l'accès à la nature pour les habitants de l'agglomération comme un élément substantiel de son attractivité résidentielle et économique, le Scot souhaite favoriser la mise à disposition d'une gamme diversifiée d'espaces récréatifs au sein même de l'agglomération.

Cet objectif nécessite d'agir dans plusieurs directions :

- ouvrir les espaces agricoles à des fonctions récréatives compatibles avec l'activité agricole,
- mettre en réseau des sites existants avec la « trame verte » d'agglomération pour élargir leur capacité,
- rechercher au sein de l'agglomération, ou à proximité immédiate, de nouveaux sites adaptés à des fréquentations massives et aux pratiques émergentes.



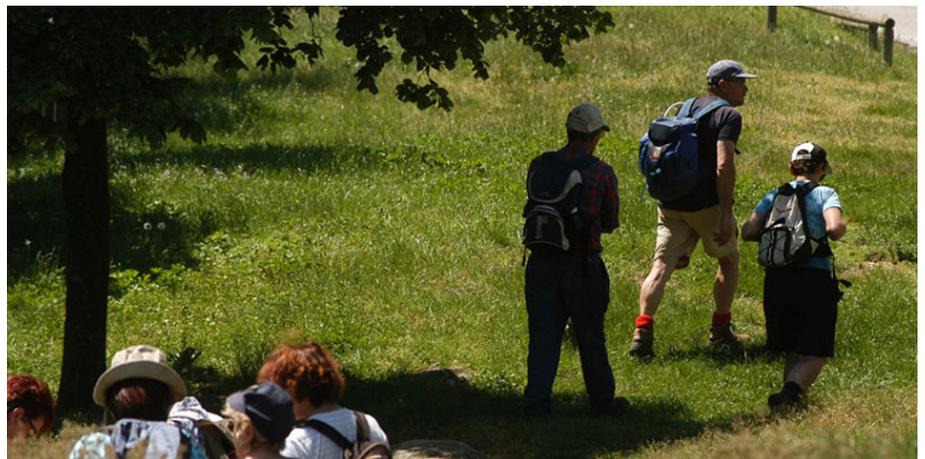
Maraîchage, Rillieux-la-Pape



Culture céréalière, Chassieu



Marché de la Croix-Rousse

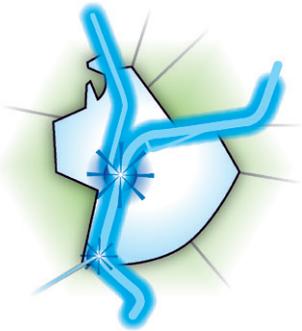


Randonneurs dans l'ouest de l'agglomération

## 2.3 Une politique globale pour les fleuves

Le Scot de l'agglomération s'inscrit dans l'évolution des politiques publiques – « Plan Bleu », « Plan Rhône » – qui traduisent un changement du regard porté par la société sur les fleuves. Dans le Schéma directeur Lyon 2010, l'« arc du fleuve » était retenu comme trame support de l'implantation des fonctions métropolitaines.

Le Scot propose de franchir un pas supplémentaire et de donner à la trame des fleuves un rôle majeur dans la structuration de son territoire et de celui de l'aire métropolitaine, en s'employant à valoriser l'ensemble des fonctions dont ils peuvent être les supports, qu'elles soient patrimoniales, paysagères, écologiques, récréatives ou économiques.



Grigny - île de la Table ronde

### UN PATRIMOINE NATUREL ET PAYSAGER

#### Pour la mise en place d'un réseau bleu d'agglomération

Le Scot pose le principe d'une approche globale du système des cours d'eau. Il refuse l'idée d'une juxtaposition d'espaces, aux fonctionnalités bien circonscrites, au profit d'un réseau bleu d'agglomération pensé globalement, ouvert à l'amont et à l'aval sur les territoires limitrophes, et répondant simultanément à des fonctions complémentaires.

#### Préserver des espaces de liberté aux abords des fleuves

Les espaces riverains des fleuves constituent d'abord des espaces naturels qui jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement de l'écosystème et dans la protection contre les crues. A ce titre, leur aménagement doit faire l'objet de précautions particulières en termes d'aménagement, de manière à limiter leur artificialisation. Ils contribuent à la qualité paysagère et patrimoniale de l'agglomération. Comme tels, ils doivent faire l'objet d'un traitement particulier, en termes d'aménagement à même de contribuer à leur valorisation.

#### Les fleuves : un autre parc d'agglomération

La qualité retrouvée ou restaurée du fleuve et de ses milieux associés conduit tout naturellement à faire des berges un lieu de pratiques récréatives diversifiées : découverte de la faune et de la flore, promenade, sport, baignade. L'organisation de ces pratiques, dans le respect du milieu, doit contribuer à faire de cette trame bleue un autre parc d'agglomération, bientôt relié aux « cœurs verts » métropolitains du Bugy et du Pilat par la véloroute du Léman à la mer, ainsi qu'aux importants espaces de loisirs nautiques en cours de développement à l'aval (Condrieu, Saint-Pierre-de-Bœuf) et en amont (Anse-Bordelan) de l'agglomération lyonnaise.

## Les cours d'eau secondaires, un enjeu avant tout écologique

Au-delà des deux cours d'eau majeurs, l'ensemble des ruisseaux et rivières qui irriguent le territoire sont supports de continuités écologiques essentielles au maintien de la biodiversité dans l'agglomération et ce jusqu'au cœur des territoires urbains.

## UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DURABLE

### Bâtir une voie navigable européenne

Les qualités intrinsèques du transport fluvial en termes de durabilité – la charge emportée par un convoi fluvial équivaut à 200 camions – et son évolution prometteuse depuis la fin des années 1990 (doublement en 10 ans) démontrent des marges de progression importantes (il est possible de multiplier par quatre le tonnage transporté, sans nouveaux investissements).

Ces faits conduisent à miser sur le transport fluvial et à s'inscrire dans la perspective du développement d'une voie navigable européenne Saône/Moselle. Sur cette base, le Scot souhaite que soit donnée à ce mode de transport une place revalorisée à l'horizon 2030.

### Elaborer un schéma portuaire

Pour y parvenir, le Sepal s'associe à l'élaboration d'un schéma portuaire, en liaison avec Voies navigables de France (VNF) et les syndicats mixtes porteurs des Scot limitrophes. Ce projet vise à identifier et à recenser les espaces nécessaires au développement du système portuaire (y compris pour des emprises de petite taille, adaptées aux besoins de la logistique urbaine). D'ores et déjà, le port de Lyon-Édouard Herriot, le site industrialoportuaire de Givors-Loire-sur-Rhône, le site de Salaise-sur-Sanne, les ports de Villefranche-sur-Saône et de Mâcon composent une armature portuaire solide qu'il convient de conforter.

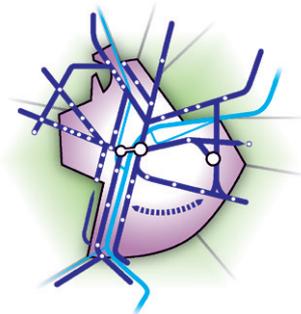
## Cibler les activités accueillies près de la voie d'eau

Par ailleurs, le Scot fait le constat du caractère limité en nombre et en surface des emprises portuaires existantes. Le Scot souhaite faire évoluer leur utilisation (Cf. Charte du Port Lyon-Édouard Herriot - juin 2005 et Charte du site industrialoportuaire de Givors - Loire-sur-Rhône - juin 2009), en réservant progressivement ces plateformes portuaires à des activités directement en lien avec le transport fluvial.

### L'axe Rhône-Saône

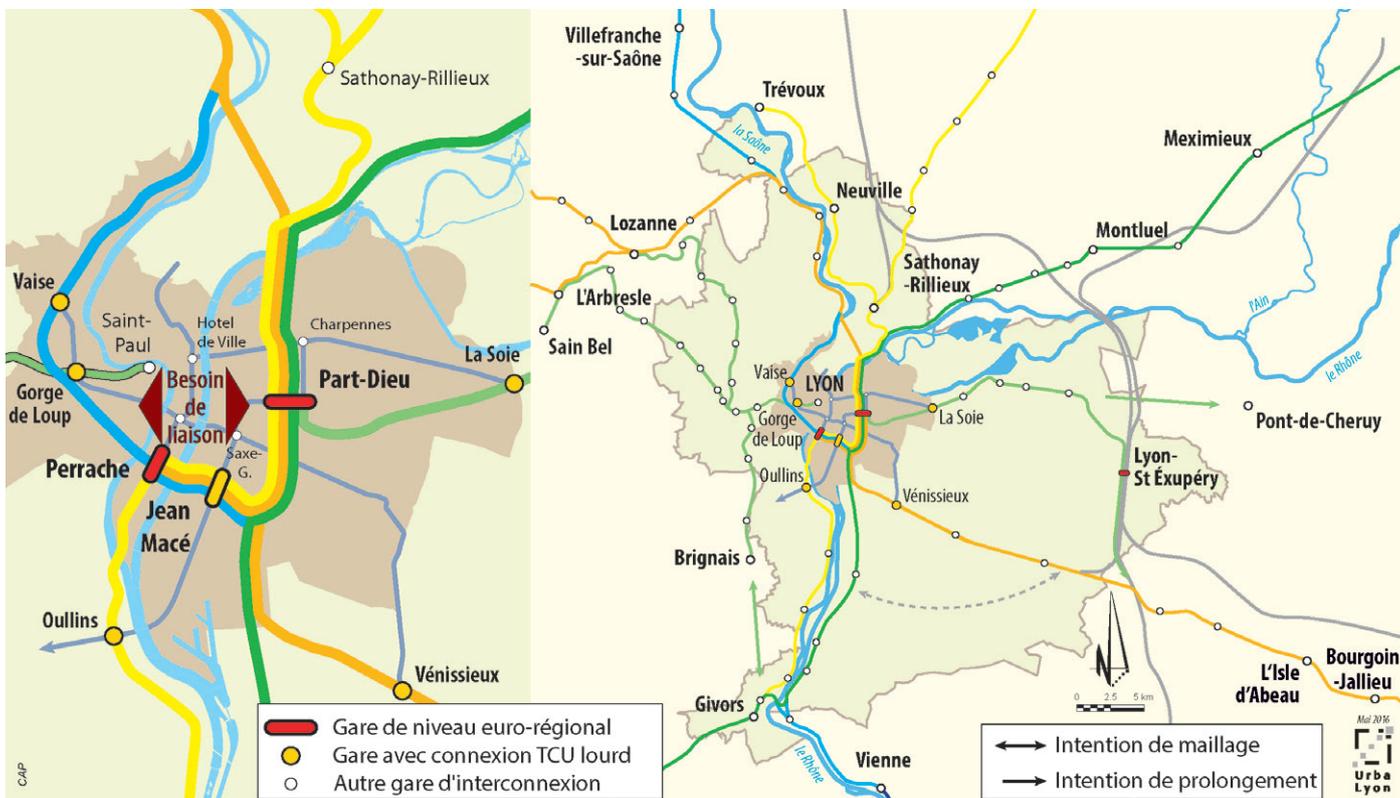


## 2.4 Structurer une offre de transport autour d'un réseau express métropolitain (RER lyonnais)



Si, historiquement, le développement de l'urbanisation de l'aire métropolitaine s'est réalisé autour du réseau routier et autoroutier, le Scot de l'agglomération fait le choix de faire de l'étoile ferroviaire lyonnaise l'ossature du futur RER Lyonnais, seul à même d'assurer à terme un fonctionnement complémentaire au système automobile à l'échelle métropolitaine. Il partage ce choix avec l'ensemble des Scot de l'aire métropolitaine.

### Vers un RER lyonnais



## CONSTITUER À L'HORIZON 2030 UN VÉRITABLE RER LYONNAIS

Le projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise constitue le fondement de ce que pourrait être à horizon 2030 un véritable RER Lyonnais. En effet, l'objectif de Réseau express vise à faire exister au-delà de la ville centre un réseau structurant de transport collectif à partir du réseau existant qui constitue en fait une pseudo-étoile ferroviaire (réseau de l'ouest lyonnais indépendant, réseau global peu lisible).

### Compléter et restructurer le réseau ferroviaire

À plus long terme, l'enjeu consiste à compléter et restructurer ce réseau, à afficher clairement le rôle de chacune des gares. Pour atteindre cet objectif, des investissements de capacité seront nécessaires au niveau du nœud ferroviaire lyonnais et des interconnexions devront être recherchées entre les branches des réseaux ferroviaire et urbain.

### Mieux utiliser les infrastructures existantes

L'hypothèse de capacités d'investissement des collectivités durablement limitées, les choix opérés prioritairement en faveur du logement et des transports collectifs, conduisent à être davantage sélectif sur les nouveaux investissements routiers et à imaginer de nouvelles modalités pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes (péage, limitation de vitesse, réservation de voies pour les transports collectifs ou le covoiturage).

En matière de transports collectifs, la coordination entre les différentes offres (RER, bus, lignes interurbaines) doit encore être renforcée à l'échelle métropolitaine. L'accessibilité aux gares et stations du RER doit être améliorée, que ce soit en modes doux, en transports collectifs ou en voiture.

Ce principe implique notamment d'augmenter significativement l'offre en termes de parcs-relais en mobilisant des acteurs pour déterminer la localisation et prévoir les emprises nécessaires des futurs parcs-relais à l'horizon 2030. Ces choix s'effectueront en cohérence avec ceux opérés par les Scot voisins dans ce domaine.

### Passer de l'étoile à la toile

Afin de viser une desserte de l'ensemble du territoire, passant notamment par un meilleur maillage, il faut prévoir, au-delà de la mise en place d'un système radial, le déploiement de lignes de rocade permettant d'évoluer progressivement du modèle de l'étoile vers celui de la toile : ce maillage s'appuie par exemple sur la mise en place de lignes structurantes nord-sud dans le Centre-Est, et sur le prolongement de la ligne de l'Ouest lyonnais vers Givors ainsi que sur la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux.

Dans cette optique, le Scot préconise la recherche de solutions alternatives de financement, tant auprès des usagers concernés (péages/taxes) qu'auprès des territoires partenaires à l'échelle métropolitaine. Dans ce cadre, le Scot soutient l'idée d'une organisation des transports à l'échelle métropolitaine assurant participation politique et financière élargie au développement du système de transport.

## URBANISER PRIORITAIREMENT AUTOUR DU RER

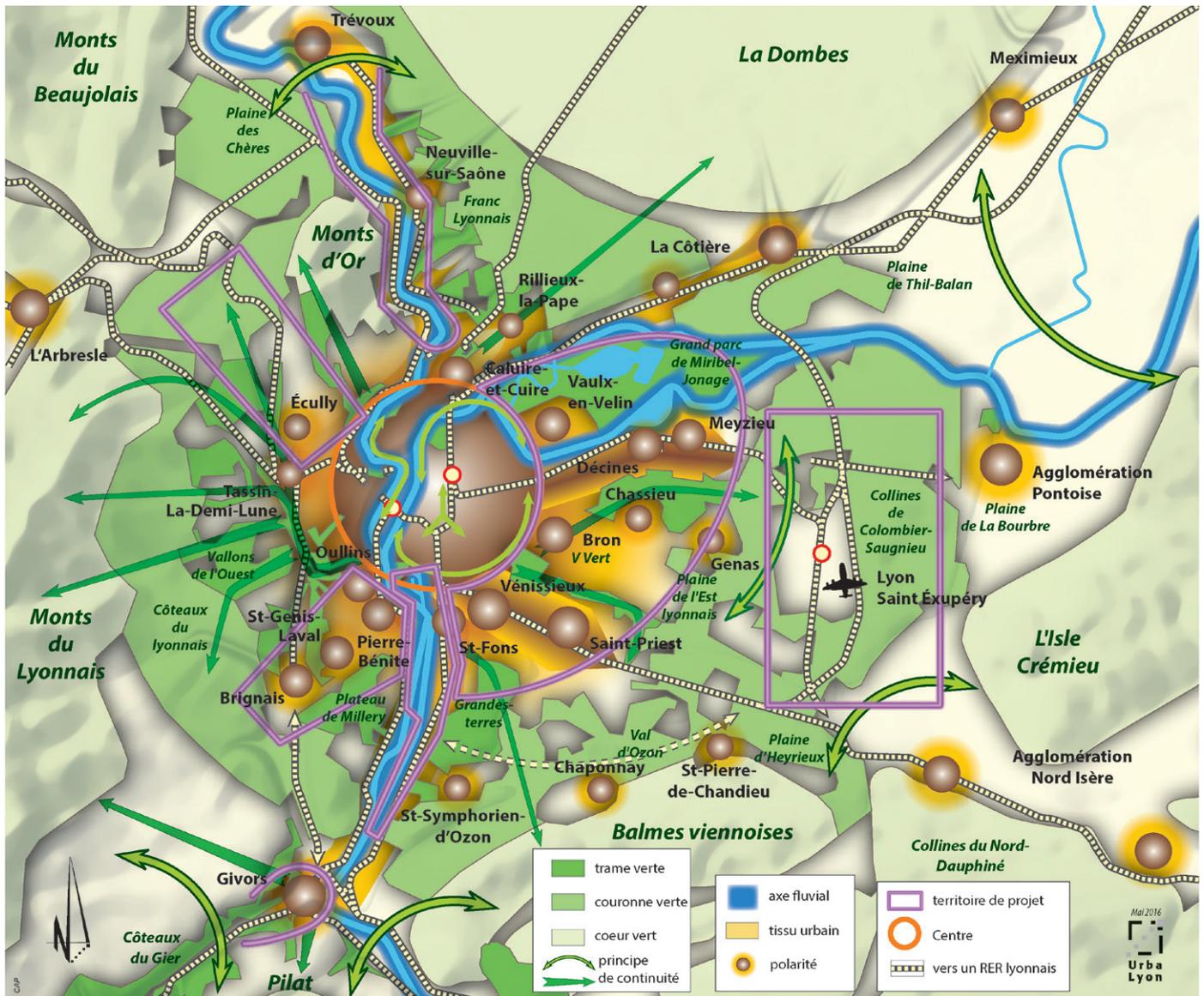
### Localiser prioritairement le développement autour des gares

Il s'agit de localiser prioritairement le développement urbain résidentiel et les pôles d'emplois, notamment tertiaires, d'abord dans les secteurs situés à proximité immédiate des gares et stations du RER, ensuite dans des périmètres plus larges où le rabattement par d'autres modes apparaît pertinent.



La gare de Sathonay-Rillieux

La géographie du projet : l'agglomération



## 3. GEOGRAPHIE DU PROJET

La partie qui suit a un statut différent de celle qui précède. Elle constitue une déclinaison des orientations générales d'aménagement sur la base territoriale qui a servi de support aux travaux des commissions réunies par le Sepal. Cohérentes avec les choix exprimés dans la partie précédente, ces orientations ont été débattues au sein de ces commissions.

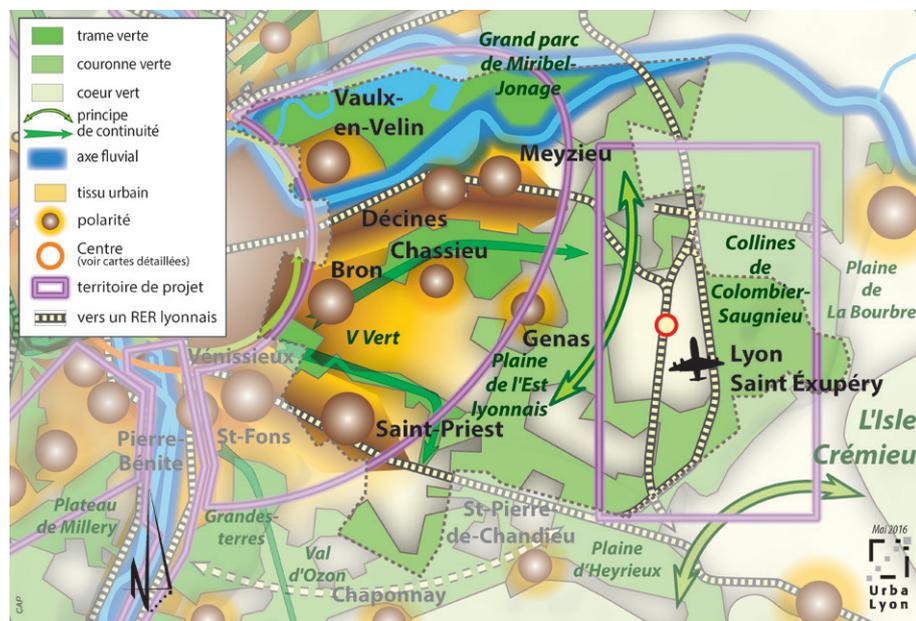
Cette partie du document a pour objet de faire le lien entre le Projet d'aménagement et de développement durables (qui correspond à la « vision politique ») et le Document d'orientation et d'objectifs qui le décline de façon prescriptive.

### 3.1 Un mode de développement de grande qualité pour l'Est lyonnais

Le Scot fait de la qualité du développement de l'Est une obligation. S'il inscrit le projet d'aménagement dans la logique des schémas de planification passés qui ont localisé dans la plaine de Lyon – réalités de la géographie obligent – zones de développement, équipements d'agglomération et grandes infrastructures, il souhaite orienter le développement de l'Est lyonnais dans une ambition beaucoup plus forte de qualité et de cohérence, par opposition au modèle passé qui a privilégié les aménagements massifs, selon une politique de « zoning ».



#### La géographie du projet : l'Est



#### LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT

##### L'espace économique central de l'aire métropolitaine

Les développements économiques récents de l'Est lyonnais et de Lyon-Saint Exupéry, associés à l'émergence plus à l'est des parcs d'activités de la Plaine de l'Ain (PIPA) et de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau (parc d'activités de Chesnes, etc), mettent en évidence un glissement du centre de gravité économique de l'agglomération de la ville-centre vers la plateforme multimodale.

Cette évolution amène le Scot à revenir pour l'Est lyonnais le rôle de polarité économique centrale de l'aire métropolitaine lyonnaise.

##### La porte d'entrée internationale de l'agglomération

Avec la présence de l'aéroport et de la gare de Lyon-Saint Exupéry et, à un degré moindre, de l'aéroport d'affaires de Lyon - Bron, l'Est lyonnais s'affiche comme « la porte d'entrée internationale » de l'agglomération lyonnaise et à ce titre a vocation à accueillir des fonctions métropolitaines supérieures.

## Viser une croissance économique plus qualitative et plus économe d'espaces

L'Est lyonnais dispose d'importantes réserves de long terme pour du développement économique, réserves notamment localisées autour de la rocade Est, de Porte des Alpes et de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, mais le développement économique ne s'opère plus seulement sur les zones d'activités détachées du fonctionnement urbain. Le Document d'orientation et d'objectifs arbitre sur les réserves économiques nécessaires à long terme afin de mieux cibler, notamment à l'Est, les secteurs clés à réserver et les conditions requises pour leur développement.

## Requalifier les sites économiques actuels pour recomposer la ville

La poursuite de la requalification et de la reconversion des sites actuels est une priorité (densification, offre de services), notamment dans l'Est lyonnais dont le paysage est fortement marqué par de grandes zones industrielles aux aménagements vieillissants. Le devenir de la ZI de la Soie-la Rize, dans un secteur en renouvellement par le biais du Carré de Soie et du projet du Boulevard Urbain Est, mérite une attention particulière, ainsi que le devenir du secteur commercial autour de la RN6. Les moyens qui sont alloués aux opérations de requalification devront ainsi être renforcés.

La recomposition de la base industrielle de l'Est de l'agglomération pourra notamment s'appuyer sur la dynamique des pôles d'excellence et de compétitivité, sur les systèmes de transport et la santé, le renforcement des sites d'enseignement et de recherche et le développement de pôles d'accueil du tertiaire supérieur (Porte des Alpes, Carré de Soie, Lyon-Saint Exupéry). Le maintien d'un équilibre entre les pôles commerciaux périphériques et le commerce dans les centres urbains, la création de villages d'artisanat ou de pôles de services dans les polarités urbaines accompagneront l'essor de l'économie de services à la personne.

## L'Est, un secteur clé pour répondre à l'ambition de croissance résidentielle

Plusieurs territoires de l'Est lyonnais se portent candidats à la croissance démographique : le Scot souhaite prolonger les opérations d'aménagement et de renouvellement urbain qui impulsent déjà un renouveau et une diversification de l'offre d'habitat à une échelle plus large. Pour répondre aux besoins en logement, un scénario plus volontariste que celui permis par les Pos et les PLU actuels est retenu par le Scot, permettant d'accueillir environ le quart de la croissance de l'agglomération (de l'ordre de 40 000 habitants supplémentaires). L'objectif est de privilégier le renouvellement des tissus déjà urbanisés, en renforçant les centres et centres de quartiers. Ce développement se structurera autour des polarités urbaines (notamment dans la première couronne Est) et à proximité des gares des axes structurants de transports collectifs (tramway express, ligne Lyon-Grenoble en lien avec le tramway T4).

Les réserves d'extension seront utilisées avec le souci de respecter les ressources naturelles, prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, et en privilégiant des formes urbaines mixtes répondant à de fortes exigences environnementales.

Cette croissance démographique doit s'accompagner d'une offre de services et d'équipements adaptée, ce qui implique donc une solidarité d'agglomération, notamment financière, en direction des communes qui porteront la croissance future.

## Combiner les développements économique et résidentiel

Le Scot fait le choix de formuler pour l'Est un projet de territoire ambitieux et de qualité, qui va conduire, dans le cadre de ses orientations générales, à rompre avec un mode de développement peu valorisant et à concevoir une nouvelle organisation des espaces économiques, résidentiels et naturels, fondée sur une exigence de qualité et de mixité, dans un contexte général de tertiarisation de l'économie.

## Un lieu emblématique de la ville durable du futur

Pour atteindre les précédents objectifs de développement économique et résidentiel, le Scot entend infléchir très sensiblement le modèle de développement des dernières décennies. Les orientations définies par le Scot visent une ambition de qualité, de mixité des usages, de cohérence, de gestion plus économe de l'espace et de respect des valeurs environnementales.

Le Scot souhaite notamment faire de l'Est lyonnais un lieu emblématique de la protection et de la valorisation du « réseau vert » et du « réseau bleu », avec :

- l'ambition de faire projet et de mailler entre eux les principaux espaces naturels et agricoles de la « trame verte » (Grand Parc de Miribel-Jonage, Grand Large, plaine du Biézin-V Vert nord (au sens du Sdal), parc de Parilly-Feuilly) et de la « couronne verte » d'agglomération (plaine de l'Est lyonnais, plaine d'Heyrieux) ;
- la volonté de développer autour des berges du canal de Jonage et du Grand Large une ville de qualité tournée vers les espaces en eau.

Pour assurer à terme une desserte efficace et équilibrée de l'Est lyonnais, le Scot préconise également de mettre en œuvre une véritable organisation globale et multimodale des déplacements, faisant plus de place aux transports collectifs ferroviaires et urbains et aux modes doux pour offrir une alternative crédible à l'automobile.

Au final, il sera recherché pour l'Est lyonnais un modèle urbain intensif privilégiant le renouvellement, conjugué à une présence végétale forte autour du concept de « parc habité » développé dans le cadre de l'opération Carré de Soie.

## LE CHOIX DE LA SOLIDARITÉ

### Une croissance qui bénéficie à tous

Les projets qualitatifs portés par le Scot ne doivent pas empêcher les habitants actuels d'y construire un parcours résidentiel. A l'échelle de l'est de l'agglomération, le choix de la solidarité implique de produire des logements diversifiés pour répondre à toute la demande, de mieux répartir le parc de logements sociaux, de maintenir une offre abordable dans les territoires soumis au renchérissement des prix – notamment en raison du Projet d'intérêt général (PIG) de Lyon-Saint Exupéry – et de diversifier l'offre en logements dans les territoires en renouvellement urbain.

### Des politiques fortes pour la cohésion sociale

La réussite du projet de croissance démographique de l'Est dépendra en grande partie des politiques d'accompagnement qui seront mises en place pour permettre le brassage et la cohésion sociale : les politiques d'espaces et équipements publics sont en effet à la fois facteurs d'attractivité et de solidarité.

Elles nécessiteront de la part de l'agglomération un effort financier important. L'agglomération poursuivra les actions engagées dans les Grands projets de ville et les opérations de renouvellement urbain qui devront profiter plus largement des dynamiques de l'agglomération : le projet du Centre-Est permettra notamment l'intégration des quartiers de la première couronne dans un projet de développement urbain solidaire à une échelle élargie. Les politiques publiques doivent prendre en compte les problèmes d'accessibilité financière et culturelle des populations aux équipements, dans un objectif de mixité.

### Des politiques d'éducation nécessaires au projet de l'Est lyonnais

Le Scot porte une attention particulière aux politiques d'éducation : la répartition de l'offre scolaire, les politiques renouvelées d'éducation prioritaire, l'évolution des équipements scolaires et de leurs périmètres de recrutement, le développement de projets éducatifs locaux, devraient avoir un impact important sur le renouvellement urbain et l'attractivité résidentielle d'une part, et sur la diversité sociale et la lutte contre les inégalités d'autre part.



Nouveau centre, Vaulx-en-Velin

## LE CHOIX D'UNE ORGANISATION URBAINE MULTIPOLAIRE

### Construire un réseau métropolitain de transports collectifs et organiser la multimodalité

À l'est de l'agglomération, le réseau express métropolitain est constitué de la ligne Lyon-Grenoble et de la ligne de tramway express T3 ainsi que des prolongements éventuels en direction de Pont-de-Chéruy et des Portes de l'Isère.

Le Document d'orientation et d'objectifs précise le rôle des différentes gares, et particulièrement l'inscription d'une desserte spécifique du territoire de l'Est lyonnais. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise rendra possible, à l'horizon 2020, l'interconnexion de la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry avec le réseau ferroviaire métropolitain et inter-cités.

Le développement de transports collectifs urbains est nécessaire pour mailler le réseau d'agglomération (lignes A7 et A8), desservir le secteur Porte des Alpes – Eurexpo et permettre le développement attendu dans la partie centrale du Centre-Est depuis Eurexpo en direction de Genas et de Lyon-Saint Exupéry.

Le réseau autoroutier traversant les secteurs denses (boulevard Laurent Bonnevay et A43) devra être traité afin d'en réduire les nuisances pour les populations riveraines.

Le Scot souhaite organiser les interconnexions entre le réseau routier et le réseau métropolitain de transports collectifs. Des parcs relais de taille importante se localiseront en dehors des zones agglomérées. Dans les secteurs urbanisés, le rabattement en transports collectifs et modes doux sera privilégié. L'organisation de grands parcours à vocation de loisirs pour les modes doux sera complétée d'un maillage local qui pourra aussi permettre le rabattement sur les arrêts de transports collectifs.

### Conforter les polarités existantes et en promouvoir de nouvelles

Sur l'Est lyonnais un modèle urbain équilibré et hiérarchisé sera privilégié avec l'objectif de structurer l'urbanisation :

- autour des polarités urbaines identifiées dans le Scot : Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu, Bron, Saint-Priest, Chassieu et Genas (polarité relais);
- autour des corridors urbains identifiés dans le Scot (axes T2, T3, A8, route de Genas, route d'Heyrieux), considérés comme des secteurs prioritaires d'intensification du développement urbain permettant d'évoluer vers une ville plus mixte autour des axes de transports collectifs.

### Conforter les équipements nécessaires sur les polarités

Le Scot est attentif à la concentration des équipements de santé au centre de l'agglomération qui pourrait porter préjudice à l'accessibilité aux soins dans les bassins de vie et au projet de développement de l'Est. Le maintien d'équipements dans les polarités urbaines du territoire est un enjeu pour la réussite du projet Centre-Est et la mise en œuvre effective du principe de multipolarité. La demande d'implantation d'un lycée dans le grand Est lyonnais participe de cet objectif.

Respectueux de l'environnement et relié au réseau de transports collectifs structurants, le projet de réaliser un grand équipement métropolitain concrétisera la volonté de conduire un projet de territoire de qualité dans l'est, participant au rayonnement de l'agglomération.

Le même principe est mis en avant pour l'équipement commercial de l'Est lyonnais où le Scot fixe comme orientation :

- une implantation privilégiée du commerce de proximité dans chaque commune,
- une implantation privilégiée du commerce de bassin de vie dans les polarités urbaines identifiées,
- une meilleure répartition du commerce d'agglomération au-delà de Porte des Alpes sur plusieurs polarités commerciales : Puisoz, Carré de Soie, Montout-Peyssillieu et RD 306 Est.

## FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

### Développer la trame verte pour valoriser le territoire de l'Est

Le développement de la « trame verte » est une orientation centrale pour l'Est lyonnais, qui possède un patrimoine naturel peu visible mais majeur : la protection de la « trame verte » contribuera pleinement à la valorisation des territoires. Consolider le « V Vert Nord » (plaine du Biézin) et amplifier ses liens avec l'Est lyonnais (collines de Genas, Pusignan, bois des Pies à Saint-Laurent/Saint-Bonnet-de-Mure), ainsi qu'en direction du centre de l'agglomération (par le parc de Parilly, l'Anneau Bleu et le Rhône) est prioritaire.

### Ancrer l'agriculture de la plaine de l'Est lyonnais

L'inconstructibilité ne suffit pas à préserver les « coupures vertes » : le maintien d'espaces de respiration dépendra en grande partie de l'ancrage de l'agriculture dans le territoire. Les politiques conduites par les différentes collectivités doivent contribuer à l'émergence d'un projet économique

pour les activités agricoles (diversification, vente directe, biocarburants) qui puisse être le garant de la pérennité de la couronne agricole, depuis Jons jusqu'aux collines de Saint-Bonnet-de-Mure, en lien avec la plaine d'Heyrieux et les territoires voisins (collines de Colombier-Saugnieu/plaine de la Bourbre), autant d'espaces à gérer et à faire vivre, aux travers d'outils spécifiques (périmètres d'intervention prioritaire du Conseil Général, etc.).

### Relier les espaces de loisirs naturels

Pour bâtir un projet attractif sur le plan résidentiel et pour répondre à la demande en espaces de loisirs naturels de proximité, le Scot prend le parti de développer le rayonnement des sites existants, à travers leur mise en réseau, fondée sur des pratiques actives (vélo, etc.) : il s'agit d'aménagements de type « voies vertes », de la mise en valeur de la « liaison entre les forts », mais également de la mise en réseau du Grand Parc Miribel-Jonage et des aménagements de l'Anneau Bleu, avec les espaces naturels situés en amont (Boucles du Rhône/plateau de Crémieu et plaine de l'Ain), en s'appuyant notamment sur la véloroute du Léman à la mer (projet ViaRhôna).



Genas et la plaine de l'est lyonnais

## Vers un projet de territoire de qualité respectueux de l'environnement

Le Scot fixe des conditions au développement : la poursuite de l'aménagement de l'Est doit se faire en respectant le principe d'éco-conditionnalité énoncé. L'aménagement de l'espace interdépartemental autour de Lyon-Saint Exupéry, le maillage ferroviaire, le développement du Centre-Est, l'adaptation de l'agriculture, le devenir du secteur des Quatre Chênes devront être compatibles avec la préservation des ressources en eau et avec une gestion raisonnée et durable des matériaux alluvionnaires. Le projet de territoire doit être l'occasion de donner corps à la création d'un grand paysage à l'est de l'agglomération couplé à son statut de porte d'entrée internationale de l'agglomération.

## LES TERRITOIRES DE PROJET

### Le Centre-Est

Depuis le boulevard Laurent Bonneval à l'ouest jusqu'à la rocade Est, depuis Vaulx-en-Velin au nord jusqu'à Vénissieux au sud, le Centre-Est occupe sur plus de 160 km<sup>2</sup> une position stratégique dans l'agglomération lyonnaise, entre la centralité historique de la ville de Lyon et la polarité métropolitaine du 21<sup>e</sup> siècle de Lyon-Saint Exupéry, et une position charnière entre les bassins de vie du centre (Lyon-Villeurbanne) et ceux de l'est de l'agglomération.

Avec une offre économique très développée et diversifiée (vastes zones industrielles productives, parcs tertiaires, pôles d'excellence et de compétitivité), le Centre-Est représente un pôle d'emploi majeur et concentre une part importante de la richesse économique de l'agglomération lyonnaise.

Le Centre-Est offre entre autre d'importantes marges pour le développement économique et résidentiel, à la fois en termes d'extension, de densification et de renouvellement de la ville et, à ce titre, représente un des lieux de l'agglomération offrant le plus fort potentiel d'évolution.

Riche de la diversité et de la jeunesse de ses habitants, riche de ses qualités paysagères à valoriser, riche de la dynamique de ses projets, le Centre-Est constitue pour le Scot un territoire clé du développement de l'agglomération lyonnaise, participant de manière privilégiée à l'extension de la Ville-Centre.

À l'image des stratégies élaborées dans de grandes capitales européennes (« Thomas Gateway » à Londres, « Milano Nord » à Milan, « 22 @ » à Barcelone), le Scot revendique, pour le développement durable et solidaire du Centre-Est, une double stratégie de projet faisant rimer ambition et qualité, et devant permettre dans le même temps de :

- faire participer le Centre-Est, avec le cœur de l'agglomération, au renforcement de l'attractivité internationale de Lyon,
- favoriser une ville à taille humaine, où se conjuguent qualité de vie et réussite sociale des habitants.

À cet effet, le Scot préconise quatre principes fondateurs pour le développement de ce territoire :

- faire projet autour de la nature en confortant la relation à l'eau, en préservant et renforçant les grandes continuités agricoles et naturelles, en valorisant les ressources naturelles et en encourageant la pénétration de la nature dans la ville ;
- favoriser une organisation globale et multimodale des déplacements qui permette une desserte équilibrée et performante de l'ensemble du territoire, et parallèlement, humaniser les grandes infrastructures (boulevard Laurent Bonneval, A43) qui constituent des coupures au sein du territoire et des nuisances pour les habitants ;
- proposer un nouveau modèle urbain qui permette de passer de la ville juxtaposée des grands ensembles et des lotissements pavillonnaires à une ville imbriquée et mixte, et d'accueillir les nouveaux habitants dans une ville renouvelée et densifiée disposant d'une offre culturelle diversifiée et faisant une place généreuse à la nature en s'appuyant notamment sur le concept de « parc habité » ;

- continuer à accueillir le développement économique mais sous des formes totalement renouvelées, avec une mixité accrue, une densification des sites existants, un repositionnement vers la plateforme de Lyon-Saint Exupéry et une nouvelle manière de concevoir les espaces commerciaux.

Au-delà des projets engagés (Carré de Soie, Montout, ZAC Berliet, etc.), ces principes sont susceptibles de trouver leur concrétisation sur un certain nombre de sites de projets emblématiques du changement de cap proposé pour ce territoire :

- l'agrafe Nord de Grand Clément à Décines - la Soie, en gommant le boulevard périphérique et en ouvrant Villeurbanne sur l'est lyonnais,
- l'agrafe Sud des États-Unis à la gare de Vénissieux en se réappropriant les rives du boulevard périphérique entre Lyon 8<sup>ème</sup> et Vénissieux,
- les centres des villes de Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu, Bron, Vénissieux et Saint-Priest : vers de véritables villes moyennes (polarités urbaines) autour des arrêts de transports collectifs structurants et des gares,
- le boulevard urbain Est : colonne vertébrale du Centre-Est par l'évolution vers une ville plus mixte à ses franges,
- les autres axes structurants (corridor urbain de T3, route de Genas, route d'Heyrieux, etc.) : pour passer d'une armature routière à une armature urbaine autour des axes de transports collectifs,
- les abords du canal de Jonage : une ville de qualité tournée vers les espaces en eau.



Le Grand Large, Décines-Charpieu

## L'espace interdépartemental autour de Lyon - Saint Exupéry

Au sein de l'espace interdépartemental de Lyon-Saint Exupéry, la démarche partenariale lancée à l'initiative du Préfet de Région a permis de définir une « stratégie guide de la Plaine Saint Exupéry ».

Elle a été intégrée au sein de la DTA de l'Aire métropolitaine lyonnaise en 2015.

Conformément à ce document cadre, le Scot, tout en reprenant également à son compte les orientations de la Charte de la Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL), identifie la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry comme la porte d'entrée internationale de l'agglomération (2<sup>e</sup> plateforme aérienne française après Paris, 3<sup>e</sup> gare de l'agglomération). Il fait le choix de construire avec les territoires voisins sur la plateforme et autour d'elle un pôle économique d'envergure métropolitaine à l'instar de la plupart des grandes plateformes aériennes européennes.

À cet effet, le Scot préconise trois axes de progrès pour structurer un développement ambitieux de cet espace qui soit à la fois à la hauteur des atouts et des potentialités qu'il possède et respectueux des populations qui l'habitent et des ressources naturelles (notamment l'eau) qu'il renferme.

**Le renforcement de la desserte est une condition majeure pour le développement de cet espace.**

- Renforcement de la desserte régionale et nationale voyageurs pour élargir la zone de chalandise de l'aéroport et lui permettre de se positionner comme l'aéroport d'un grand quart Sud Est de la France.
- Positionnement privilégié (LGV/CFAL) au carrefour des deux axes fret majeurs nord-sud et est-ouest.
- Renforcement de la desserte métropolitaine avec l'agglomération lyonnaise, l'agglomération pontoise et l'agglomération nord-iséroise.
- Développement économique fondé sur la complémentarité avec les territoires voisins (PIPA, Parc de Chesnes, ZI Meyzieu, ZI Lyon Sud-Est) et structuré autour :
  - d'une dorsale économique nord-sud de Pusignan à Saint-Laurent-de-Mure, disposant d'une situation privilégiée, de réserves foncières importantes et à même d'accueillir de grands projets économiques et industriels pour lesquels la DTA précise la localisation et la vocation. Des conditions particulières d'urbanisation doivent être définies pour assurer la cohérence des sites ;
  - d'une réserve à long terme dans la plaine d'Heyrieux, sur le site des Quatre Chênes, destinée à accueillir sous condition un parc technologique métropolitain de haute qualité (Portes du Dauphiné).

**La qualité de vie des habitants est une condition pour un développement durable de cet espace.**

Les contraintes qui pèsent sur ce bassin de vie du fait de la présence de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry ont conduit les collectivités concernées à prévoir un développement urbain limité, sauf sur la commune de Genas identifiée comme la polarité urbaine de ce bassin devant être raccordée au réseau de transports collectifs de l'agglomération lyonnaise et donc à même d'accueillir le développement résidentiel ainsi que les équipements et les services de niveau intermédiaire.

Le Document d'orientation et d'objectifs prévoit dans ses orientations (développement économique, développement des transports collectifs, protection des espaces naturels) les dispositions nécessaires pour assurer à cette population un cadre de vie de qualité et limiter les nuisances générées par le trafic routier.

**La protection des espaces naturels et des ressources naturelles qu'il possède constitue une autre condition pour un développement durable de cet espace.**

À cet effet, le Doo prévoit les orientations nécessaires pour assurer l'éco-conditionnalité du développement de cet espace :

- préservation des grands espaces agricoles constitutifs de la « couronne verte » d'agglomération et des principales liaisons assurant leur mise en réseau avec le centre de l'agglomération et les territoires voisins,
- préservation des ressources naturelles que constituent la Znieff, la nappe phréatique de l'Est lyonnais et gestion durable des matériaux alluvionnaires, notamment sur le site de la plaine d'Heyrieux,
- création d'un grand paysage sur la plaine de l'Est lyonnais à même de valoriser la porte d'entrée internationale de l'agglomération et de fournir un cadre de vie de qualité pour ses habitants.



Aéroport de Lyon-Saint Exupéry



Fort de son potentiel de développement, le val d'Ozon s'inscrit comme un acteur à part entière du rayonnement économique de l'agglomération. A cet effet, le Scot préconise un meilleur équilibre du ratio emploi/actif sur le territoire, afin de donner aux habitants des solutions de proximité en termes d'emplois. Il encourage d'une part la conception d'espaces d'activités mixtes, non spécialisés, et d'autre part de sites dédiés à l'activité économique de grande dimension pour être « visibles » : sites de Charvas et de Trénassets, parc d'activité du val d'Ozon et parc d'affaires des Portes du Dauphiné.

La desserte ferroviaire du territoire sera renforcée en gare de Sérézin-du-Rhône, en renforçant l'accessibilité aux gares de Vénissieux et de Saint-Priest, ainsi que par la réouverture de la gare de Tousieu-Chandieu. Pour préserver la vallée de l'Ozon et les collines, une mise en réseau des différentes entités naturelles et agricoles sera assurée. L'activité agricole, qui constitue pour le val d'Ozon une ressource importante et un vecteur d'attractivité, sera protégée, ainsi que le poumon vert que constituent les Balmes Viennoises.

### Créer à Givors le second Confluent de l'agglomération

Le Scot propose de construire autour du pôle Givors-Grigny un second Confluent, porteur d'une forte ambition urbaine et paysagère. La dynamique immobilière récente, les capacités de renouvellement urbain, l'excellent niveau de desserte ferroviaire, les qualités intrinsèques du cadre de vie (porte du Pilat, coteaux boisés, fleuve) et les grands tènements économiques mutables – près de 30 hectares localisés au cœur des tissus urbains – permettent une telle ambition. La polarité urbaine de Givors structurera à l'horizon 2030 un bassin de vie de l'ordre de 50 000 habitants autour notamment d'équipements intermédiaires de qualité (santé, éducation, culture, sport).

Considérant que les sites VMC et Fives Lille ont une vocation économique d'envergure métropolitaine – en raison de leur situation idéale (18 hectares en plein cœur de la polarité, à mi-chemin entre Lyon et Saint-Etienne) – le Scot souhaite que l'urbanisation de ces zones se fasse en faveur d'activités diversifiées (au-delà de la seule activité commerciale) et qu'elle s'appuie sur la dynamique stéphanoise et sur la proximité de la Vallée de la chimie, en tirant partie du réseau express métropolitain (gare de Givors-Ville).

### Vénissieux – Saint-Fons : un territoire à reconquérir et à développer,

Le Scot souhaite valoriser le fort potentiel de renouvellement urbain des communes de Vénissieux et de Saint-Fons, dotées par les investissements passés d'un très bon niveau d'équipement général et parfaitement connectées au réseau de transport express (lignes Lyon-Grenoble, Lyon-Vienne et métro D) et au réseau de transport collectifs d'agglomération (tramway T4). Ce secteur constitue une polarité qui structure le bassin de vie et d'emplois du sud-est de l'agglomération.

Dans une logique d'intégration au territoire de projet « Centre-Est », ce secteur a vocation à accueillir un projet urbain et paysager ambitieux, apte à le rendre attractif et à permettre une croissance démographique indispensable après la période de déprise des années 1970-1980. Par ailleurs, le bassin de vie de Vénissieux Saint-Fons est un des grands pôles d'emplois de l'agglomération (zones industrielles de Lyon Sud-est et de Saint-Fons). Avec le terrain du Puisoz, il dispose d'un site rare, bordé par le périphérique et le parc de Parilly et desservi par le métro et le tramway. Il dispose de deux gares, dont l'une est interconnectée avec le métro. Ce secteur est donc porteur d'atouts majeurs pour l'avenir de l'agglomération. Le Scot le positionne comme un espace-clef de développement, centre de gravité d'un axe Saint-Etienne/Lyon-sud/Grenoble.



Saint-Symphorien-d'Ozon

## LE CHOIX DE LA SOLIDARITÉ

### Diversifier l'offre de logements pour accueillir toutes les populations

Le secteur sud, fortement contributeur en logements sociaux – par le biais des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Givors – et en capacité d'accueillir une part importante de la croissance résidentielle de l'agglomération, se doit aussi d'attirer de jeunes ménages et des populations aux revenus médians, afin d'assurer une plus grande diversité de population. A l'image de l'ensemble de l'agglomération, il doit également répondre à l'exigence d'une meilleure répartition du logement social sur son territoire. Les efforts menés par les Grands projets de ville et par les Opérations de renouvellement urbain (Vernes, Vallon, Jayon, centre ville de Givors, plateau des Minguettes à Vénissieux, centre de Saint-Fons) doivent être poursuivis pour décloisonner les territoires et insuffler de nouvelles dynamiques.

### Les politiques d'équipement public au centre des dispositifs

La réussite du projet de croissance démographique du Sud dépendra en grande partie des politiques d'accompagnement qui seront mises en place pour permettre la diversité et la cohésion sociale. A ce titre, les politiques d'équipements publics sont des facteurs déterminants pour l'attractivité du sud de son territoire (sport, santé, et éducation).

La création de villages d'artisanat ou de pôles de services dans les polarités urbaines accompagneront l'essor de l'économie de services à la personne.

## LE CHOIX D'UNE ORGANISATION URBAINE MULTIPOLAIRE

### Structurer le territoire en fonction des lignes ferroviaires de la vallée du Rhône et du secteur de l'Ozon

Le Scot soutient les actions susceptibles de renforcer l'accessibilité du pôle d'emploi, d'équipements et de service de Givors-Grigny d'une part, mais aussi du sud-est de l'agglomération jusqu'au val d'Ozon. Il souscrit au choix de développer les pôles multimodaux (Givors, Vénissieux), pour permettre la desserte des bassins de vie correspondants. Un choix de gare de rabattement pour le val d'Ozon devra être effectué et une politique d'arrêt sur les lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Vienne définie. La Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO) a d'ores et déjà fait le choix de désigner la gare de Sérézin-du-Rhône. Plus au nord, sur l'axe Lyon-Grenoble, une réflexion doit être conduite avec les élus du Nord-Isère pour arrêter le choix d'une gare de rabattement, notamment la gare de Toussieu-Chandieu pressentie par les élus du Sivom de l'Ozon.



Plateau des Minguettes, Vénissieux

## Améliorer l'existant et créer de nouvelles liaisons

Compte tenu de l'ambition de bâtir progressivement un pôle majeur d'équilibre autour de Givors, le Scot soutient la mise en place de deux liaisons nouvelles indispensables à l'accessibilité du territoire. Il s'agit de mettre en place une liaison voyageurs entre Brignais et Givors d'une part, et de créer un nouveau franchissement sur le Rhône au niveau du pôle givordin. D'autre part, ces deux projets ne doivent pas occulter les besoins de traitement des axes A47 et RD386.

Plus au nord, l'aménagement de franchissements supplémentaires au débouché de l'A450 d'une part et dans le cadre du bouclage du périphérique d'autre part amélioreront les conditions de circulation entre les deux rives du Rhône.

## Deux sites de projet urbain pour conforter les polarités

### L'agrafe Sud-Bonnevay

La reconstitution des liens urbains entre les quartiers éclatés de Vénissieux et Lyon 8<sup>e</sup> via le Puisoz est un objectif fixé par le Scot pour assurer la reconquête par l'urbanisation des rives du boulevard Laurent Bonnevay qui, au fil de son aménagement, a progressivement « mis à l'écart » la vie de quartier et dégradé la qualité de vie des territoires desservis. Cette recomposition urbaine nécessite une évolution de l'infrastructure routière (diminution des vitesses, réduction de l'emprise, réaménagement des carrefours) afin de faciliter son intégration au tissu existant.

### La confluence givordine

Le Rhône constitue une valeur commune aux habitants de Givors et à ceux du reste de l'agglomération lyonnaise. Le projet de Seconde Confluence, concernant le Rhône et le Gier, vise à développer sur la polarité urbaine de Givors-Grigny des aménagements de qualité qui prendront en compte la valorisation du fleuve, en cohérence et en complémentarité avec le projet de territoire porté par les communes de l'Ozon sur l'autre rive.

## FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

### Constituer une trame verte autour du système de vallées et de plateaux

Sur le secteur sud, le Scot s'attache à assurer la valorisation du réseau maillé des espaces naturels et agricoles de manière à le rendre plus lisible. Il s'agit notamment de valoriser la confluence entre le Gier et le Rhône, à Givors, par un réaménagement et une revalorisation des berges du Rhône et du Gier afin de souligner le caractère paysager, patrimonial et culturel du fleuve. En lien avec la mise en valeur des vallées, le Scot fait le choix de conforter la protection des deux plateaux limitrophes (Grandes terres et plateau arboricole de Irigny/Charly) pour lesquels le maintien de l'activité agricole est aussi un gage de qualité de vie pour les territoires avoisinants. La pérennisation des deux « cœurs verts », Pilat et Balmes viennoises, sera également assurée par des dispositions prescriptives. Concernant plus particulièrement les Balmes, grand espace de nature entre Lyon, l'agglomération Porte de l'Isère et Vienne, il s'agira d'enrayer la déprise agricole et de renforcer la fonction d'espace de nature et de détente.

## Un projet pour l'agriculture du val d'Ozon

Du plateau des Grandes Terres à la vallée de l'Ozon et à la plaine d'Heyrieux, les milieux remarquables et la nature ordinaire côtoient les grands sites agricoles irrigués et remembrés de grandes cultures. Alors que ces espaces constituent une ressource économique pour le territoire, vecteur d'attractivité et de qualité de vie, ils sont aussi soumis à de fortes pressions urbaines qui les fragilisent.

L'occupation agricole dominante s'appuie sur des entités homogènes qu'il est nécessaire de maintenir pour ancrer cette activité dans un territoire en mutation. Un véritable projet économique agricole doit permettre d'y parvenir, en créant des liens entre agriculteurs et habitants, et en faisant émerger des solutions de valorisation innovantes.

## Relier les espaces de nature

La mise en réseau des espaces de nature (intégrant la préservation des milieux aquatiques de grande qualité du Val d'Ozon), entre eux mais aussi avec le territoire urbain, a vocation à renforcer leurs fonctions écologiques, paysagères et récréatives. Sur le territoire sud, le Scot fait donc le choix de valoriser l'offre de loisirs et de nature par un système de cheminements de loisirs et de découverte sur les rives du Rhône (voie verte du Léman à la mer), le long du Gier et vers le Pilat, au cœur de la vallée de l'Ozon et entre le plateau des Grandes Terres et les Balmes viennoises.



Givors

## LES TERRITOIRES DE PROJET

### Inscrire le site de Givors – Loire-sur-Rhône dans un schéma portuaire à l'échelle régionale

Le Port Lyon-Edouard Herriot (PLEH) et le site de Givors–Loire-sur-Rhône constituent des points d'ancrage du système portuaire du sud de l'agglomération. Ils répondent aux besoins de l'agglomération lyonnaise en matière de plateforme multimodale de rupture de charge permettant de massifier les flux de marchandises qu'elle engendre et de tirer tout le parti possible de la voie d'eau. Le Scot souscrit au maintien d'un port fluvial au centre de l'agglomération lyonnaise (PLEH), conformément à la charte partenariale de juin 2005, et soutient le redéploiement du site de Givors –Loire-sur-Rhône dans une perspective métropolitaine, pour des activités liées à la voie d'eau, et en cohérence avec les objectifs poursuivis par le Scot des Rives du Rhône (Cf. charte du site industrialo-portuaire de Givors - Loire-sur-Rhône de juin 2009).

La dimension du site –105 hectares– et son accessibilité multimodale lui confèrent un caractère « d'envergure métropolitaine » reconnu comme tel par la DTA. En étroite convergence avec le Scot des Rives du Rhône, dont relève 80% de cet ensemble foncier, le Scot de l'agglomération lyonnaise confirme la vocation économique des tènements EDF et CNR dans leur globalité. Le Scot soutient également le redéploiement du site de Givors–Loire-sur-Rhône vers des activités tirant mieux parti de la voie d'eau et du fer, modes qui

autorisent une massification des flux avec un impact environnemental moindre que le transport routier : pourront notamment être accueillies ou maintenues les filières de l'énergie, des produits métallurgiques et de la valorisation/recyclage des déchets industriels, qui utilisent au mieux la trimodalité du site. Cette réorientation doit rester soucieuse de la valeur ajoutée locale, sous forme notamment de tertiaire industriel associé aux activités dominantes. L'insertion environnementale de ces activités sera particulièrement soignée et les autres usages du fleuve ménagés.

### Accompagner le redéploiement des activités de la Vallée de la chimie

Le Scot considère la Vallée de la chimie comme un secteur clef pour conforter son socle productif. Le redéploiement des activités doit s'appuyer sur le pôle d'excellence et de compétitivité chimie et environnement et sur l'élaboration d'un projet d'aménagement progressif et adapté.

En cela, le Scot vise une démarche ambitieuse destinée à accompagner la régénération industrielle. L'évolution des activités du port pétrolier de Givors pourra en l'occurrence servir de référence. A long terme, la reconversion progressive des activités pourrait libérer des tènements pour une réurbanisation de qualité sous la forme d'activités économiques (industrielles ou tertiaires), et s'accompagner d'une dynamique résidentielle dans les communes limitrophes libérées partiellement des contraintes réglementaires liées aux risques technologiques.



Ancienne centrale électrique de Loire-sur-Rhône



Vallée de la chimie, Feyzin

### 3.3 L'Ouest : participer à la dynamique de l'agglomération avec les territoires voisins

Sur le secteur ouest, le Scot de l'agglomération lyonnaise inscrit son projet d'aménagement et de développement durables dans la perspective d'une approche ouverte et constructive avec le Scot de l'Ouest lyonnais du fait des interdépendances qui lient les deux territoires. Il apparaît nécessaire de faire converger les objectifs des deux projets en matière de développement résidentiel, de développement économique, de système de transport et de préservation des espaces naturels.

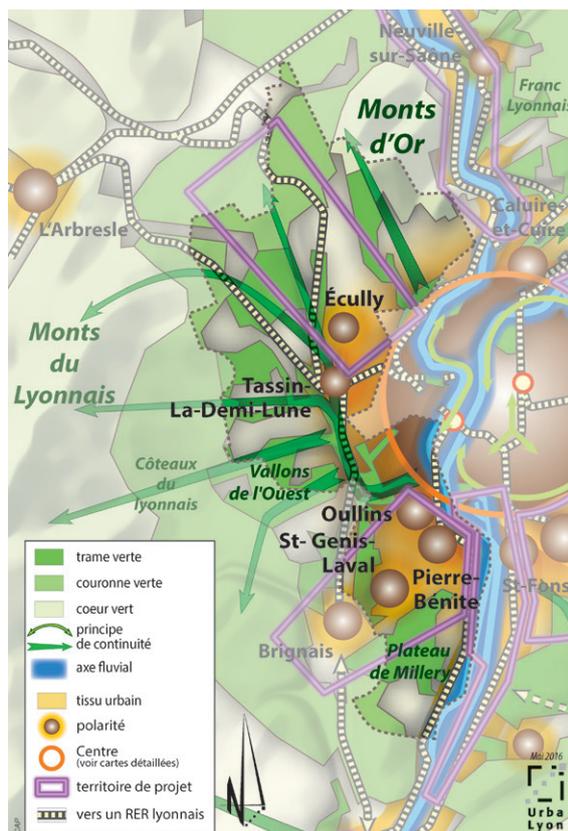
Dans ce cadre de réflexion élargie, le projet de territoire s'inscrit pleinement dans les choix de croissance résidentielle, de croissance économique et de solidarité en faisant sienne les volontés d'accueil des populations de toutes conditions et de confortement des pôles économiques d'agglomération. L'Ouest lyonnais doit se développer selon trois axes préférentiels, structurés par des polarités urbaines, deux sites de portes économiques d'agglomération et un réseau de tram-train interconnecté.

Le développement de l'Ouest est conditionné par le renforcement de son accessibilité, aussi bien au niveau routier (bouclage du périphérique) qu'en transports collectifs (réseau express et réseau d'agglomération).

La préservation de la « trame verte », le maintien de la couronne des espaces agricoles et la valorisation du potentiel d'équipements de loisirs doivent être les garants d'un développement urbain harmonieux.



La géographie du projet : l'Ouest



### LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT

#### Une accessibilité à renforcer

Le choix du développement dans l'ouest lyonnais nécessite d'améliorer son accessibilité par rapport au reste de l'agglomération lyonnaise physiquement contrainte par les barrières géographiques que constituent la colline de Fourvière et le Rhône. La priorité est clairement donnée à l'amélioration de la desserte en transports collectifs avec le développement du tram-train de l'ouest lyonnais, le prolongement de la ligne B du métro jusqu'au site des Hôpitaux Sud, la réouverture de la ligne Brignais-Givors, l'amélioration de l'offre sur la ligne Lyon-Givors et le renforcement du maillage par les transports collectifs d'agglomération. La réalisation du tronçon ouest du périphérique (TOP), associée à une optimisation des connexions au réseau structurant de transports collectifs, apparaît également nécessaire, notamment pour le développement du sud-ouest de l'agglomération.

## Participer à l'ambition métropolitaine fondée sur l'innovation et la compétitivité

L'ambition métropolitaine portée par le Scot se traduit notamment au travers des pôles d'excellence et de compétitivité. En lien avec les pôles d'enseignement et de recherche d'Ecully et de Marcy-l'Etoile, l'ouest de l'agglomération est directement concerné par quatre de ces pôles dans le secteur d'Ecully (textiles techniques et fonctionnels), de Vaise (loisirs numériques), de Marcy-l'Etoile (santé) et de Pierre-Bénite (chimie et environnement). Le Scot confirme le rôle stratégique que jouent ces sites par rapport à l'ambition métropolitaine de l'agglomération.

## Privilégier un modèle urbain économe d'espace

Le projet de territoire mise sur la forte vitalité du renouvellement du tissu urbanisé dans l'ouest pour privilégier une croissance résidentielle intensive par opposition à un développement de l'habitat pavillonnaire très consommateur d'espace et générateur de mobilité automobile. Cette orientation doit garantir la préservation de la « trame verte » (vallons de l'ouest lyonnais) et de la couronne agricole (plateaux de l'ouest lyonnais).

Au-delà des polarités urbaines et des secteurs directement desservis par les gares du réseau express métropolitain, l'organisation urbaine doit être renforcée autour de sites de projet : les trois sites d'agrafe urbaine de Gerland–Confluence–Oullins la Saulaie, Vaise–Tassin-la-Demi-Lune et Vaise–Duchère–Pôle d'enseignement et de recherche d'Ecully, ainsi que les deux corridors urbains du territoire Tassin-la-Demi-Lune–Vaugneray, et Sainte-Foy-les-Lyon – Francheville ayant vocation à être desservis par des lignes de transport collectif d'agglomération, doivent donc être les secteurs privilégiés de cette intensification du développement urbain.

## Tirer parti des grands tènements mutables

Plusieurs réserves foncières offrent l'opportunité de grands programmes d'habitat et d'activités mixtes pour l'avenir. Il s'agit en premier lieu du secteur de la Saulaie à Oullins : ce site a vocation à porter un projet urbain fort et dense, dans le cadre de l'agrafe urbaine Gerland – Confluence – Oullins la Saulaie, en raison de sa situation à l'entrée sud de l'agglomération et de sa connexion au réseau express métropolitain (ligne Lyon–Givors et métro B). Plus à l'ouest, le site des Hôpitaux Sud à Saint-Genis-Laval offre également un potentiel qui peut être valorisé sous condition d'une desserte efficace en transports collectifs (prolongement du métro B).

Enfin, à un degré moindre, l'ancien site du Conseil Régional, à Charbonnières-les-Bains, constitue une troisième opportunité.

## Poursuivre la concertation avec les territoires voisins pour conforter la base productive

Les projets de développement économique visant à conforter la base productive de l'ouest de l'agglomération doivent être partagés avec les territoires limitrophes concernés par l'arrivée de l'A89, au regard de la forte interdépendance avec le territoire du Scot de l'Ouest lyonnais. Au nord, le Scot réaffirme le positionnement de ce territoire sur le tertiaire supérieur et l'accueil de très petites entreprises (TPE) à travers la constitution de nouvelles réserves foncières. Au centre, le projet identifie le site économique de Marcy-l'Etoile dont il faut préserver les capacités de développement. Au sud, le Scot a la volonté de constituer un projet ambitieux autour d'une Porte Sud-ouest ayant vocation à être réaménagée avec l'arrivée de l'A45 et la réalisation du TOP.

## LE CHOIX DE LA SOLIDARITÉ

### Diversifier le parc de logements

Le projet de territoire vise un effort significatif, à poursuivre sur un temps long, pour l'accueil de populations jeunes ou à revenus modestes et intermédiaires. Il s'agit de diversifier l'offre de logements pour favoriser sur place les parcours résidentiels de ces ménages aujourd'hui contraints de s'éloigner de l'agglomération pour trouver un logement adapté. Il s'agit également de répondre aux besoins des étudiants des pôles d'enseignement et de recherche, et aux personnes âgées du territoire.

### Développer l'offre de logements pour les populations modestes

La production de logement social doit être une préoccupation constante, notamment dans les communes les moins équipées, et dont le parc ne répond pas aux besoins des jeunes ménages, des personnes défavorisées et des salariés à bas revenus. Au-delà des dynamiques amorcées dans les programmes locaux de l'habitat successifs, un palier doit être franchi dans le volume de logements produits afin de tendre réellement vers une plus grande diversité sociale et de limiter les phénomènes « d'entre soi ».

## LE CHOIX D'UNE ORGANISATION URBAINE MULTIPOLAIRE

### Etendre et interconnecter le réseau express et le réseau d'agglomération

Le Scot pose comme principe le lien entre développement résidentiel, structuration des polarités urbaines et développement de l'offre en transports collectifs sur le territoire de l'Ouest lyonnais.

La mise en place du tram-train sur les lignes de Sain-Bel, Lozanne et Brignais constitue la base du réseau express métropolitain dans l'ouest lyonnais. Ses gares et arrêts doivent structurer le développement urbain du territoire.

L'interconnexion du réseau express de l'ouest lyonnais avec le reste du réseau métropolitain (liaison est-ouest au cœur de l'agglomération), la réouverture de la ligne Brignais-Givors au transport de voyageurs, l'extension de la ligne B du métro aux Hôpitaux Sud et le développement de lignes de transports collectifs d'agglomération, notamment vers Francheville, Craponne, Ecully et Brignais viendront compléter le maillage du territoire et permettre un développement urbain organisé du secteur. Le rabattement devra être organisé vers les gares de l'armature ferroviaire afin de limiter le trafic automobile en lien avec le centre de l'agglomération.

### Structurer les polarités urbaines

L'ouest lyonnais doit également structurer sa croissance résidentielle et économique autour de polarités urbaines définies en complémentarité avec les trois centralités historiques du territoire du Scot de l'Ouest lyonnais (Brignais, Vaugneray et l'Arbresle). Ces polarités doivent structurer la localisation des services à l'échelle des bassins de vie et non en fonction des découpages administratifs. Elles disposent, ou doivent disposer, d'une gare structurante inscrite dans un projet urbain d'ensemble (Tassin, Oullins). Le fait que de nombreuses gares soient situées dans des vallons peu accessibles conduit à une forte sélectivité des pôles de croissance.

Les polarités urbaines dessinent sur le territoire deux portes de l'agglomération : au nord-ouest, il s'agit du secteur de Tassin-la-Demi-Lune et Ecully ; au sud-ouest, du secteur d'Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval et Brignais. Ces polarités urbaines « composites » devront faire l'objet d'études permettant de définir dans quelle mesure elles pourront respectivement assurer leur rôle structurant par rapport au nord-ouest et au sud-ouest de l'agglomération (cf. territoires de projet Porte Nord-ouest et Porte Sud-ouest).

La création de villages d'artisanat ou de pôles de services dans les polarités urbaines accompagneront l'essor de l'économie de services à la personne.



Gare d'Ecully - La-Demi-Lune



Craponne, sur l'axe Lyon - Vaugneray

## FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

### Protéger la « trame verte » des vallons et les espaces agricoles

Dans la mesure où la présence de la nature constitue une caractéristique du territoire, le Scot affiche fortement sur l'ouest de l'agglomération la déclinaison du principe de « trame verte », c'est-à-dire de préservation et de mise en valeur d'un réseau continu et cohérent d'espaces naturels, agricoles et forestiers. L'intégrité des sites des vallons sera garantie par l'inscription de mesures précises dans le Document d'orientation et d'objectifs.

Les périmètres retenus dans le Doo prendront en compte les complémentarités avec les espaces naturels ou agricoles situés en sommet de plateau. Il sera nécessaire d'articuler les programmes d'actions avec les territoires des Coteaux et Monts du lyonnais. Le parc de Lacroix-Laval, situé au cœur du territoire, devra être conforté.

### Sauvegarder l'économie agricole

La préservation des espaces agricoles passe par des approches différenciées en fonction de la nature des activités concernées :

- pour les plateaux de Dardilly et de Méginant, il s'agit d'assurer le maintien des activités agricoles qui y sont très diversifiées (polyculture, élevage, cultures fruitières, maraîchage),
- pour les plateaux de Charly, Irigny, Vernaison et Grigny, l'enjeu est de protéger et de valoriser une activité axée sur l'arboriculture.

L'objectif principal reste de ne pas voir se transformer progressivement la fonction naturelle de ces espaces au profit d'un usage essentiellement résidentiel.

### Valoriser le potentiel d'équipements de loisirs et de détente

L'ouest de l'agglomération dispose d'un patrimoine naturel à même de répondre au développement des besoins d'espaces récréatifs pour sa population, ainsi que pour celle de l'agglomération.

Le nord-ouest du territoire concentre des lieux et des équipements de loisirs et de détente de grande qualité (golf, parc de l'hippodrome, piscine intercommunale et parc de Lacroix-Laval). Mis en réseau, ils doivent acquérir une dimension nouvelle et permettre des pratiques de détente et de loisirs de même niveau que les grands parcs de l'agglomération.



Parc de Lacroix-Laval

## LES TERRITOIRES DE PROJET

**Porte Nord-ouest :  
réaffirmer l'ambition  
d'un pôle économique  
d'agglomération**

L'objectif du projet vise à positionner le Pôle économique ouest comme un site économique majeur d'intérêt d'agglomération. Du fait notamment de l'arrivée de l'A89, ce positionnement doit s'effectuer en partenariat avec les intercommunalités voisines et les bassins d'emplois de Tarare et de Roanne, en lien avec le pôle d'excellence et de compétitivité des textiles techniques et fonctionnels.

Ce pôle économique doit tenir sa place parmi les grands sites tertiaires métropolitains et réaffirmer l'ancrage du pôle d'enseignement et de recherche dans le tissu économique local. Dans cette perspective, il convient de rechercher du foncier pour les extensions des pôles d'enseignement et l'accueil d'emplois qualifiés, de développer les logements pour les étudiants, d'améliorer la desserte en transports collectifs des sites universitaires et d'offrir des services de proximité. Un bon niveau d'équipement internet à très haut débit et une liaison structurante de transports collectifs avec le centre de l'agglomération créeront les conditions d'un nouvel élan pour ce secteur.

**Porte Sud-ouest : définir la  
trame d'un projet ambitieux**

Le bassin de vie de la Porte Sud-ouest recèle des enjeux d'aménagement et de mutation significatifs, à la mesure de son potentiel humain et économique, de son cadre de vie, et du fait de réserves de développement qui ont su être préservées malgré la pression urbaine.

Ces enjeux sont liés aux déplacements, avec la réalisation du pôle multimodal d'Oullins (arrivée du métro) et le développement du réseau express métropolitain – lignes Lyon-Givors et Lyon-Brignais – et avec le projet du Tronçon Ouest du boulevard Périphérique.

Ces enjeux sont liés au développement économique, avec des espaces d'activités importants et souvent dynamiques, mais qui ont besoin d'une vigoureuse politique de reconversion et de requalification pour certains d'entre eux. Ainsi en va-t-il des zones économiques bordant l'autoroute A7, ou encore celles riveraines de la RD342.

Ces enjeux sont enfin liés à la conservation des qualités paysagères du territoire, à leur valorisation aussi (rives du Rhône, coteaux d'Irigny, espaces boisés de Saint-Genis-Laval, plateau des Hautes-Barolles).



Immeubles de bureaux, Pôle économique ouest

Par ailleurs situé à l'interface de la vallée du Garon (Ouest Lyonnais) et des Lômes et Côteaux du Rhône (Grand Lyon), l'aménagement du territoire de la Porte Sud-ouest requiert des coopérations avec les territoires voisins du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Au regard de ces enjeux, la trame d'un projet de développement ambitieux et maîtrisé doit être définie pour la Porte Sud-ouest. Ce projet de développement doit être fondé sur une vision porteuse d'une nouvelle ambition, afin d'améliorer l'ancrage de ce territoire dans la dynamique d'agglomération, et au-delà de celle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Ce projet doit reposer sur une organisation urbaine bien identifiée autour de deux polarités urbaines structurantes : Oullins, Pierre-Bénite d'une part, Saint-Genis-Laval, Brignais d'autre part. Ce projet doit allier un programme ambitieux de reconfiguration des espaces économiques et des projets urbains ambitieux (sites de la Saulaie et des Hôpitaux Sud notamment). Ce projet doit intégrer la valorisation de la trame paysagère et le renforcement de l'intégration urbaine des autoroutes A450 et A7. Il doit assurer la préservation du cadre de vie du territoire.

Ce projet doit inclure un volet collaboratif avec les territoires voisins, notamment pour ce qui concerne la politique de valorisation des espaces économiques bordant la RD342, et des espaces agricoles et naturels qui doit être recherchée en cohérence avec le Scot de l'Ouest Lyonnais et les communes de la vallée du Garon.



Zone industrielle de l'Arsenal, Irigny - Pierre Bénite



Zone industrielle Nord à Brignais

### 3.4 Le Nord : participer pleinement au choix de la croissance

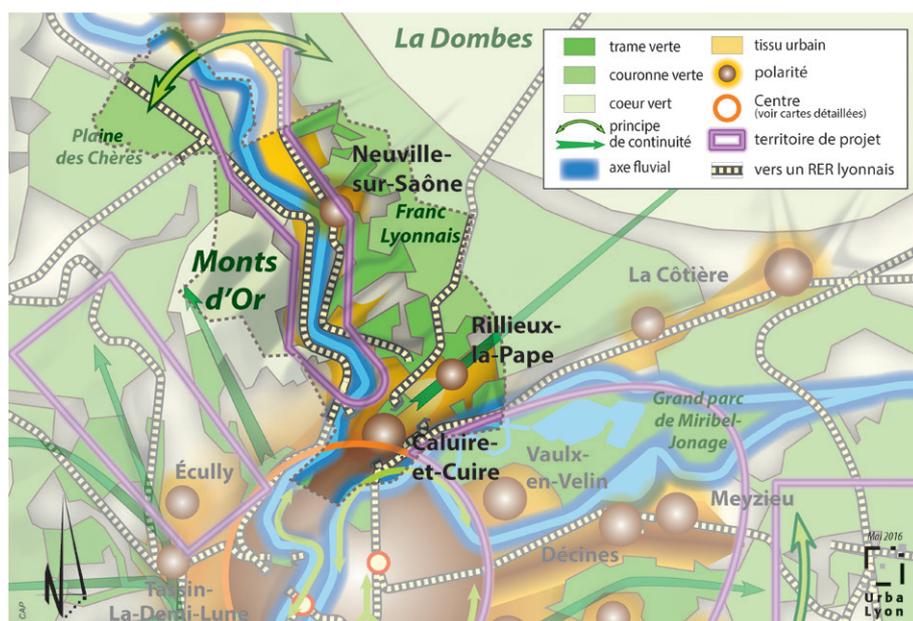
Le nord de l'agglomération prend pleinement sa part au choix de la croissance résidentielle et économique porté par le Scot. Ce développement s'appuie sur une armature urbaine organisée autour de la vallée de la Saône, des lignes ferroviaires, de la polarité de Neuville-sur-Saône et des polarités urbaines du plateau Nord (Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape).

Le nord de l'agglomération s'inscrit dans le schéma portuaire de l'axe Saône Rhône, afin de s'appuyer sur le développement des activités fluviales pour conforter et rénover la base industrielle du territoire, ainsi que dans le projet d'agglomération de valorisation des Rives de Saône.

La préservation de la « trame verte » des Monts d'Or et des vallons, et surtout le maintien de la couronne agricole du Franc Lyonnais de part et d'autre de l'A46 doivent être garantis en accord avec les territoires voisins.



#### La géographie du projet : le Nord



#### LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT

##### Reconstituer une offre foncière économique en partenariat avec les territoires voisins

Le secteur Nord participe pleinement au choix de la croissance économique en envisageant la création de nouveaux sites d'agglomération dont les localisations répondent aux critères d'accessibilité bimodale, voir trimodale et de protection de la couronne agricole. Ainsi, les orientations d'aménagement de deux secteurs doivent être définies en partenariat avec les Scot voisins :

- le pôle tri-Scot « Les Echets – Cailloux-sur-Fontaines – Mionnay » sur le Franc lyonnais autour de l'A46 et à proximité de la gare des Echets,
- le Nord Val de Saône (Saint-Germain-au-Mont-d'Or – Quincieux et/ou Genay) pour l'accueil éventuel d'une plateforme portuaire.

## Intensifier le développement résidentiel du secteur Nord

Le développement urbain du secteur nord, le long de la Saône, doit tirer parti de l'amélioration de la desserte ferroviaire, d'un patrimoine paysager, naturel et agricole exceptionnel et varié, d'un bassin de vie et d'emploi diversifié s'appuyant sur deux pôles économiques majeurs, Périca et Lyon Nord, et de la conurbation constituée le long de la Saône. Le renouvellement urbain sera ainsi privilégié pour l'accueil résidentiel, en particulier au sein des polarités urbaines de Caluire-et-Cuire, Rillieux-la-Pape et Neuville-sur-Saône et des secteurs les mieux desservis en transports collectifs.

## Favoriser l'implantation d'activités tertiaires et de bureaux

La qualité du cadre de vie du Nord de l'agglomération constitue un facteur d'attractivité pour les entreprises tertiaires. Le Scot ambitionne de favoriser la tertiarisation des sites économiques comme ceux de Périca et Neuville-sur-Saône-Genay. Cette orientation apparaît comme une réponse au maintien nécessaire des activités économiques existantes et des emplois correspondant dans un territoire où le développement économique doit composer avec les risques technologiques et les risques d'inondation.

La création de villages d'artisanat ou de pôles de services dans les polarités urbaines accompagneront l'essor de l'économie de services à la personne.

## Conforter et rénovier la base industrielle en tirant parti de la voie fluviale

Conformément au choix de renforcer le rôle de la Saône comme axe de transport alternatif à la route pour le transport de marchandises, le nord de l'agglomération s'inscrit dans le schéma portuaire de l'axe Saône-Rhône et envisage de développer des activités portuaires (fret et plaisance) pour conforter sa base industrielle. La création d'une plateforme portuaire au niveau de Saint-Germain-au-Mont-d'Or-Quincieux et/ou Genay pourrait être de nature à apporter un second souffle à la vitalité économique de la zone industrielle Lyon Nord.

## LE CHOIX DE LA SOLIDARITÉ

### Rééquilibrer l'offre résidentielle

Il convient de réduire les fortes disparités entre la vallée de la Saône où les populations sont plus modestes et les secteurs des Monts d'Or ou du Franc lyonnais, plus résidentiels et privilégiés. Cette volonté implique la production de logement social dans les communes les moins pourvues pour répondre aux besoins des jeunes ménages et des personnes défavorisées et le développement d'une offre locative sociale dans les centres bourgs des Monts d'Or et du Franc lyonnais.

### Renforcer l'attractivité des secteurs d'habitat social

Il convient de poursuivre les efforts en matière d'offre de services, de transports collectifs et de production d'habitat plus diversifié et plus attractif pour mieux intégrer les quartiers d'habitat social à la ville (grand projet de ville de Rillieux-la-Pape et quartier de la Norenchal à Fontaines-sur-Saône) et y attirer de nouveau les familles à revenus intermédiaires susceptibles de s'installer dans la Dombes.



Résidence de L'Opac à Fontaines-sur-Saône



Rillieux-la-Pape

## LE CHOIX D'UNE ORGANISATION URBAINE MULTIPOLAIRE

### Un réseau express à consolider et à interconnecter

Le renforcement de la desserte en transports collectifs du nord de l'agglomération passe notamment par la réouverture aux voyageurs de la ligne Sathonay-Trévoux. Positionnée à la jonction de cette ligne et de la voie ferrée Lyon-Bourg-en-Bresse, la gare de Sathonay-Rillieux apparaît comme le pôle multimodal majeur du Plateau Nord, destiné à faciliter la desserte en transports collectifs de ce territoire et l'accessibilité des habitants du secteur Nord au reste de l'agglomération. Situé entre les polarités urbaines de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape, son insertion urbaine doit donc être améliorée ainsi que son interconnexion au réseau de transports collectifs d'agglomération.

### Renforcer l'urbanisation autour des deux axes ferroviaires.

Dans le nord de l'agglomération, le développement urbain doit se structurer autour des arrêts des deux axes principaux de transports collectifs, la ligne Lyon-Mâcon et Sathonay-Trévoux (en projet), qui desservent la conurbation située le long de la Saône. Le Scot vise à favoriser la mutabilité des tissus urbains pour tendre vers une offre plus conséquente de logements à proximité des gares.

### Trois polarités urbaines à conforter

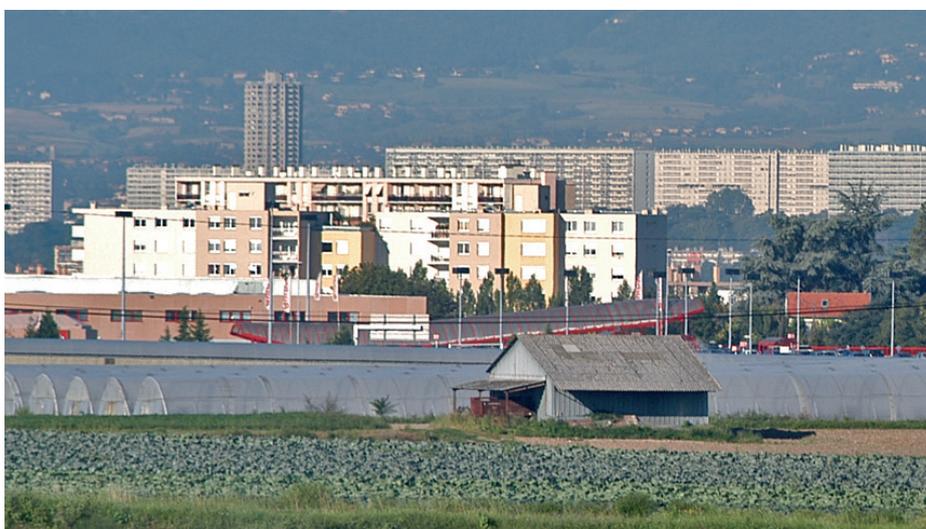
Dans le nord du val de Saône, la polarité urbaine de Neuville-sur-Saône, forte de ses 5 000 emplois, de ses nombreux équipements et d'une offre commerciale importante et diversifiée, doit être confortée. La perspective d'augmentation du niveau de service en gare d'Albigny-Neuville sur la ligne Lyon-Mâcon, et l'opportunité de création d'une nouvelle gare à Neuville-sur-Saône sur la ligne Sathonay-Trévoux contribueront à renforcer cette polarité urbaine, notamment par l'implantation d'équipements structurants.

Les communes de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape constituent le prolongement urbain naturel du centre de l'agglomération vers le nord. A ce titre, du fait de leur poids démographique (respectivement 42 000 et 30 000 habitants en 2006), économique (respectivement 11 000 et 6 000 emplois en 2006) et de leur offre importante en équipements, elles doivent voir leur rôle de polarités urbaines structurantes du nord de l'agglomération renforcé. La valorisation du pôle multimodal de Sathonay-Rillieux devrait renforcer ces deux polarités.

## FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

### Plateau Franc Lyonnais – Dombes et Plaine des Chères : préserver la couronne agricole d'agglomération

Le Scot fait le choix de préserver la couronne agricole de la pression foncière générée par la présence d'infrastructures autoroutières existantes ou projetées. Il s'agit notamment, en partenariat avec les Scot voisins, d'aboutir à une limitation et à une rationalisation des développements économiques le long de l'A46 Nord, en particulier dans le secteur de Cailloux-sur-Fontaines – les Echets – Mionnay, pour garantir la pérennité de l'activité agricole sur le plateau du Franc Lyonnais. De la même manière, et conformément au Projet d'intérêt général (Pig), les espaces agricoles de la Plaine des Chères doivent être préservés en lien avec le Scot Beaujolais.



Zone maraîchère, Caluire-et-Cuire

## Pérenniser la « trame verte » Monts d'Or – Vallons

Dans la lignée du SDAL et des politiques menées pour la préservation et la valorisation des espaces naturels et agricoles (Plan Bleu, Projet Nature), le Scot reprend à son compte la pérennisation de la « trame verte » comme un élément constitutif de l'identité du nord de l'agglomération. A ce titre, le Document d'orientation et d'objectifs prévoit l'inscription des Monts d'Or ainsi que des vallons des Echets, du Ravin, des Torrières et du Grand Rieu dans l'armature verte. Pour certains secteurs particulièrement sensibles, notamment les vallons des Monts-d'Or, des limites précises à l'urbanisation pourront être définies. Cette précaution visera à assurer la multifonctionnalité des espaces, à clarifier les priorités au niveau des espaces agricoles et à garantir leur protection afin que puissent se mettre en place des projets partenariaux de développement local.

## Prolonger la voie verte de la Dombes

La voie verte de la Dombes, reliant le plateau des Maraîchers à Cuire, représente un atout pour les activités de loisirs sur le plateau Nord.

Le Scot préconise son prolongement vers le plateau du Franc lyonnais, puis vers la Dombes, afin d'assurer le maillage du territoire en cheminements de loisirs et de découverte et sa connexion aux grands espaces de nature qui entourent l'agglomération.

## Le plateau des Maraîchers

Espace remarquable, le plateau des Maraîchers constitue au sein de l'armature verte un espace pivot entre Saône, Rhône et Plateau du Franc lyonnais. A ce titre, le Scot préconise de bâtir un projet de valorisation confortant l'activité agricole sur le site à même d'en faire un vecteur de qualité résidentielle et d'attractivité pour le plateau Nord. Le projet pourrait offrir des espaces paysagers de grande qualité connectés au réseau des cheminements récréatifs d'agglomération, notamment la voie verte de la Dombes.

La réussite d'un tel projet requiert la mobilisation de tous les acteurs (maraîchers, communes, intercommunalité, habitants) et une gestion visant à assurer la capacité de l'agriculture à exploiter le site, dans sa forme actuelle ou dans des formes nouvelles.

## LES TERRITOIRES DE PROJET

### Les Rives de Saône

Le Scot est porteur d'un projet d'aménagement global pour les Rives de Saône qui présente deux composantes :

**Une valorisation de la Saône comme axe de transport fluvial** à travers un schéma portuaire prévoyant l'implantation d'une nouvelle plateforme portuaire au niveau de Saint-Germain-au-Mont-d'Or / Quincieux / Genay et ouvrant éventuellement la possibilité de réaliser des microplateformes pour la distribution des marchandises en ville.

**Un aménagement qualitatif des berges** depuis le Confluent jusqu'aux limites de l'agglomération pour développer :

- l'aménagement dans l'épaisseur des espaces publics attachés au plan d'eau, avec la valorisation continue des liaisons cyclables le long des rives, et l'organisation d'un réseau de cheminement de loisirs et de découverte rayonnant des berges vers les sites naturels

ou urbains remarquables du Val de Saône (vallons, coteaux, centres urbains, grands espaces des Monts d'Or et du Franc lyonnais);

- l'animation et le développement d'activités et de nouvelles pratiques urbaines de loisirs et de détente liées à l'eau : guinguettes, pratiques sportives, plaisance, croisières et promenades sur la Saône;
- la valorisation des patrimoines naturel, paysager et écologique de la Saône à travers la restauration des paysages caractéristiques des îles de la Saône (île Barbe, île Roy, île du Rontant, île aux oiseaux), l'aménagement de sentiers sur berges et la création de parcours découverte et pédagogique.

Dans le Val de Saône, ce projet d'aménagement s'attachera à relier des noyaux urbains et villageois au sein d'un corridor paysager continu, à l'image d'une « Saône : ville et nature ». La valorisation résidentielle et économique des berges sera recherchée, tout en prenant en compte les risques naturels d'inondations (PPRNI).



La Saône à la hauteur de Saint-Germain-au-Mont-d'Or

### 3.5 Le territoire Centre : une nouvelle donne dans la relation entre le cœur de la métropole et les territoires riverains

Renforcé par quinze années de croissance démographique, le territoire Centre a repris sa part dans le développement de la métropole lyonnaise. L'avenir de ce territoire reste cependant à écrire car il ne saurait être question de restreindre les politiques urbaines à un rôle de protection et de mise en valeur de l'existant. Territoire pratiqué par les 3 millions d'habitants métropolitains, le Centre, fort d'une dynamique de croissance (+ 38 000 habitants entre 1999 et 2006) et d'un foncier mutable encore très important, constitue toujours un territoire de forts enjeux pour l'agglomération lyonnaise, notamment en termes de liens et de complémentarités avec les secteurs voisins.

Les politiques d'urbanisme dans le centre métropolitain doivent cependant rompre avec les stratégies du passé de concurrence et de surconcentration, et avoir au contraire des effets d'entraînement sur le développement de la métropole multipolaire. Si les communes de Lyon et de Villeurbanne restent l'épicentre de l'agglomération, la « Centralité » dépasse en réalité très largement les limites administratives de ces deux communes.

Le Projet d'Aménagement et de développement durables affirme le principe d'« épaissement » du bassin de vie Centre, lequel doit désormais s'ouvrir largement sur ses périphéries.

#### La géographie du projet : le Centre



#### LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT

##### Un territoire Centre attractif

Le secteur Centre doit poursuivre sa croissance économique, tout particulièrement dans les secteurs de Villeurbanne, du « croissant est », de Gerland et de Vaise, et asseoir ses fonctions métropolitaines. L'affirmation du rayonnement du secteur centre suppose de parachever et renouveler le centre décisionnel de la Part-Dieu couplé au développement de Lyon Confluence et Gerland, et de rationaliser le développement universitaire et hospitalier. Il convient d'anticiper le développement nécessaire des différents sites universitaires en particulier dans le secteur central (les Quais, La Doua, Gerland) et d'envisager leur lien direct avec les pôles d'excellence et de compétitivité (santé, chimie et environnement, systèmes de transport, textiles techniques et fonctionnels et loisirs numériques). Une maison de l'International et les fonctions centrales de l'Université de Lyon devront être localisées dans le centre de Lyon.

Par ailleurs, les mesures destinées à améliorer la visibilité internationale de l'Université de Lyon, déjà amorcées par le Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (Pres) et les Réseaux théma-

tiques de recherche avancée, devront s'accompagner d'une démarche globale d'intégration de l'université et des étudiants dans la ville grâce à un rapprochement entre universités, culture et lieux de vie, mais aussi à une offre adéquate en logements et équipements, en lien avec le réseau de transports collectifs. La logique de répartition des équipements hospitaliers doit s'inscrire dans une réflexion d'équité territoriale et préserver l'équipement sanitaire des bassins de vie intermédiaires de l'agglomération.

La volonté d'un rayonnement régional, national, voire international ne doit pas être incompatible avec un développement local de qualité, équilibré et équitable. Il s'agit d'améliorer le cadre de vie du plus grand nombre : patrimoine local, cadre bâti, espaces publics et paysagers de proximité, mixité fonctionnelle, vie de quartiers.

Pour cela, il convient de répondre aux besoins d'équipements de proximité en lien avec la croissance démographique et de veiller à l'équilibre de l'habitat et à l'équité sociale dans l'accès au logement. Le maintien en ville des activités économiques « traditionnelles » est un enjeu d'attractivité résidentielle, de lien social et de développement. De ce point de vue, il est nécessaire de prendre en compte les besoins des activités artisanales et ceux des PME-PMI. Il convient donc de maintenir des capacités d'accueil économique au cœur de l'agglomération et, parallèlement, d'accompagner la reconversion des grands sites économiques traditionnels en milieu urbain (Grandclément, Gerland, Vaise Ouest, Saint-Jean).

## LE CHOIX DE LA SOLIDARITÉ

### Un territoire Centre accueillant

Bien que déjà très largement constitué, le Centre dispose encore d'une forte capacité d'accueil des populations et reste aujourd'hui très attractif : 76 000 habitants gagnés entre 1990 et 2006 (+0,86% par an). Ce rôle d'accueil des populations doit être poursuivi mais aussi diversifié car le territoire connaît une forte spécialisation sociodémographique (prédominance de jeunes ménages aux revenus intermédiaires inférieurs et personnes seules aux revenus supérieurs au détriment des mé-

nages à revenus modestes, des couples aux revenus intermédiaires supérieurs et des familles avec enfants). Le secteur centre doit s'orienter vers une « croissance solidaire » où chacun puisse trouver sa place. L'enjeu consiste à mettre en œuvre la diversification de l'habitat dans le parc existant et neuf. Cela suppose de développer une offre diversifiée de logement : social et très social, de grande taille pour les familles à revenus intermédiaires en locatif et accession, social pour étudiants, en s'appuyant sur les potentialités immobilières et foncières et en partenariat avec les acteurs publics, privés et associatifs de l'habitat.

### Un territoire Centre ouvert sur ses franges

Le développement du secteur Centre doit être pensé au regard du projet métropolitain global. Le dynamisme du centre doit aussi s'effectuer en articulation avec les enjeux de développement des territoires de la première couronne, à l'est, au-delà du boulevard périphérique Laurent Bonnevay, ainsi que les territoires d'interface du nord, du nord-ouest et du sud-ouest lyonnais. Il s'agit de rompre avec les stratégies concurrentielles au profit de l'équilibre et de la complémentarité du développement territorial. Compte tenu des contraintes budgétaires des acteurs publics, les efforts d'investissement, les choix d'implantation stratégique, les projets de renouvellement ou de développement ne peuvent se multiplier sans mesure. Il convient donc d'optimiser les effets d'entraînements réciproques avec les dynamiques de la

périphérie et de travailler sur les continuités entre le Centre et les premières couronnes. En fonction des types d'investissement et d'équipements, des stratégies de localisation restent encore à trouver pour que chaque territoire puisse participer au dynamisme et trouver sa place au sein du projet de développement métropolitain.

### Une gestion long terme du potentiel foncier

Le territoire Centre dispose encore de tissus à fort potentiel d'évolution et d'accueil (pour de nouveaux logements, des activités et des services). Selon une première estimation, le secteur Centre disposerait d'un gisement foncier de 300 à 400 hectares (hors Zac en cours et hors micro zonage UI). Ce potentiel foncier doit faire l'objet d'une réflexion raisonnée en vue d'une gestion durable de la ressource. En appliquant le principe de non concurrence des territoires, il convient d'opter ainsi pour une véritable stratégie de « gestion prévisionnelle » du capital foncier. Une partie des capacités foncières pourrait accueillir le développement résidentiel et économique du secteur et permettrait de répondre largement aux besoins en construction nécessaires à la poursuite de la croissance démographique et au renforcement des dynamiques économiques. Cependant, la mobilisation foncière à court terme n'exclut pas d'anticiper les besoins futurs à moyen et surtout long terme et de préserver des gisements. Il convient ainsi d'envisager une gestion durable des réserves foncières afin de faire face aux pressions ultérieures.



La Duchère, Lyon 9<sup>e</sup>

## UNE ORGANISATION DU TERRITOIRE MULTIPOLAIRE

### Des objectifs de développement importants et maîtrisés

Le territoire Centre doit maîtriser son développement résidentiel et soutenir l'organisation multipolaire par des politiques d'aménagement qui tendent vers une répartition équilibrée des habitants, des emplois et des équipements à l'échelle de l'agglomération.

Les orientations d'aménagement à définir pour le territoire Centre doivent permettre de maintenir un haut niveau d'équipement autour de différents cœurs : le site hypercentral de la Presqu'île, le secteur élargi des Gratte-Ciel à Villeurbanne, des centres relais (Croix-Rousse, Vaise, Bachut, Tony Garnier) et des pôles d'équipements et de développement (Part-Dieu, La Doua, Gerland) et de prendre une part importante à l'ambition de rayonnement économique et d'accueil résidentiel visée dans les choix fondateurs.



Place Bellecour, Lyon 2<sup>e</sup>

### Interconnecter le réseau express métropolitain

Pour limiter l'usage de l'automobile dans le Centre, il convient d'envisager l'extension et l'optimisation des interconnexions du réseau de transports collectifs. Pour cela, la desserte du territoire Centre doit être complétée par la mise en œuvre des lignes fortes projetées dans le Plan de déplacement urbain (PDU) de manière radiale et concentrique. Ce développement implique également des investissements de capacités importants sur le nœud ferroviaire (de Saint-Clair à la Guillotière) ainsi que la réalisation d'une interconnexion ouest-est au cœur du réseau entre le tram-train de l'Ouest lyonnais et la Part-Dieu.

### Placer les gares au cœur de grands projets d'urbanisme

Les déplacements métropolitains doivent également s'appuyer sur une refonte du système des gares. Actuellement, l'exploitation du réseau ferroviaire repose sur le doublet d'exploitation Perrache/Part-Dieu. D'ici 2030, le choix pourrait s'orienter vers un triplet Part-Dieu/Perrache/Saint-Exupéry complété par un système de gares secondaires (Vaise/Gorge de Loup/Saint-Paul/Jean Macé).

L'insertion foncière et fonctionnelle de « l'objet gare » de la Part-Dieu doit permettre la cohabitation du rayonnement international de la gare en tant que pôle d'échange et son fonctionnement avec le tissu urbain local. La séparation des circulations TGV, Grandes lignes et fret par rapport à l'offre métropolitaine (réseau express) qui apparaît nécessaire à long terme requerra le réaménagement lourd de la gare. Cette requalification de la gare de la Part-Dieu devra à la fois garantir le bon fonctionnement du pôle d'échanges (correspondance entre les différents modes de transport, passage des trains, circulation des voyageurs) et permettre les traversées piétonnes entre les deux rives de la voie ferrée qui constitue encore une coupure dans le quartier. Il s'agit de concilier son rôle de porte d'entrée de l'agglomération avec un enjeu d'image à cette échelle, et son rôle de cœur du quartier.

## LE RESEAU MAILLÉ, ÉLÉMENT CONSTITUTIF DE LA MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

### Un environnement urbain à préserver

Le Centre est encore, en volume, le principal secteur de production de bâtiments à destination de l'habitat et des activités. La qualité du futur bâti et la rénovation du bâti ancien (en lien avec la requalification et la redynamisation urbaines) constituent un défi de taille pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que se fixe l'agglomération à l'horizon 2030. La capacité d'attractivité du centre ville doit passer par une amélioration objective de la qualité environnementale (qualité de l'air, disponibilité des espaces verts collectifs et individuels, limitation de l'artificialisation et présence de la nature en ville, limitation des nuisances automobiles, dont le bruit). Le territoire Centre doit privilégier la qualité par la promotion des techniques de construction privilégiant la qualité environnementale et l'expérimentation, dans toutes les gammes de logements à produire (y compris sociaux, avec un objectif de réduction des charges pour les locataires). Dans tous les nouveaux projets urbains, il s'agira de stimuler et d'anticiper le recours systématique aux énergies renouvelables locales. De plus, il convient d'envisager la requalification d'un certain nombre d'espaces publics (Mermoz–porte de Parilly, requalification des abords du boulevard Laurent Bonnevey, Ampère–Porte Sud).

### Assurer la continuité du réseau maillé

Le réseau maillé des espaces verts doit être décliné au niveau du territoire Centre en termes de continuité et d'interconnexion. Dans le cadre de la mise en place du réseau maillé des espaces naturels et agricoles, les aménagements seront conduits de manière à donner à tout habitant du bassin de vie Centre accès aux parcs, aux jardins et aux grands espaces de nature de l'agglomération. Cette continuité suppose la mise en réseau des parcs centraux (Tête d'Or, Feyssine, Parilly-Feuilly, Gerland, Hauteurs, Sergent Blan-

dan) pouvant notamment être assurée par l'aménagement des berges des deux fleuves et des agrafes urbaines entre le Centre et la première couronne. Cette mise en réseau doit également s'appuyer sur le développement de voies vertes « modes doux ». Elle n'est pas exclusive de réalisations nouvelles, emblématiques, à l'image du réaménagement de l'avenue Garibaldi.

### Réconcilier le territoire avec ses fleuves

Les fleuves représentent un enjeu environnemental majeur. Afin de garantir la qualité du cadre de vie, il est nécessaire de pérenniser la valorisation du réseau bleu. Il s'agit de réduire les rejets pollués dans les milieux naturels et d'apprécier la marge de progression du transport fluvial ainsi que les aménagements éventuels à développer, dans une réflexion globale.

Au-delà du renforcement de la fonction portuaire de la ville Centre (en lien avec le développement de la logistique urbaine), les voies d'eau doivent être réappropriées. Dans la continuité du réaménagement des quais du Rhône, les rives de la Saône doivent faire l'objet d'un aménagement global en lien avec le développement du tourisme fluvial et des activités nautiques à même d'enrichir le réseau des espaces récréatifs pour les habitants du Centre comme pour ceux du reste de l'agglomération. Sans entrer en contradiction avec le Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), il est opportun de reconsidérer la fonction résidentielle des berges afin de développer un habitat près de l'eau valori-

sant l'écrin à bâtir constitué par le réseau fluvial (Confluence Rhône/Saône, Canal de Jonage).

### Modérer les vitesses

La qualité de vie des habitants dépend de la qualité de l'environnement urbain aujourd'hui très sévèrement soumis aux nuisances automobiles.

Il devient impératif de maîtriser la place de la voiture en ville afin de réduire les pollutions : l'essentiel des problèmes liés à la qualité de l'air au niveau de l'agglomération concerne en effet les rues de Lyon et Villeurbanne. Il convient donc d'œuvrer pour un apaisement de la mobilité (réaménagement de l'espace public, restriction de la circulation, gestion du stationnement) pour que la suprématie automobile laisse place à un milieu urbain où l'homme aura retrouvé sa place.

Afin d'atteindre l'objectif d'une mobilité équilibrée et vertueuse dans le Centre, il convient de poursuivre une politique incitative de développement des transports collectifs. Il convient également d'améliorer le fonctionnement urbain en complétant le maillage des itinéraires inter-quartiers et en favorisant les liaisons modes doux.

Le territoire Centre ne peut pas réussir à relever seul ce défi : urbanisation autour des gares périurbaines, limitation des voies pénétrantes, parc relais et développement des sites propres nécessitent de trouver les moyens opérationnels d'apaiser la pression automobile afin de répondre, notamment, aux objectifs du Plan de protection de l'atmosphère (PPA).



Cité internationale, Parc de la Tête d'Or, Lyon 6<sup>e</sup>

Photo : Jacques Léone, Grand Lyon



Quartier des Gratte-ciel, Villeurbanne

## LES SITES DE PROJET

### L'hypercentre : rechercher l'excellence urbaine

Cœur et vitrine de la métropole internationale, l'attractivité de l'hypercentre doit être confortée dans une exigence permanente d'excellence urbaine et de modernité. Il convient pour cela de renforcer la Part-Dieu comme pôle tertiaire de niveau international et d'envisager à terme le nécessaire renouvellement de son parc immobilier. Pour cela, il convient d'envisager la création d'un véritable centre décisionnel de type « City », lieu d'intensité urbaine marqué par des projets ambitieux en termes de densité et de mixité urbaine. L'insertion fonctionnelle d'un tel quartier doit être pensée de façon globale et s'accompagner d'une réflexion sur sa gestion dans le temps. L'atout constitué par le patrimoine historique et architectural d'hypercentre, reconnu par l'Unesco, doit devenir le moyen de capter de nouveaux flux touristiques. Il convient par ailleurs de conforter le cœur historique comme vitrine internationale de la métropole lyonnaise, par un développement qualitatif de la Presqu'île et de son extension au Confluent (intégration urbaine de Perrache, reconquête des quais, projet Lyon-Confluence, etc.) et par le renforcement de la place de la rive gauche du Rhône dans l'hypercentre.

Gerland, Lyon 7<sup>e</sup>

### Faire du territoire élargi autour des Gratte-ciel un pôle majeur

Le centre-ville des Gratte-Ciel à Villeurbanne doit être renforcé pour constituer un pôle majeur du territoire, à l'aune d'une commune très dynamique de plus de 130 000 habitants (projection de 150 000 habitants en 2030). L'action de renforcement du centre-ville de Villeurbanne, et des centres-relais ou secondaires (tout particulièrement au sein du territoire du « croissant est » : Bachut, Grandclément) constitue un enjeu majeur pour la structuration et l'organisation du territoire Centre (territoire à son échelle d'ores et déjà multipolaire). Il s'agit d'optimiser le développement urbain et d'asseoir une plus grande attractivité du territoire dans le respect de la mixité fonctionnelle. La structuration du territoire doit également s'appuyer sur les grands sites technopolitains (pôle santé Lyon Est, la Doua...) en lien avec les pôles d'excellence et de compétitivité et l'armature des axes structurants de transports collectifs.

### Villeurbanne - Grandclément : un rôle charnière

Le secteur Grandclément – gare de Villeurbanne bénéficie de fortes potentialités foncières ainsi que de très bonnes conditions de desserte en transports collectifs. Ce secteur doit donc faire l'objet d'un projet urbain de grande qualité car il s'agit de l'un des sites majeurs de projet du secteur Centre. L'ancrage des fonctions productives doit être compatible avec la fonction résidentielle afin de garantir la mixité du quartier.

### Désenclaver « l'île Gerland »

Le secteur Gerland/Porte sud est un site de développement majeur de la ville le long du Rhône. L'enjeu est de poursuivre le développement du « boulevard scientifique » Tony Garnier (élément majeur du pôle Lyon Santé) et du pôle d'équipements métropolitains du parc de Gerland. Il faut poursuivre également la recomposition urbaine des quartiers de Gerland autour de l'avenue

Jean Jaurès, en tirant parti notamment de la halte ferroviaire Jean Macé. Dans une optique de report modal des flux de marchandises sur la voie d'eau, l'activité du port Lyon-Edouard Herriot, équipement clef pour le fonctionnement de l'agglomération, doit être confortée. Mais au-delà de ces actions, l'enjeu d'un désenclavement physique de « l'île Gerland » reste majeur : vers le fleuve et le Confluent par l'ouest en lien avec la requalification de l'A7, vers la Guillotière au nord, le 8<sup>e</sup> arrondissement à l'est, et vers Oullins/la Saulaie au sud en s'appuyant sur le prolongement de la ligne de métro B ainsi que sur l'aménagement du pôle d'échange multimodal à la Saulaie. Il convient également de mettre en lien le parc de Gerland avec les autres parcs d'agglomération à travers le principe de mise en réseau des parcs centraux.

### Prolonger la valorisation de Vaise/La Duchère vers l'ouest

Le secteur Vaise/La Duchère apparaît de plus en plus à même de constituer, pour les territoires de l'ouest et du nord-ouest, une porte d'accès à l'hypercentre. Il convient de poursuivre les actions engagées sur Vaise pour l'accueil de nouvelles populations par la diversification des activités (autour d'un site technopolitain voué notamment aux loisirs numériques) et par l'amélioration de l'image du quartier (notamment par la reconquête de l'espace public). L'enjeu consiste non seulement à ouvrir Vaise sur la Saône et à relier les deux rives, mais aussi à valoriser les liaisons urbaines entre Vaise et Tassin-la-Demi-Lune d'une part et entre Vaise et Ecully d'autre part. Pour le secteur de la Duchère, au-delà des actions engagées dans le cadre du Grand projet de ville, la perspective d'une ouverture du quartier vers le Pérollier (diffuseur et centre commercial), le campus d'Ecully et l'ensemble du site du Pôle économique Ouest, notamment par une ligne structurante de transports collectifs, constitue une seconde étape de projet, à l'échelle du grand territoire de la Porte nord-ouest de l'agglomération.

### Les « territoires Bonnevey » : faire d'une coupure une vitrine et un lien

Les territoires déployés autour du boulevard Laurent Bonnevey doivent faire l'objet d'une réflexion particulière. Il s'agit de transformer cette coupure structurelle (plus de 100 000 véhicules par jour) pour en faire un lien entre les territoires Centre et Centre-est. Lieux de coupures marqués et contraints par la prégnance des infrastructures autoroutières, isolés des grandes dynamiques urbaines à l'œuvre autour des pôles et dans les quartiers urbains, les « territoires Bonnevey » présentent de forts atouts en raison de leurs potentiels d'évolution (Puisoz, Grandclément, Carré de Soie, Moulin à Vent). D'autre part, la

présence d'équipements d'agglomération (salle Astroball, Hôpital Femme-Mère-Enfant, parc de Parilly, pôle commercial de Vénissieux) leur confère un rôle de « vitrine ». Enfin, ils sont très bien desservis par le réseau structurant de transports collectifs.

La valorisation urbaine de ces territoires doit passer par de nouvelles modalités de traitement des abords ou de franchissement du périphérique. Il s'agit par des projets d'agrafes urbaines d'entreprendre un travail de couture et de lien entre le Centre et la première couronne en profitant de l'opportunité offerte par la réalisation d'opérations nouvelles aux abords du boulevard Laurent Bonnevey (Puisoz, Grandclément, Carré de Soie, Moulin à Vent). Une attention particulière sera portée à la qualité paysagère et à l'intégration urbaine de l'infrastructure.



Le site du Puizot et le boulevard Laurent Bonnevey, Vénissieux

## CARTES

Chapitre commun inter-Scot, réseau ferroviaire	p. 11
Chapitre commun inter-Scot, axes de développement	p. 13
Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise	p. 14
Objectifs démographiques des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise	p. 26
Les enjeux de qualité sur les nappes et eaux de surface pour l'agglomération	p. 34
Architecture du projet : la multipolarité et les trois réseaux	p. 40
Polarités et bassins de vie	p. 43
La « trame verte »	p. 46
La « couronne verte »	p. 47
Les « cœurs verts »	p. 47
Le principe de maillage	p. 48
L'axe Rhône-Saône	p. 51
Vers un RER lyonnais	p. 52
La géographie du projet : l'agglomération	p. 54
La géographie du projet : l'Est	p. 56
La géographie du projet : le Sud	p. 64
La géographie du projet : l'Ouest	p. 70
La géographie du projet : le Nord	p. 76
La géographie du projet : le Centre	p. 80

## SCHEMAS

Oream	p. 4
Sdal Lyon 2010	p. 4
Scot 2030	p. 5
Prospective inter-Scot 2005 – figure de la « métropole intégrée »	p.12
Perspective de création d'emplois par secteur	p. 24
Hypothèses démographiques – Scot de l'agglomération lyonnaise	p. 27
Evolution estimée des besoins en logements	p. 27
Rythme annuel de construction estimé	p. 27
Perspectives d'évolution de la population étudiante	p. 28
Perspectives d'évolution de la population âgée	p. 28
L'échelle de proximité	p. 44
L'échelle intermédiaire	p. 45
L'échelle métropolitaine	p. 45



Ce document a été produit dans le cadre de la démarche élaborante établie en 2005 pour la production du Scot.

Cette démarche a mobilisé plusieurs centaines d'élus et de techniciens représentant :

- le Sepal
- les collectivités membres du Sepal (Grand Lyon, CCEL, CCPO, Chaponnay, Saint-Pierre-de-Chandieu, Tournay, Marennes)
- les 72 communes du Sepal
- les personnes publiques associées (État, Région, Département, Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre de Métiers, Chambre d'Agriculture, Sytral)
- les syndicats mixtes porteurs des Scots voisins, les établissements publics de coopération intercommunale et les communes voisines.
- le monde associatif et socioprofessionnel.

L'élaboration du PADD s'est appuyée sur les travaux des cinq ateliers thématiques et des quatre commissions qui se sont réunis entre juin 2005 et octobre 2006 et des deux séminaires de mars 2005 et mars 2006, auxquels ont participé :

## Élus

ABADIE Pierre  
 ALLAIS Gérard  
 ALLIOT Jean-Marc  
 ASSI Gilles  
 AUROY Michel  
 BAICCHI Michèle  
 BALME René  
 BARADUC François  
 BARGE Lucien  
 BARGOIN Nicole  
 BARRAL Guy  
 BARRET Guy  
 BARRIOL Georges  
 BEAL Raymond  
 BELAZIZ BOUZIANI Samia  
 BERNARDIN Christiane  
 BERTRAND Patrice  
 BERTHOU Jacques  
 BLEIN Yves  
 BOISSON Louis  
 BONNARD Pierre  
 BONNEFOIS Michel  
 BOUCHACOURT Daniel  
 BOUJU Patrick  
 BOURGOGNE Vincent  
 BRUNET Roger  
 BRUNETTI Guy  
 BUFFET François-Noël  
 CALLAMARD Pascal  
 CALVEL Jean-Pierre  
 CHARNAY Christiane  
 CHARRIER Maurice  
 CHARVET Bruno  
 CHONE Jean-Philippe  
 CLAISSE Gérard  
 COCHET Philippe  
 COLIN Jean-Paul  
 COLLOMB Gérard  
 COQUET Benoît  
 CREDOZ Pierre  
 CRETENET Didier  
 CRIMIER Roland  
 DARLAY Alain  
 DARNE Jacky  
 DAVID Guy  
 DAVID Martine  
 DELABRE Daniel-Jean  
 DELEAZ Daniel  
 DELORME Jean-Paul  
 DELORME Maurice  
 DESBAZEILLE Marie-Chantal  
 DESCAILLOTS Éric  
 DESSEIGNE Jean-Claude  
 DUMONT Pierre  
 DUPORT Michel  
 DURAND Raymond

DURIEUX Yves  
 ELMALAN Mireille  
 FERREOL Geneviève  
 FILLON Henri  
 FISCHER Guy  
 FORISSIER Michel  
 FOURNET Jacqueline  
 FRETU Roger  
 FRIEH Claudine  
 GAGNAIRE Patrick  
 GAGNEUR Jean-François  
 GALLIANO Alain  
 GARBRECHT Odette  
 GAUQUELIN Renaud  
 GAYVALLET André  
 GENESTIER Michel  
 GENTHON Chantal  
 GOUBELLY Lucien  
 GRAMBERT Michel  
 GUIBERT Maurice  
 GUILLEMOT Annie  
 GUILLEMOT Louis  
 GUIMET Hubert  
 GUYOT Gérard  
 HARTMANN Yves  
 HUMBERT Claude  
 JACQUET Louise  
 JEANNOT Alain  
 JOURDAIN Jean-Pierre  
 JULLIEN Daniel  
 JULIEN-LAFERRIERE Hubert  
 LAFFLY Paul  
 LAURENT Patrick  
 LELIEVRE Patrick  
 LINOSSIER Georges  
 LOBIETTI Bernard  
 LOEI Michel  
 LONGEVAL Jean-Michel  
 LOYNET Henri  
 MALAVAL Jacques  
 MANSOT José  
 MARBOEUF Gilbert  
 MARTIN Daniel  
 MARTINEZ Laurence  
 MASSONNAT Gabriel  
 MATHERON Jacques  
 MAZURAT Raymond  
 MELLINAND Robert  
 MINSSIEUX Paul  
 MOLINA Adolphe  
 MONNIER Serge  
 MONTAGNE Guy  
 MONY Emmanuel  
 NEYROUD Pierre  
 NOURRICE Daniel  
 OZIOL Michel  
 PALAZON Louis

PALLEJA Georgette  
PALLUY Guy  
PAOLI Jacques  
PARENT Pascal  
PASSI Martial  
PHILIPPE Marie-Laure  
PIEGAY Joël  
PIERRON Sylvie  
PILLONEL Claude  
POMARES Bernadette  
POZZI Jacques  
PRALY Jeannine  
RABATEL Thérèse  
RAMET Jean-Claude  
RASTELLO Lucien  
RAYMOND Michel  
REMONT Bruno  
REPELIN Michel  
RICHARD Andrée  
RICHON Jérôme  
ROCHE Arthur  
RODRIGUEZ José  
ROGER-DALBERT Bernard  
ROGER-DALBERT Marie-Françoise  
ROULE Jean-Paul  
ROUSSEAU Michel  
ROZIER Jacky  
SAULZET Jeanne  
SAUZAY Bernard  
SCHUK Jean-Louis  
SŒUR Bernard  
SONDAZ Didier  
SPITERI Rita  
SZTERNBERG Lyse  
TARASSIOUX Serge  
TERRACHER Raymond  
THIERS Michel  
THIMONIER Jean-Marc  
THIVILLIER Henri  
THOMAS Annie  
UHLRICH Yves-Marie  
VALLY Claude  
VAYSSIERE Roger  
VERZIER Gérard  
VESSILLER Béatrice  
VIAL Claude  
VIDAL Paul  
VILLEMAGNE Bernard  
VINCENT Max  
VITTE Daniel  
VULLIEN Michèle

Compte tenu du nombre important de participants, certaines personnes ont pu être oubliées. Qu'elles reçoivent par avance nos excuses.

En outre, le secteur Centre a mobilisé un groupe de travail technique, sur la base des réflexions des Projets de Développement territoriaux.

Le PADD a bénéficié également de la mobilisation et de la contribution des élus et des techniciens représentant les personnes publiques associées.

## **Personnes Publiques Associées**

### **État**

Vincent AMIOT (DRE)  
Anne GUILLABERT (DRE)  
Benoît THOME (DDE)  
Nathalie PICHET (DDE)  
Julie DUMONT-DE-BATS (DIREN)  
Aude DROUOT (DDAF)  
Jean-François BOSSUAT (DRIRE)  
Anne ESTINGOY (VNF)

### **CCIL**

Philippe GUERAND  
Pierre-Yves TESSE  
Luc LAFARGE

### **Conseil Général**

Paul DELORME  
Georges BARRIOL  
Pierre GOFFINET  
Patrick DIENY  
Bernard MILLOT

### **Conseil Régional**

Didier JOUVE  
Philippe DHENEIN

### **Chambre d'Agriculture**

Louis GARIN  
Christiane RICHE  
Etienne FILLOT  
Marta PASUT MOYNE

### **Chambre de Métiers**

Jean-Baptiste LACHANA  
Xavier LAROCHE  
Jean-Luc SABER

### **SYTRAL**

Bernard RIVALTA  
Gilles GODARD  
Philippe BOSSUET

Outre les contributions des collectivités adhérentes au Sepal, le PADD s'est enrichi de celles d'un certain nombre de communes (Caluire et Cuire, Vénissieux, Dardilly, Rillieux-la-Pape, Chassieu...)

Le PADD s'est nourri des observations et éclairages apportés par les sept experts Grands Témoins : Jean FREBAULT, Michel MOUSEL, Marie-Christine JAILLET, Marc WIEL, Alain CHARRE, Pierre VELTZ et Alain GODARD.

Le Conseil de Développement du Grand Lyon a apporté sa contribution.

Enfin, la production du document doit également au travail des équipes techniques du Sepal pilotées par André CHASSIN et de l'Agence d'Urbanisme autour d'Olivier ROUSSEL. Il a bénéficié également de la mobilisation des techniciens des collectivités membres du Sepal - notamment le Grand Lyon.

**La modification de 2017 a marginalement fait évoluer le PADD dont les orientations sont restées inchangées.**



**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)