



3

Diversifier et rééquilibrer
les fonctions économiques
du territoire : productives, agricoles,
commerciales et logistiques

Conforter la diversité des activités économiques dans un objectif de rééquilibrage territorial

L'agglomération lyonnaise entend conserver son dynamisme économique et mise sur ses atouts pour garantir une diversité d'activités et d'emplois au service des habitants et des entreprises du territoire, notamment celles à impact social et environnemental positif. Elle se distingue par une forte concentration d'emplois dans le secteur des services, dont près des deux tiers sont localisés sur le territoire de la métropole. Cette dynamique repose sur un socle combinant des fonctions métropolitaines, des services destinés à la population et aux entreprises, renforcés par le poids résidentiel et économique de la métropole, ainsi que par un tissu industriel diversifié et des entreprises issues de l'économie sociale et solidaire.

Forte de ces constats, l'agglomération souhaite s'engager dans un modèle de développement économique plus multipolaire à son échelle, et plus largement à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne, afin d'éviter les corollaires d'une concentration des emplois à haute valeur ajoutée dans le centre, qui tend à évincer certaines activités pourtant indispensables au territoire.

Elle souhaite également porter un modèle de développement plus résilient face aux enjeux de préservation des ressources et de l'environnement. L'économie est alors appréhendée comme un levier de la transformation du territoire au service des autres politiques publiques.

Rééquilibrer le développement de l'offre tertiaire

Dans un contexte d'évolution des modes de travail, de contraction structurelle de la demande et de recherche d'urbanité de la part des utilisateurs, les documents d'urbanisme, de stratégie économique intercommunale et les projets de développement :

- régulent l'offre nouvelle de bureaux dans les grands pôles tertiaires centraux ;
- créent les conditions d'une organisation de l'offre nouvelle de bureaux moins concentrée ;
- orientent l'offre nouvelle dans les polarités bénéficiant de toutes les aménités et dans les secteurs disposant de conditions de desserte attractive par tous les modes de déplacement ;
- priorisent la réhabilitation du parc immobilier existant et, à défaut, la construction d'une offre nouvelle.

Les orientations territorialisées en faveur de ce rééquilibrage sont les suivantes :

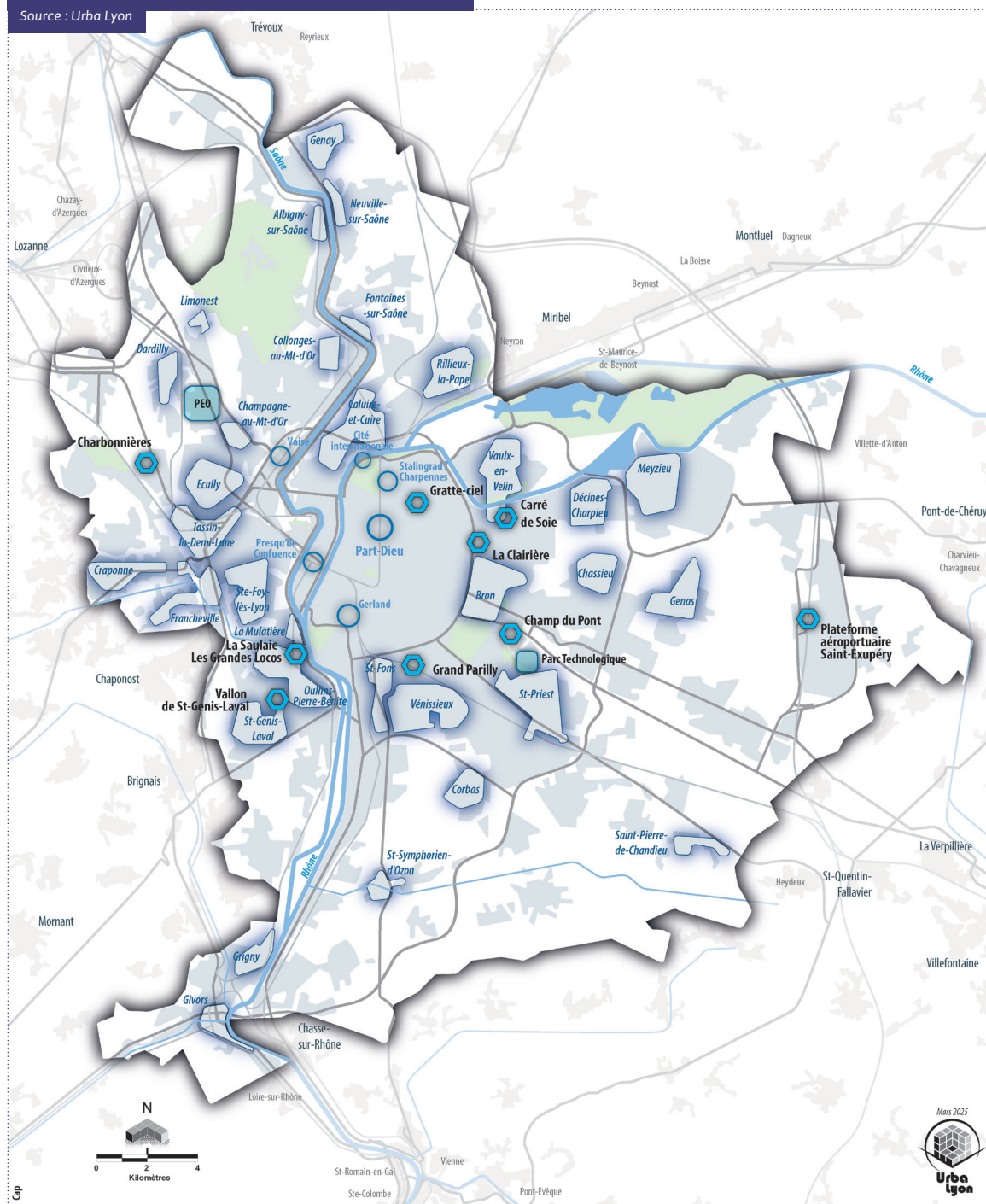
- **encadrer et réguler le développement tertiaire dans les pôles de l'hypercentre de Lyon-Villeurbanne** en finalisant les projets d'ores et déjà engagés, en priorisant la réhabilitation du parc existant et en veillant à diversifier la programmation tertiaire en gamme ;



Quartier Carré de Soie à Vaulx-en-Velin

Accompagner le rééquilibrage de l'offre tertiaire

Source : Urba Lyon



Organiser le rééquilibrage de l'offre tertiaire vers :



Les sites de projet avec mixité fonctionnelle



Les polarités (offre de proximité)



Encadrer et réguler le développement tertiaire
dans les pôles centraux



Repenser le modèle des parcs d'affaires périphériques
dans une logique de mixité fonctionnelle ou économique
et de densification

- **créer les conditions favorables au rééquilibrage de l'offre tertiaire nouvelle**, préférentiellement :
 - dans les secteurs de projet urbain : Carré de Soie, La Saulaie-Les Grandes Locos avec une orientation tertiaire-productif, Vénissieux-Grand Parilly, Vallon de Saint-Genis-Laval, Bron La Clairière, Gratte-ciel...,
 - vers les polarités bien desservies,
 - dans les secteurs de gares et de pôles d'échanges, au sein desquels l'opportunité d'un développement tertiaire est à étudier ;
- **limiter le tertiaire banalisé dans les secteurs où une recherche de mixité ou de technicité est attendue**, de type locaux productifs ou laboratoires pour lesquels le bureau pur doit rester en accompagnement : Sud et Frange Est de Gerland, franges de la Doua, Vaise Marietton, Grandclément... ;
- **repenser le modèle des parcs d'affaires tertiaires périphériques vers plus de mixité et de densification** : Pôle Économique Ouest (PEO) dans une logique de mixité économique, Parc Technologique à Saint-Priest dans une logique de mixité fonctionnelle, Bron aviation, etc. en lien avec des projets d'infrastructures des projets urbains ;
- **éviter le développement tertiaire diffus ou isolé qui ne bénéficie pas d'aménités** (infrastructures de mobilité, aménités urbaines).

Dans les polarités et aux abords des pôles d'échanges multimodaux, les documents d'urbanisme et opérations d'aménagement facilitent également le développement de lieux répondant aux nouvelles pratiques économiques, commerciales et créatives : espaces de coworking, tiers-lieux, boutiques éphémères, fab lab, etc. Les secteurs à privilégier doivent présenter une bonne desserte en transport en commun et une forte intensité fonctionnelle : commerces, équipements, services de centralité.

Favoriser la relocalisation des activités productives en ville

Le Scot fait le choix de renforcer la présence et la réintroduction des activités artisanales et productives en ville. Ces activités, nécessaires aux habitants et au fonctionnement de la ville, renvoient aux activités de petite production, de maintenance, d'assemblage et aux activités de logistique urbaine. Cette notion englobe la petite industrie, l'artisanat – de l'art au bâtiment – et l'économie circulaire.

Ces activités, qui nécessitent des locaux adaptés, sont soumises à de fortes tensions foncières et immobilières en hypercentralité et à de fortes concurrences d'usages qui tendent à les éloigner des centralités.

Dans cet objectif, les documents d'urbanisme, de planification et les opérations d'aménagement permettent de :

- **maintenir et développer l'offre foncière et immobilière à vocation productive dans les tissus urbains mixtes**. Pour ce faire, ils utilisent les leviers réglementaires existants ou à créer : zonage, micro-zonage, secteur de mixité fonctionnelle, linéaire de protection, bonification de droits à construire, Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielle ou thématique... ;
- **développer les fonctions productives et artisanales sur certains grands sites de projet urbain**, à titre d'exemple : Villeurbanne Saint-Jean, Frange Est de Gerland, Grandclément, Marietton, D-Side, Grand Montout... ;
- **favoriser l'accueil d'activités artisanales et de production, y compris en étage, au sein des projets de construction ou de réhabilitation dans le tissu urbain constitué** ;
- **favoriser l'implantation d'activités de production dans les pôles commerciaux périphériques identifiés par le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) du Scot**, dont la trajectoire d'évolution s'inscrit dans une mixité économique voire fonctionnelle ;



Greenopolis à Lyon Vaise



Parc d'entreprises à Oullins

Il est également attendu des documents d'urbanisme, de planification et des opérations d'aménagement qu'ils :

- **adaptent l'exigence de mixité fonctionnelle aux caractéristiques des différents tissus concernés** et aux éventuelles nuisances générées par ces activités artisanales et industrielles : bruit, poussières, flux routiers... ;
- **tiennent compte des questions d'accessibilité et de stationnement pour faciliter le maintien et la réintroduction d'activités artisanales** de petite production ainsi que les fonctions logistiques associées dans les tissus urbains constitués ;
- **veillent à l'optimisation des fonciers et à l'insertion paysagère, urbaine et architecturale de ces activités.**

Mesure d'accompagnement

- *Développer le bail réel solidaire d'activité, à l'instar des Organismes de Foncier Solidaire (OFS) pour le logement, et constituer des foncières (ou s'appuyer sur des structures existantes) pour porter des projets d'immobiliers productifs en ville, où le coût d'installation et les niveaux de loyers pratiqués freinent les porteurs de projets.*

L'activité productive s'étend également à l'agriculture urbaine, professionnelle ou non. En pleine émergence, elle a aussi vocation à trouver sa place dans les tissus urbains constitués du fait de sa dimension économique, sociale, culturelle, de loisir. L'agriculture urbaine offre aussi des espaces de respiration dans les quartiers denses.

Les documents d'urbanisme et les politiques publiques favorisent les conditions de développement d'une agriculture urbaine, en préservant les activités agricoles existantes (terrains urbains cultivés, jardins partagés, fermes urbaines...) et en permettant leur accueil au sein des projets d'aménagement (orientations dans les OAP, soutien des initiatives locales...).

Conforter la vocation productive des zones d'activités économiques (ZAE)

La réindustrialisation du territoire est devenue, ces dernières années, l'un des objectifs majeurs des politiques publiques de développement économique.

Le territoire de l'agglomération lyonnaise porte ainsi l'ambition d'accompagner le développement et la transition de l'industrie de son territoire par une offre foncière et immobilière. Cette offre conditionne la capacité des entreprises à s'insérer dans un tissu productif et un écosystème d'innovation, à avoir accès à un bassin d'emploi dynamique et, globalement, à pouvoir produire sur le territoire.

Dans un contexte ZAN où le foncier en extension vient à se raréfier, le Scot affirme la nécessité de protéger et renforcer la vocation productive des zones d'activités économiques, qui sont au cœur du dynamisme industriel de l'agglomération. Pour cela, les PLU/PLUi prévoient des dispositions réglementaires adaptées pour garantir le renforcement des activités industrielles et artisanales et des activités de logistique associées sur l'ensemble de ces zones et permettre leur optimisation et leur densification.

Ainsi, les zones productives identifiées sur la carte suivante sont à sanctuariser par principe dans leur vocation. Les activités non productives autorisées ne doivent pas compromettre la vocation productive de la zone par une concurrence d'usage des sols et sont cadrées par des dispositions réglementaires adaptées dans les documents d'urbanisme. À ce titre :

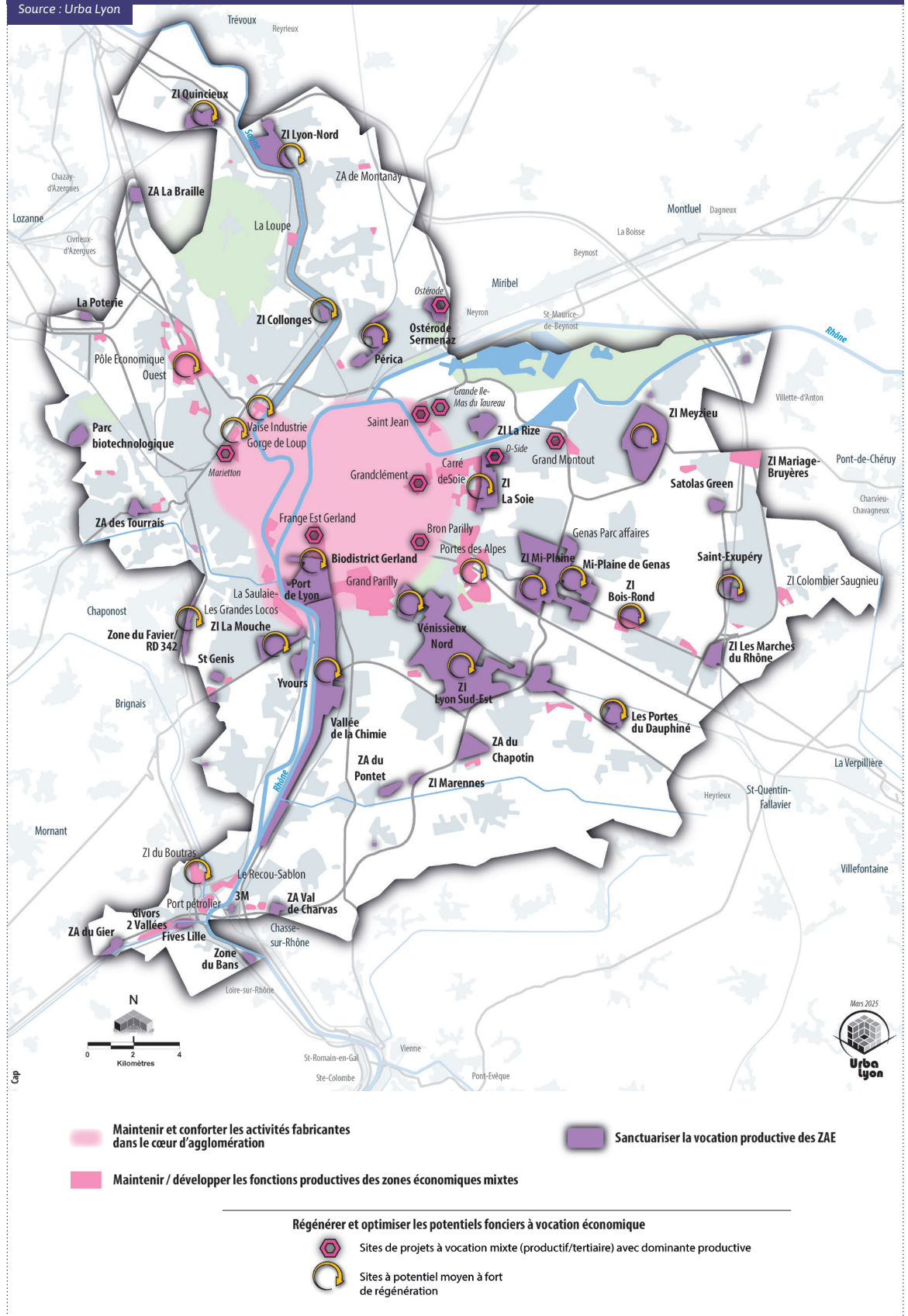
- les activités commerciales de détail ne sont pas autorisées ;
- les activités de services liées à l'accueil de clientèles, de restauration, et les services aux salariés (crèches d'entreprises...) sont strictement encadrés par des outils spécifiques de type OAP, secteurs de mixité fonctionnelle. Elles se réalisent prioritairement en mixité verticale ;



ZI Lyon Nord à Genay

Conforter la vocation productive de l'agglomération et régénérer le potentiel foncier des zones d'activités

Source : Urba Lyon



- les activités de bureau et les centres de formation peuvent être admis dans la mesure où ils accompagnent les activités de production présentes sur la zone d'activités : tertiaire d'accompagnement, Recherche et Développement, showrooms... Ils se réalisent prioritairement en mixité verticale ;
- l'implantation d'équipements d'intérêt collectif est limitée et sous réserve que ces équipements soient compatibles avec la vocation productive de la zone. À titre d'exemple : équipements de production et de transformation d'énergie-assainissement-environnement...

Favoriser la régénération des espaces économiques et l'encadrement des futures extensions

.....> Densifier et régénérer les espaces économiques existants, mixtes et productifs

Le Scot priorise l'implantation des activités économiques dans les espaces urbains et les sites économiques existants, qu'ils soient à vocation tertiaire, mixte ou productive par renouvellement urbain et optimisation de la densité.

Dans cet objectif :

- **les collectivités engagent une stratégie de requalification, de recyclage urbain et de renouvellement des zones disposant de potentiels d'optimisation foncière** (cf. carte « conforter la vocation productive de l'agglomération et régénérer le potentiel foncier des zones d'activités ») à l'instar des opérations déjà engagées ou en projet sur Usin/Vénissieux nord, Gifrer à Décines-Charpieu, Ostérode à Rillieux-la-Pape, zone Bruyère Mariage à Pusignan, etc. ;
- l'ensemble des opérations de régénération des zones productives, tertiaires ou mixtes visent :
 - **une intensification des usages par mutualisation des espaces et des équipements** (parkings, gestion des eaux pluviales, etc.), mutualisation des services (pôles de services et de restauration, espaces de convivialité, salles de réunion, etc.), développement de formats immobiliers plus compacts, évolutifs et supports de synergies : villages entreprises, verticalité, manufactures de proximité...,
 - **un renforcement de la densité bâtie, associé à une trame végétalisée dense et continue,**
 - **un renforcement des espaces perméables qui répond aux enjeux de renaturation** sans compromettre la densification de tout ou partie du site ;
- enfin, les collectivités et autorités organisatrices de la mobilité accompagnent la régénération des espaces économiques par un **renforcement des conditions d'accessibilité aux espaces d'activités**, tant pour garantir l'accessibilité des salariés par des offres multimodales que pour l'approvisionnement et la circulation des marchandises, ou la sécurisation des activités.

.....> Maîtriser les extensions urbaines à vocation économique

En plus des capacités de développement économique par optimisation-régénération des sites existants, **le Scot prévoit une enveloppe foncière en extension pour le développement économique, de l'ordre de 320 ha maximum à l'horizon 2040**, pour tenir compte des objectifs de sobriété foncière et de la trajectoire « zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050.



Ces extensions de zones sont ainsi conditionnées et limitées dans leur emprise :

- elles se réalisent au sein de l'enveloppe urbanisable maximale localisée par des limites fermes ou à déterminer dans le Scot (cf. carte « enveloppe urbanisable » en annexe du DOO) ;
- elles doivent répondre à un besoin ne pouvant pas se réaliser dans le périmètre de la zone ou les autres zones économiques du bassin de vie ;
- elles sont accompagnées d'un ensemble de mesures et aménagements permettant de développer leur accessibilité en transports collectifs et modes actifs ;

Enfin, pour une meilleure visibilité des besoins et une maîtrise dans le temps des fonciers disponibles, le Scot préconise l'élaboration et l'actualisation des stratégies d'accueil des entreprises à l'échelle des intercommunalités dans une perspective de cohérence et de complémentarité avec les territoires voisins.

Améliorer l'intégration architecturale, paysagère et environnementale des zones d'activités

Le Scot renforce l'intégration environnementale, paysagère et architecturale des espaces économiques existants et futurs en cherchant la meilleure conciliation possible entre les enjeux de préservation environnementale, de confortement de la vocation productive des zones et d'optimisation/renouvellement de ces zones. À ce titre,

- **un principe d'optimisation de la densité, de maîtrise de l'impact environnemental et de qualité urbaine** s'applique à tout nouveau développement :
 - rationalisation des usages du sol et optimisation du stationnement,
 - qualité environnementale : intégration de la trame boisée agro-bocagère (création de lisières...), préservation des fonctionnalités écologiques, préservation de la ressource en eau et du cycle naturel de l'eau, limitation de l'imperméabilisation et gestion des ruissellements, limitation des risques et des nuisances, recherche de performances énergétiques, production d'énergies renouvelables...,
 - insertion paysagère et qualité des espaces verts : une trame d'espaces végétalisés connectés et reliés entre eux par des espaces partagés idéalement positionnés, intégration paysagère des aires de stationnement...,
 - qualité architecturale, modularité et réversibilité des bâtiments ;
- **concernant les opérations en régénération des espaces économiques existants, ces mêmes principes sont à rechercher et à adapter** selon les contextes de manière à ne pas compromettre la réalisation des opérations.

Dans cet objectif, différents outils réglementaires pourront être mobilisés en fonction du contexte et des projets : cahiers de recommandations architecturales et paysagères, élaboration d'OAP, augmentation des Coefficients d'Emprise au Sol (CES), diminution des règles de prospects, adaptation des règles de hauteur, définition d'un coefficient de pleine terre...



Parc des Gaulnes à Meyzieu

Favoriser un rééquilibrage des fonctions d'enseignement supérieur

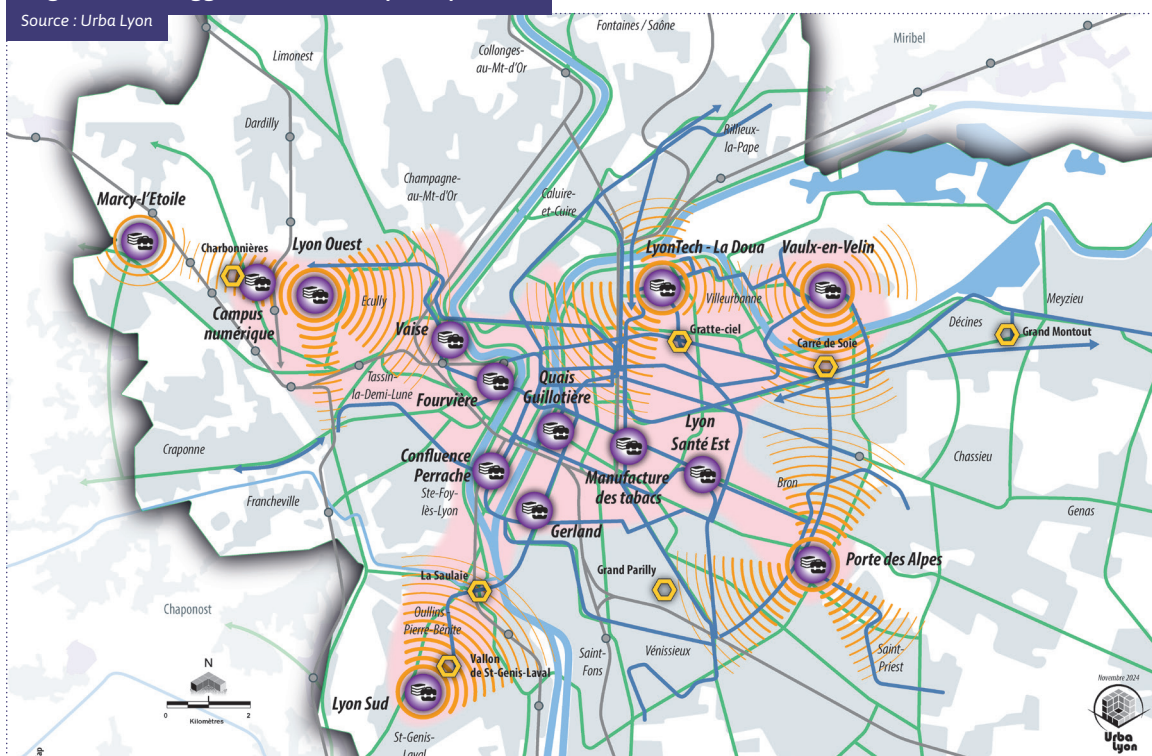
Le Scot fixe un objectif de rééquilibrage des fonctions universitaires et d'enseignement supérieur, aujourd'hui très concentrées dans le Centre, à l'échelle de l'agglomération lyonnaise mais également de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

À l'échelle de l'agglomération lyonnaise, la structuration d'une « agglomération campus » respecte les objectifs suivants :

- **consolider les campus existants en répondant aux besoins d'aménités qui peuvent être plus ou moins importants selon les sites** : mobilité, logement étudiant, commerces et services de proximité, espaces sportifs... En dehors de ces campus, il s'agit de maîtriser le développement de l'offre d'enseignement supérieur en hypercentre ;
- **ouvrir les sites sur leur environnement urbain et économique** : permettre le développement d'activités économiques ciblées aux abords, notamment pour renforcer les liens entre les sites de formations et les entreprises (ex : Franges de la Doua) ;
- **mieux relier les campus, au cœur d'agglomération et aux centralités urbaines proches**. Il s'agit de s'appuyer notamment sur la desserte structurante en transports collectifs et sur le maillage du réseau cyclable d'agglomération ;
- **rééquilibrer l'offre universitaire et d'enseignement supérieur vers d'autres sites de développement**, dont certains peuvent être thématiques, dans une logique de mixité fonctionnelle notamment en lien avec des grands projets urbains. L'enjeu est de tirer parti des aménités de ces sites et du développement des offres de mobilité multimodales. Sur ces sites, le développement des activités de formation et d'enseignement supérieur se réalise dans la mesure du possible en articulation avec les acteurs économiques.

Organiser une agglomération campus équilibrée

Source : Urba Lyon



**Consolider le développement
des campus existants**
et favoriser leur ouverture à la ville

Accompagner le rééquilibrage de l'offre étudiante (formations, logements, services, ...) en prenant appui sur :

Les grands sites de projets urbains mixtes

Le réseau cyclable structurant

Le réseau TC structurant

Le réseau ferré

Développer les services étudiants préférentiellement à proximité des campus et des aménités urbaines

Pour accompagner ces objectifs de rééquilibrage, les documents d'urbanisme permettent de :

- **préserver les emprises foncières nécessaires au confortement des sites existants et au desserrement de l'offre de formation et d'enseignement supérieur**, notamment au sein des polarités d'agglomération, dans le respect des orientations qui précèdent ;
- **garantir la diversité des fonctions urbaines autour des sites de formation et d'enseignement supérieur actuels et futurs**. Il s'agit d'intégrer ces sites dans des projets urbains et architecturaux ambitieux et de poursuivre leur ouverture sur la ville ;
- **contraindre plus fortement le développement de l'offre d'enseignement supérieur en hypercentre**, en dehors des campus existants.

Ces objectifs de rééquilibrage se jouent aussi à **l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne**. Les orientations du « Chapitre Commun » de l'inter-Scot prônent une répartition plus équilibrée de l'offre d'enseignement supérieur et plus largement de formations postbac au sein des agglomérations et villes moyennes : Saint-Étienne, Bourg-en-Bresse, Roanne, Villefranche-sur-Saône...



Campus de la Doua à Villeurbanne

Favoriser un développement économique écoresponsable au service du territoire

L'économie lyonnaise est confrontée à d'importantes mutations liées à la transition énergétique et écologique, aux évolutions technologiques – notamment l'intelligence artificielle – et aux attentes sociétales autour du travail et des modalités de son organisation (recherche de sens, de bien-être).

L'ambition du Scot est de faire de ce contexte en mutation un terreau fertile pour appréhender les valeurs et fondements économiques du territoire :

- une économie de proximité à fort ancrage local, au service des entreprises et des habitants du territoire, et qui mobilise prioritairement les ressources du territoire (humaines, en matériaux, en énergie...) ;
- une économie diversifiée, misant notamment sur les filières historiques (chimie-environnement, transports, textile, numérique...) mais aussi sur les activités à forte utilité sociale et environnementale ;
- une économie écoresponsable, favorisant le réemploi et la circularité, minimisant l'impact sur les ressources et maximisant le recours aux énergies renouvelables et de récupération.

Développer et structurer des filières stratégiques, en faveur d'une économie écoresponsable

Face au défi climatique et aux enjeux de sobriété foncière, l'agglomération lyonnaise entend tout particulièrement conforter les filières stratégiques, dont celles à fort impact social et environnemental.

Pour cela, au-delà des activités et filières historiques déjà présentes au cœur du dynamisme lyonnais, les collectivités :

- accompagnent l'implantation d'entreprises à impact social et environnemental positif sur le territoire et/ou ayant des maillons de leur chaîne de valeur dans l'écosystème territorial quelles que soient leurs activités ;
- incitent les entreprises de leurs territoires à aller vers des modèles circulaires et favorisent les projets d'urbanisme transitoire ;
- accompagnent le développement de locaux d'activités répondant aux besoins et à l'innovation : pépinières, incubateurs, hôtels d'entreprises, espaces de coworking, ateliers de fabrication numérique, tiers lieux favorisant la mutualisation, l'innovation, la coopération...



Vénissieux



Fabricant de trappes
de désenfumage naturel à Saint-Priest



Fabricant de jeans 100 % français à Décines

Soutenir un tourisme durable

.....> Desserrer et diversifier l'offre touristique et maîtriser la fréquentation des sites sensibles

Le Scot fixe pour objectif de faire de l'agglomération lyonnaise une destination de référence en matière de tourisme éco-responsable, soucieux de la préservation des qualités patrimoniales, culturelles et naturelles du territoire et du maintien d'une « vie habitante » dans les quartiers centraux, face au risque de muséification de la ville.

À ce titre, les politiques publiques visent à :

- **poursuivre et moderniser leurs politiques de préservation et de protection du patrimoine**, en intégrant les enjeux du changement climatique : actualisation du Plan de Sauvegarde et de mise en Valeur (PSMV), inventaire du patrimoine ordinaire en vue d'une inscription... ;
- **mettre en place des mesures de gestion et de valorisation des sites à forte fréquentation** en faveur d'une régulation des flux ;
- **favoriser la coexistence des publics et des fonctions, touristiques et résidentielles**, tant par des mesures de régulation des meublés de tourisme dans les quartiers centraux que des mesures incitatives pour accompagner la diversité des activités commerciales.

Il vise aussi un desserrement, **une valorisation et une mise en réseau de l'offre d'activités et de sites** pour éviter une surfréquentation des espaces les plus fragiles et valoriser l'ensemble des richesses patrimoniales du territoire.

Les politiques publiques mènent une stratégie de diversification de l'offre touristique et des sites. Elles poursuivent les actions de communication, de médiation et d'évènementiels facilitant la déconcentration des flux touristiques, la découverte de nouveaux sites au-delà du cœur d'agglomération, à l'instar du GR169 « Ceinture des forts ».

Les documents d'urbanisme et Plans Locaux de Mobilité veillent à développer l'accessibilité des principaux sites, parcours touristiques et lieux dédiés au tourisme et aux loisirs par les transports collectifs et modes actifs.

Ils créent en cohérence avec les territoires voisins, un maillage continu de promenades et de parcours dédiés aux modes actifs et au cyclotourisme en lien avec les voies lyonnaises et les véloroutes qui traversent l'agglomération : ViaRhôna, Voie bleue, Voie des Confluences...

Un des objectifs de ces parcours consiste à valoriser la diversité du patrimoine métropolitain et les « entrées de ville » à l'interface avec les territoires voisins.



Cyclotouriste à Saint-Pierre-de-Chandieu



Sentier « Retour aux sources » à Cailloux-sur-Fontaines

.....> Structurer et diversifier l'offre d'hébergements touristiques

Concernant l'offre d'hébergements, le Scot fixe un objectif de diversification de l'offre, ainsi qu'une organisation des implantations hôtelières pour réduire les effets de concurrence et favoriser le confort des centralités.

Les collectivités, dans la mesure où elles souhaitent développer des capacités d'hébergements touristiques, sont invitées à actualiser ou à **se doter d'un schéma d'hébergement touristique ou hôtelier**, afin de fixer une stratégie de développement et de modernisation de l'offre d'hébergements touristiques adaptée aux besoins et aux ambitions du territoire. Cette stratégie devra en outre, **tenir compte de l'offre actuelle et projetée sur les territoires limitrophes** pour une bonne complémentarité et un maillage cohérent à l'échelle de l'agglomération.

Les documents d'urbanisme et de planification déclinent cette stratégie et accompagnent la structuration de l'offre d'hébergements et sa diversification :

- ils organisent territorialement le développement de l'offre d'hôtellerie, dont l'implantation doit être privilégiée dans les secteurs bien desservis par une offre multimodale, proches des centralités et/ou des équipements structurants ;
- ils facilitent le développement d'une offre d'hébergement de plein air (campings...) aujourd'hui déficitaire, en lien avec le développement du tourisme d'itinérance (cyclotourisme notamment), en inscrivant des ambitions qualitatives fortes (insertion paysagère, trame végétalisée, hébergements innovants...).

Les politiques publiques maîtrisent le développement des meublés de tourisme, dans un contexte de forte tension sur le marché du logement (cf. partie 1 « Favoriser le renouvellement urbain et la mobilisation du parc bâti existant »)

.....> Valoriser et favoriser un usage maîtrisé des fleuves

Le Scot poursuit l'objectif de valoriser les fleuves et leur rôle déjà important en matière de loisirs, d'activités de croisière et de petite navigation fluviale.

Dans cet objectif, les collectivités :

- permettent le développement du transport fluvial de personnes et de plaisance tout en favorisant la transition verte de ces activités : décarbonation, limitation des rejets, déchets... Plus précisément, le Scot fixe pour objectif de :
 - Maintenir l'activité des paquebots fluviaux sans la développer davantage,
 - Accompagner le développement de l'activité des bateaux promenades en complément de services de navettes fluviales à destination des habitants (ex : entre Vaise Industrie et la presqu'île, entre Cité internationale et Confluence...)
- facilitent la pratique des loisirs, des sports d'eau et de la baignade en préservant les installations existantes, en permettant l'implantation de nouveaux équipements pour ces pratiques (appontements notamment) tout en assurant la coexistence avec les autres usages et en maîtrisant leurs impacts environnementaux.



Navette fluviale sur la Saône



Descente en canoé sur la Saône

Favoriser une alimentation de proximité et une agriculture nourricière, respectueuse des sols et des milieux

Véritable activité économique, l'agriculture locale joue un rôle essentiel pour l'alimentation dans un contexte de changement climatique et de tension géopolitique sur les marchés internationaux de matières premières. C'est pourquoi l'agglomération lyonnaise doit s'engager sur la voie de la sécurité alimentaire et renforcer le système agricole dans sa globalité, de la production à la commercialisation/distribution en passant par la transformation.

Préserver à long terme les capacités de production agricole

En lien avec la trajectoire « zéro artificialisation nette », le Scot fixe l'objectif de renforcer la protection sur le long terme des sols agricoles, en particulier sur les secteurs à forte valeur agronomique.

Pour ce faire, les documents de planification et d'urbanisme préservent à long terme les espaces agricoles situés en dehors de l'enveloppe urbanisable (cf. partie 2). Ces espaces agricoles représentent environ un tiers de la superficie de l'agglomération lyonnaise.

Afin de renforcer ces mesures de protection et de valorisation des espaces agricoles, les collectivités sont encouragées à :

- **étendre les périmètres de protection des espaces agricoles et naturels (PENAP) ou des zones agricoles protégées (ZAP) existants et créer de nouveaux périmètres dans les secteurs qui en sont dépourvus**, en particulier dans les secteurs à forte valeur agronomique ;
- **élaborer des stratégies foncières agricoles** pour faciliter le maintien ou le renouvellement des exploitations existantes, la création de nouveaux bâtiments d'exploitation, l'identification des secteurs en fragilités (économique, agronomique, d'accès à l'eau...).

Outre la préservation des terres agricoles, le Scot préconise la préservation des bâtiments, réseaux et infrastructures nécessaires à la viabilité et au développement de l'activité économique agricole.

Les documents de planification et d'urbanisme doivent :

- **maintenir la vocation agricole des bâtiments** et, le cas échéant, leur changement de destination dans le respect des critères du protocole « construire en zone agricole » réalisé en partenariat avec les services de l'État, le Département du Rhône et la Chambre d'Agriculture du Rhône ;
- **permettre la création de nouveaux bâtiments et équipements agricoles**, sauf dans les secteurs de préservation des continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques précisés dans la partie 1), de la ressource en eau (périmètres de protection rapprochés des captages...), ou à risques. Ces nouveaux bâtiments devront faire l'objet d'une intégration paysagère adaptée à leur environnement ;



Paysage agricole à Simandres

- répondre aux besoins de logements des chefs d'exploitations et de la main-d'œuvre agricole en lien avec les protocoles de construction en zones agricoles réalisés en partenariat avec les services de l'État, le Département du Rhône et la Chambre d'Agriculture du Rhône ;
- encadrer la production énergétique au sein des exploitations : production énergétique sur les bâtiments existants, agrivoltaïsme, valorisation de la biomasse... ;
- encadrer la diversification des activités non agricoles au sein même d'une exploitation, et éviter notamment la concurrence des activités de loisirs ;
- exclure des zones constructibles et du classement en espace boisé classé (EBC) les parcelles dédiées à la production d'AOP viticoles ;
- préserver les conditions permettant de garantir l'origine locale de l'alimentation et le caractère extensif de l'élevage des exploitations concernées par l'AOP « Rigotte de Condrieu » et l'IGP « Volaille de l'Ain » (préservation des prés de fauche et des pâtures, ou maintien en prairie, des parcelles proches des bâtiments d'élevage).
- intégrer la circulation des engins agricoles dans leur projet afin de faciliter l'accessibilité des parcelles agricoles ;

En cas de projet d'urbanisation affectant du foncier agricole, quelle que soit la surface, qu'il soit au sein ou en dehors de l'enveloppe urbanisable, une analyse agricole complète devra être réalisée. Cette analyse étudiera notamment :

- l'impact sur les unités d'exploitation ou sur le potentiel agricole ;
- l'impact direct ou l'enclavement des sièges d'exploitation ;
- le fonctionnement de la circulation des engins agricoles ;
- le traitement de la frange entre territoire urbain et espace agricole (cf. orientation sur les lisières agro-paysagères).

Le Scot rappelle que tout projet, ouvrage ou aménagement prélevant un certain seuil de foncier agricole est soumis à la réalisation d'une étude préalable sur l'économie agricole. À la date de l'arrêt du projet du Scot, ce seuil est fixé par arrêté préfectoral à un hectare dans le Rhône.

Enfin, les projets d'infrastructures doivent assurer la cohérence des unités foncières d'exploitation en évitant leur morcellement et, si le besoin est justifié, en préconisant des aménagements fonciers.

Le Scot identifie 9 polarités agricoles au sein de l'agglomération : Plaine et Monts d'Or, Vallons de l'Ouest, Lônes et Coteaux du Rhône, Franc lyonnais, Plaines de l'Est lyonnais, Grandes Terres et Sud-Est lyonnais, Pays de l'Ozon, Est lyonnais. Ces polarités agricoles correspondent à des regroupements de communes voisines mais surtout à des zones du territoire recensant une activité agricole importante et des spécificités locales.

Ce sont des territoires de référence pour la mise en œuvre de la politique de protection foncière « PENAP » (Protection des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains) développée par la Métropole de Lyon et le Département du Rhône en partenariat avec les communes et les intercommunalités. Ce sont également des territoires à l'échelle desquels des synergies méritent d'être créées entre les acteurs de l'ensemble de la chaîne de valeur liée à l'alimentation : de la production, la transformation, la distribution, la consommation, jusqu'à la gestion et la valorisation des déchets. D'autres outils contribuant au maintien et à la valorisation de la fonction agricole de ces territoires pourront également être mobilisés : espaces naturels sensibles (ENS), projets d'intérêt général (PIG), appellations d'origine (AOC/AOP)...



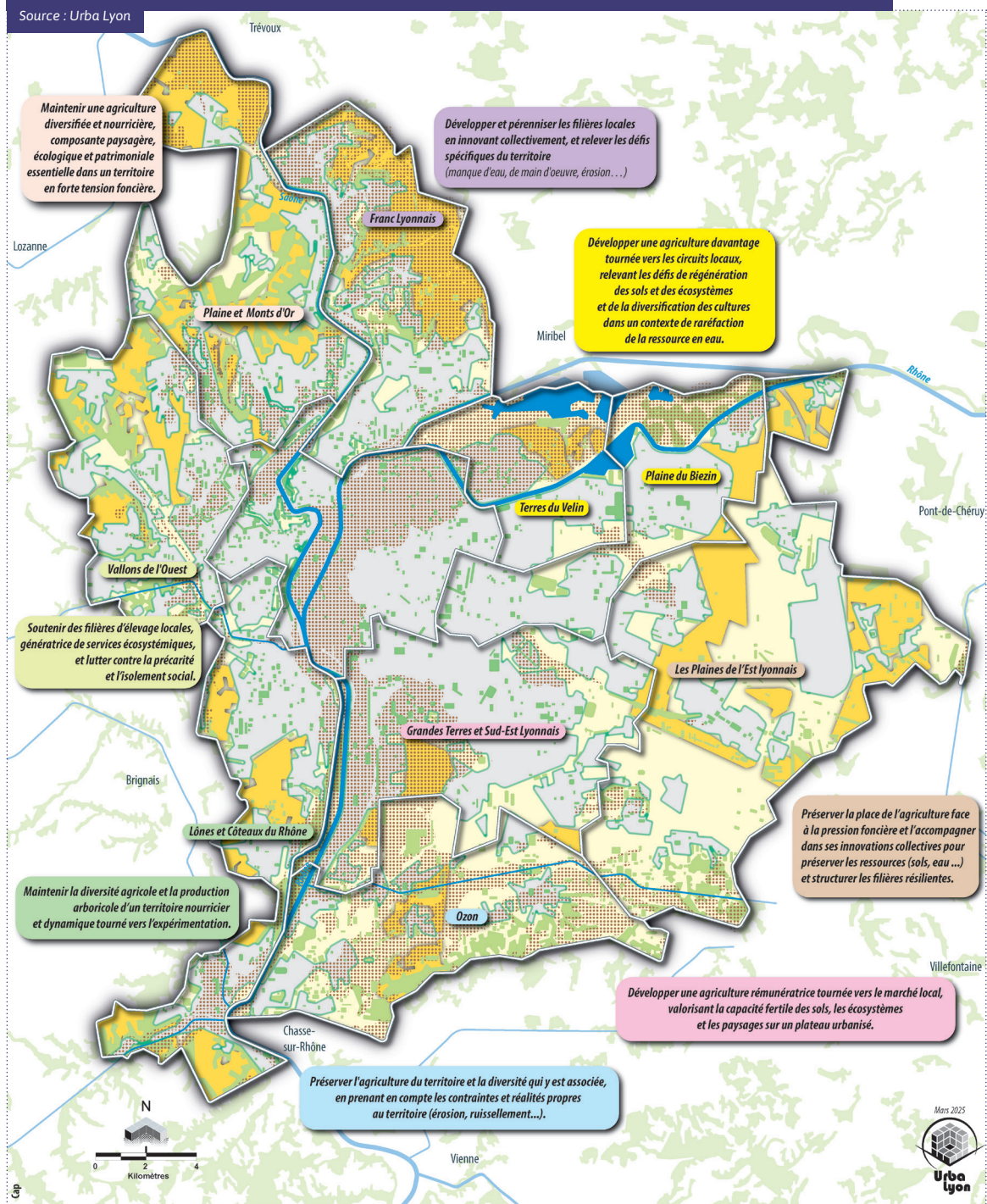
Plaine du Biézin à Chassieu

Mesures d'accompagnement

- Renforcer le dialogue à l'échelle des polarités agricoles entre les agriculteurs, les communes et intercommunalités afin de mieux intégrer les enjeux et pratiques agricoles aux logiques d'aménagement du territoire : circulation des engins, traitement des franges, conflits d'usages avec les activités de loisirs, accès au logement, notamment pour les salariés agricoles et les saisonniers, activités de stockage...
- Actualiser ou réaliser à l'échelle des polarités agricoles une cartographie des circulations des engins agricoles.

Favoriser une alimentation de proximité et une agriculture respectueuse des sols et des milieux

Source : Urba Lyon



Protéger les sols agricoles sur le long terme

Périmètre des PENAP à date d'approbation du Scot

Limite de l'enveloppe urbanisable

Développer une agriculture viable et pérenne qui préserve les sols et l'environnement, et s'adapte au changement climatique

Sols à bon ou très bon potentiel agronomique (loess, lohm et alluvions récents)

Principaux boisements en milieux agricoles

Polarités agricoles

Favoriser une agriculture qui préserve les sols et l'environnement

Face aux baisses attendues de rendement, à l'érosion de la biodiversité et des sols, le Scot fixe pour orientation le développement d'une agriculture viable et pérenne et des pratiques agroécologiques permettant de s'adapter aux dérèglements climatiques, préserver la biodiversité et la qualité de la ressource en eau, et régénérer les sols.

Par le développement de la trame boisée et agro-bocagère (cf. partie 2), le Scot fixe pour orientation la préservation des trames agroécologiques existantes (haies, boisements, ...) et accompagne leur renforcement.

Par ailleurs, dans le cadre de programme du type projet agroenvironnemental et climatique (PAEC) ou d'autres politiques publiques, le Scot incite les collectivités à conduire des actions visant à accompagner les agriculteurs dans la poursuite de leurs efforts pour :

- **appréhender l'impact environnemental des systèmes d'exploitation afin de maximiser les services écosystémiques rendus par la végétation et les sols** : séquestration carbone, lutte contre l'érosion, épuration et infiltration de l'eau dans les sols et les nappes, préservation de la biodiversité... ;
- **mettre en œuvre des mesures adaptées aux conditions pédoclimatiques et aux enjeux spécifiques locaux** (choix de cultures, plantation de haies ou arbres...) ;
- **adopter un usage sobre de l'eau**, qui permet de sécuriser la production tout en préservant la ressource en quantité et qualité.



Viticulture à Lissieu



Production céréalière à Genay

Développer des filières participant au renforcement de la sécurité alimentaire locale

Renforcer la sécurité alimentaire nécessite la mobilisation de toutes les parties prenantes dans la chaîne de production, de distribution et de consommation, et une échelle de coopération beaucoup plus large que l'agglomération lyonnaise.

C'est pourquoi le Scot fixe l'objectif de relocaliser des filières et rapprocher production et consommation en développant des coopérations à l'échelle des Projets Alimentaires Territoriaux (PAT) de la Métropole de Lyon et du Département, voire au-delà.

Ainsi, les collectivités et les acteurs de la chaîne alimentaire visent à :

- **développer des systèmes alimentaires de proximité** dans des logiques de filières en lien avec les territoires voisins ;
- **favoriser l'implantation des unités de transformation agro-alimentaire** valorisant des productions agricoles locales ;

- **favoriser le développement d'espaces réservés à l'agriculture au sein de l'enveloppe urbanisable** : vergers, jardins collectifs et partagés, jardins d'insertion, fermes urbaines, ...
- **rendre géographiquement et économiquement accessible la production agricole locale** en développant un maillage de lieux de distribution de proximité (commerces, marché) pour lutter contre la précarité et les « déserts alimentaires » identifiés dans plusieurs quartiers de la Métropole ;
- **développer la filière bois en lien avec la trame agro-bocagère** et créer des débouchés locaux nécessaires à la valorisation économique des haies et arbres : construction, bois énergie, pépinières... ;
- **développer la filière « terres végétales » par la création de terres fertiles et saines** à partir de remblais et de compost locaux et par l'utilisation de la filière « biodéchets », permettant d'amender les terres agricoles d'une ressource locale.



Marché des Tuileries à Tassin la Demi-Lune



Jardins potagers des Herminiers à Francheville



Coopérative agricole



Exploitation forestière au Grand Parc de Miribel Jonage

Consolider l'offre commerciale dans les centralités et transformer les sites commerciaux de périphérie

L'agglomération lyonnaise fait face à de nouveaux enjeux en matière d'aménagement commercial, qui renvoient davantage à des enjeux d'adaptation et de transformation des sites commerciaux que d'extension. Le Scot donne ainsi une priorité forte au développement commercial dans les centralités, ainsi qu'à la régénération et à l'optimisation des grands sites commerciaux, dans l'objectif d'une gestion économe du foncier, d'une mixité des fonctions urbaines et d'une requalification des entrées de ville.

Les orientations commerciales s'inscrivent dans cet objectif. Elles sont complétées d'un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) dans les conditions prévues à l'article L 141-6 du code de l'urbanisme.

Les nouvelles implantations de commerces « d'importance » s'effectuent dans les « localisations préférentielles » du Scot. Celles-ci correspondent aux « principales centralités » du territoire et aux « Secteurs d'Implantation Périphérique » (SIP).



Définitions

N.B. : ces définitions sont applicables uniquement aux orientations commerciales du DOO et du DAACL.

Commerce d'importance

Le seuil de 1 000 m² de surface de vente par unité commerciale est retenu pour définir le commerce « d'importance ».

En effet, les commerces de plus de 1 000 m² peuvent impacter significativement l'organisation locale de la desserte commerciale et des flux de clientèle à l'échelle d'un bassin de vie. Les Drive¹⁹ soumis à autorisation d'exploitation commerciale, sont également considérés comme du commerce « d'importance ».

Ce seuil est relevé à 1 500 m² de surface de vente sur le cœur d'agglomération (Lyon-Villeurbanne), en lien avec les très fortes densités urbaines. Dans le respect des critères de délimitation des centralités (voir définition de la centralité), le PLUi précise les modalités d'organisation des commerces de moins de 1 500 m² sur les communes de Lyon et Villeurbanne, en privilégiant le maillage fin de l'offre commerciale en lien avec l'évolution des besoins de consommation (densification résidentielle).

Localisation préférentielle du Scot

Il s'agit des principales centralités du territoire et secteurs d'implantation périphériques (SIP) identifiés sur la carte de l'organisation des fonctions commerciales.

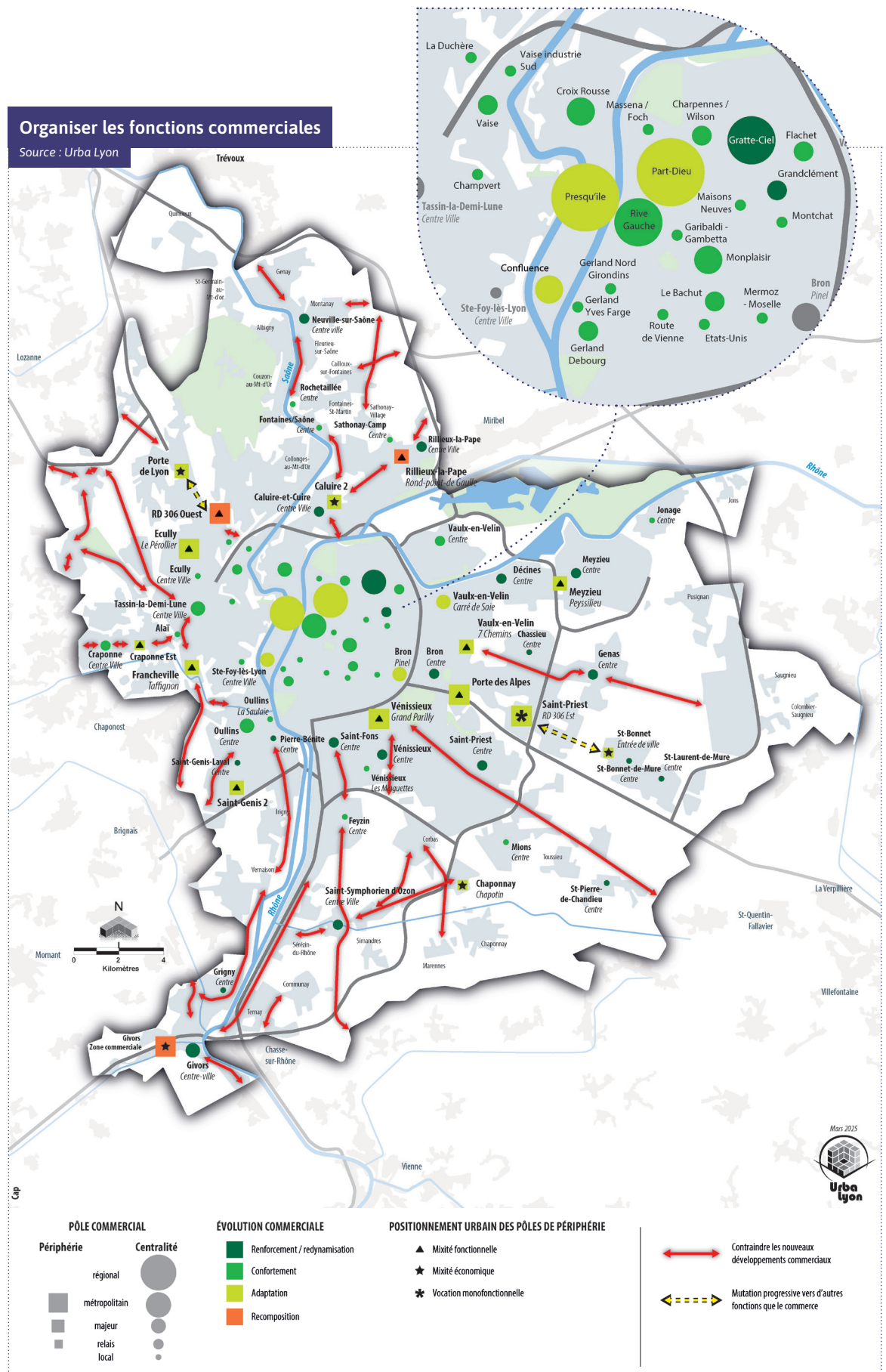
- Les **principales centralités** sont de niveau local, relais, majeur, métropolitain ou régional.
- Les **SIP** sont de niveau métropolitain, majeur ou relais.

19. Point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé pour l'accès en automobile.

Organiser les fonctions commerciales

Source : Urba Lyon

Secteur centre



N.B. : la trajectoire urbaine de chaque pôle de périphérie est précisée dans les fiches SIP du DAACL

Privilégier les centralités pour les nouveaux développements commerciaux, organiser et structurer le maillage commercial



Centre commercial Confluence

Définition

N.B. : cette définition est applicable uniquement aux orientations commerciales du DOO et du DAACL.

Centralité

Les centralités correspondent aux secteurs centraux des communes caractérisés par un tissu urbain dense et polarisant une diversité de fonctions urbaines : habitat, fonctions économiques (commerces, services...), équipements publics et collectifs (administratives, culturelles, loisirs...) etc.

Les centralités sont délimitées en tenant compte des critères cumulatifs suivants :

- secteurs géographiques de **dimension adaptée/limitée** à proximité immédiate des commerces existants le cas échéant, des équipements et générateurs de flux ;
- secteurs caractérisés par une **densité de construction importante** par rapport au reste de la commune et une continuité du bâti ;
- secteurs caractérisés par une mixité des fonctions urbaines avec la présence **d'au moins trois fonctions urbaines dont l'habitat** : logements, équipements, activités de services, commerces, activités médicales...

Les « **principales centralités** » sont de niveau local, relais, majeur, métropolitain ou régional.

Les centralités constituent les lieux préférentiels d'implantation des commerces.

Le Scot identifie ainsi et hiérarchise les « principales centralités » de l'agglomération, qui pourront notamment accueillir les commerces d'une certaine importance (cf. définition du commerce d'importance).

Liste des principales centralités

Centralités régionales	Presqu'île, Part Dieu.
Centralités métropolitaines	Lyon Rive Gauche, Villeurbanne Gratte-Ciel.
Centralités majeures	Monplaisir, Croix-Rousse, Confluence, Bron Pinel, Vaulx-en-Velin Carré de Soie, Oullins centre-ville (sur la commune d'Oullins Pierre-Bénite), Tassin-la-Demi-Lune centre-ville, Givors centre-ville.
Centralités relais	Vaise, Gerland Debourg, Bachut, Charpenne Wilson, Grandclément, Flachet. Les centres-villes de Craponne, Caluire-et-Cuire, Saint-Symphorien-d'Ozon, Vénissieux, Saint-Fons, Rillieux-la-Pape, Neuville-sur-Saône, Vaulx-en-Velin, Décines, Saint-Priest, Bron, Genas, Meyzieu.
Centralités locales	La Duchère, Vaise Industrie Sud, Gerland Yves Farges, Gerland Nord Girondins, Route de Vienne, États-Unis, Mermoz-Moselle, Garibaldi-Gambetta, Montchat, Massena/Foch, Champvert, Maisons Neuves, Les Minguettes, Alai, La Saulaie. Les centres-villes de Rochetaillée-sur-Saône, Fontaine-sur-Saône, Sathonay-Camp, Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Grigny, Feyzin, Écully, Sainte-Foy-lès-Lyon, Chassieu, Jonage, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu.

Au-delà de ces principales centralités, identifiées par le Scot, les documents d'urbanisme locaux peuvent identifier des centralités de proximité au sein desquelles de nouveaux développements commerciaux sont possibles, hors commerces d'importance.

Par ailleurs :

- **dans les « principales centralités »**, les documents d'urbanisme locaux délimitent les secteurs au sein desquels le maintien et le développement d'activités artisanales et commerciales sont privilégiés, en compatibilité avec les documents graphiques du DAACL et la définition de la centralité ;
- **dans l'ensemble des centralités**, les documents d'urbanisme mettent en place des règles permettant de favoriser le maintien et le développement du commerce dans le respect des dispositions du DOO et du DAACL. Les politiques locales d'aménagement favorisent également le maintien et le développement des marchés forains dans un objectif de maillage de l'offre de proximité.

.....> Encourager le confortement ou le renforcement commercial des principales centralités du territoire

Le Scot définit une trajectoire commerciale à mettre en œuvre au sein des localisations préférentielles (centralités et périphéries), au regard de leurs spécificités. Cette « trajectoire » trouve une traduction dans les documents graphiques et conditions d'implantation du DAACL. Les documents d'urbanisme locaux veillent à la traduction réglementaire de ces prescriptions.

Par principe, les principales centralités s'inscrivent dans l'une de ces deux trajectoires :

- **renforcer/redynamiser l'offre commerciale.** Cette trajectoire concerne les centralités qui présentent des indicateurs de santé commerciale dégradés, les centralités sous-dimensionnées en termes d'offre commerciale par rapport au bassin de vie qu'elles desservent, ou encore les centralités qui se situent dans un contexte local de fort développement résidentiel. Dans ces centralités, il s'agit de créer les conditions d'accueil et de pérennité de nouvelles activités artisanales et commerciales, de façon à renforcer significativement leur rôle dans la réponse à certaines catégories de besoins. Dans les centralités fragilisées, l'ensemble des outils au service de la revitalisation commerciale doivent être mobilisés ;
- **conforter l'offre commerciale.** Cette trajectoire concerne les centralités dont les indicateurs de santé commerciale témoignent d'un bon fonctionnement de l'offre commerciale et qui apportent une desserte satisfaisante sur un ensemble de besoins de consommation à l'échelle du bassin de vie qu'elles desservent. Le confortement rend possible l'extension des activités existantes et l'accueil de nouvelles activités pour répondre à la croissance démographique et/ou à des besoins insuffisamment satisfaits sur le bassin de vie.



Cœur de ville Bron



Rue de la République, Lyon 2

Les pôles régionaux et les grands centres commerciaux du cœur d'agglomération sont particulièrement touchés par le déploiement du e-commerce et le recul de certains secteurs d'activité, tels que l'équipement de la personne. Ils sont davantage confrontés à des enjeux d'adaptation de l'offre, cette trajectoire impliquant une stabilisation du volume de m² commerciaux.

Trajectoires des principales centralités

Renforcement / redynamisation	Villeurbanne Gratte-Ciel, Grandclément. Les centres-villes de Givors, Caluire-et-Cuire, Saint-Symphorien-d'Ozon, Vénissieux, Saint-Fons, Rillieux-la-Pape, Neuville-sur-Saône, Saint-Priest, Genas, Pierre-Bénite (sur la commune d'Oullins Pierre-Bénite), Saint-Genis-Laval, Grigny, Chassieu, Meyzieu, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Pierre-de-Chandieu, Décines, Bron.
Confortement	Lyon Rive Gauche, Monplaisir, Croix-Rousse, Oullins centre-ville (sur la commune d'Oullins Pierre-Bénite), Tassin-la-Demi-Lune centre-ville, Lyon Vaise, Gerland Debourg, Bachut, La Duchère, Vaise Industrie Sud, Gerland Yves Farges, Gerland Nord Girondins, Route de Vienne, États-Unis, Mermoz-Moselle, Garibaldi-Gambetta, Montchat, Massena/Foch, Champvert, Maisons Neuves, Villeurbanne Charpenne Wilson, Flachet, Vénissieux les Minguettes, Alaï, La Saulaie. Les centres-villes de Craponne, Vaulx-en-Velin, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaine-sur-Saône, Sathonay-Camp, Feyzin, Écully, Sainte-Foy-lès-Lyon, Jonage, Mions.
Adaptation	Presqu'île, Part Dieu, Confluence, Bron Pinel, Vaulx-en-Velin Carré de Soie.

→ Conforter le maillage de l'offre de proximité en centralité

En dehors des principales centralités, les documents d'urbanisme locaux mettent en place des dispositions favorisant le maillage de l'offre commerciale de première nécessité en centralité. Ils prévoient pour cela des dispositions visant à :

- encourager le renforcement des commerces de proximité dans les centres-villes, centres-villages, voire centres de quartiers ;
- limiter l'étirement et l'éclatement de l'offre commerciale, favoriser son déploiement sur un périmètre continu et resserré ;
- créer les conditions de mise à disposition d'une offre immobilière de dimensionnement adapté ;
- maîtriser les implantations d'opportunité en dehors de ces lieux, notamment le long des axes de flux.

Dans cette optique, les documents d'urbanisme locaux (PLU/PLUH) peuvent délimiter des **centralités de proximité** de dimensionnement limité au sein desquelles l'implantation d'activités commerciales est encouragée, en compatibilité avec la définition de la centralité. Ils permettent le développement d'une offre rayonnant à l'échelle du quartier ou de la commune et répondant à un besoin identifié.

Les collectivités sont invitées à mobiliser autant que possible les différents outils d'action foncière ou réglementaire à leur disposition pour favoriser l'offre commerciale de proximité en centralité (droit de préemption commercial, foncières, alignements commerciaux...).



Épicerie coopérative à Lyon 7

Accompagner l'évolution des sites commerciaux de périphérie en intégrant les enjeux urbains et de mobilités



Définition

Secteurs d'implantation périphérique (SIP)

Les secteurs d'implantation Périphérique (SIP) correspondent aux zones commerciales et centres commerciaux existants situés hors centralités (voir carte « Organiser les fonctions commerciales »).

Le Scot identifie des SIP de niveau métropolitain, majeur et relais.



Liste des SIP

SIP de niveau métropolitain	Écully - Le Pérollier, Givors - Zone commerciale, Vénissieux - Grand-Parilly, Porte des Alpes, Saint-Priest - RD306 Est, RD 306 Ouest.
SIP de niveau majeur	Porte de Lyon, Francheville Taffignon, Saint-Genis 2, Vaulx-en-Velin - 7 chemins, Rillieux - Rond-Point Charles De Gaulle, Meyzieu - Peyssilieu, Caluire 2.
SIP de niveau relais	Craponne Est, Chaponnay - Chapotin, Saint-Bonnet-de-Mure - Entrée de ville.

.....> Adapter et requalifier les sites commerciaux périphériques

Les secteurs d'implantation périphériques (SIP) sont concernés par deux types d'évolution :

Des évolutions commerciales, qui au regard des tendances de consommation observées, traduisent plutôt une stratégie « d'adaptation » des équipements de périphérie et d'anticipation des friches commerciales, plutôt qu'une stratégie de croissance globale des surfaces commerciales à l'échelle des sites. Selon les enjeux propres à chaque SIP, la trajectoire à poursuivre relève plutôt :

- **d'une recomposition** sur des pôles en perte d'attractivité, présentant des risques d'apparition de friches et/ou concernés par des enjeux de restructuration urbaine. Cette trajectoire peut se traduire par une réduction de l'emprise foncière des commerces à l'échelle du SIP ou de la zone d'activités existante, une évolution du foncier vers d'autres usages (ex : activités productives, logements...), une baisse du volume global de m² commerciaux, des règles encourageant les transferts d'activités voire des contraintes aux nouvelles implantations commerciales ;
- **de l'adaptation**, correspondant à une stabilisation du volume global d'offre commerciale ou une croissance modérée à l'échelle du SIP, notamment pour accueillir des transferts ; les mutations en termes de typologie d'activité ou de format de vente sont possibles pour répondre à trois objectifs :
 - Anticiper le risque de friche commerciale en lien avec le tassement de certains marchés et le développement du e-commerce, et s'adapter aux nouvelles attentes de la clientèle,
 - Accompagner les évolutions urbaines, des mobilités, des usages et des besoins,
 - Réorganiser, repolariser l'offre commerciale, notamment en permettant des transferts d'activités situées hors localisation préférentielle au sein du SIP et favoriser la mutation du site initial vers d'autres fonctions/vocations.

Des évolutions urbaines encouragées sur les sites commerciaux de périphérie, à ce jour en majorité monofonctionnels. Selon les enjeux propres à chaque SIP, la trajectoire urbaine encouragée peut être :

- **monofonctionnelle** : le maintien d'un positionnement à dominante commerciale est à encourager sur ces sites. Il s'agit notamment de sites fléchés pour l'accueil de transferts de commerces situés hors localisations préférentielles et/ou sur des sites dans une trajectoire de recomposition ;
- **mixité économique** : le Scot rend possible la mixité avec d'autres activités économiques (activités industrielles et artisanales, logistique urbaine, tertiaire d'accompagnement...). Les sites concernés sont en majorité des zones d'activités économiques en partie commerciales, pouvant contribuer à répondre aux besoins fonciers et immobiliers pour l'accueil d'activités économiques productives notamment ;
- **mixité fonctionnelle** : le Scot rend possible le déploiement d'une programmation urbaine mixte, en lien avec les mutations urbaines projetées sur le secteur et les besoins locaux : logements, activités économiques (industrie, artisanat, tertiaire, logistique, commerces, services), équipements, etc. Les sites concernés sont des sites souvent rattrapés par la ville, au cœur de grands projets urbains ou connaissant une évolution notable de l'offre de mobilités, notamment en transports collectifs.

Trajectoire des Secteurs d'implantation périphérique (SIP)

	Adaptation	Recomposition
Monofonctionnel	Saint-Priest - RD 306 Est.	
Mixité économique	Chaponnay - Chapotin, Porte de Lyon, Caluire 2, Saint-Bonnet-de-Mure - Entrée de ville	RD 306 Ouest, Givors - zone commerciale
Mixité fonctionnelle	Vaulx-en-Velin - 7 chemins, Porte des Alpes, Vénissieux Grand Parilly, Saint-Genis 2, Francheville - Taffignon, Craponne Est, Écully - Le Pérollier, Meyzieu - Peyssilieu.	Rillieux - Rond point Charles de Gaulle

N.B. : les trajectoires et conditions spécifiques propres à chaque pôle de périphérie sont précisées dans les fiches SIP du DAACL.

Les nouvelles implantations commerciales dans les SIP s'inscrivent dans un projet ou une réflexion d'ensemble (de type OAP ou plan guide) :

- à l'échelle d'un secteur plus large que le SIP ou à l'échelle du SIP, voire d'un sous-secteur cohérent sur le plan fonctionnel (fonctionnement urbain, organisation des mobilités, des usages...) et paysager ;
- compatible avec les orientations et conditions spécifiques énoncées dans la fiche secteur du DAACL ;
- précisant notamment les logiques d'implantation des bâtiments, le contenu programmatique, les circulations (dont modes doux), les conditions d'insertion paysagère des commerces, l'accessibilité tous modes et l'emprise des espaces de stationnement.

Les projets d'extension ne devront pas obérer la recomposition partielle ou globale du SIP.

Les collectivités sont invitées à mobiliser autant que possible les différents outils à leur disposition pour favoriser la requalification des sites commerciaux de périphérie (Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), Grande Opération d'Urbanisme (GOU), plan guide...).



Centre commercial Givors 2 Vallées

Polariser les nouveaux développements commerciaux dans les localisations préférentielles

.....→ Contraindre fortement les nouveaux développements en dehors des localisations préférentielles

Les nouvelles implantations de commerces « d'importance » s'effectuent dans les « principales centralités » et les Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP) identifiés par le Scot (voir définitions).

Les commerces « d'importance » existants à la date d'approbation du Scot et implantés en dehors de ces secteurs pourront s'étendre de manière limitée²⁰ pour permettre la gestion de l'activité existante et son bon fonctionnement, à condition que les possibilités de transfert de la surface vers une localisation préférentielle aient été préalablement étudiées et que le transfert ne soit pas possible.

Le Scot rend également possible l'extension plus significative²¹ des supermarchés existants à la date d'approbation du Scot, localisés en centralité locale ou dans une centralité de proximité définie par le PLU/PLUi. Le projet d'extension commerciale doit être une composante d'un projet de renouvellement urbain global et mixte sur le secteur. Cette disposition est applicable sous conditions précisées dans le DAACL. Elle est également applicable à certaines opérations de transfert-extension de commerces existants hors centralité vers des centralités de proximité définies par le PLU/PLUi.

En dehors des localisations préférentielles identifiées par le Scot, et des centralités de proximité définies par les PLU, il s'agit de contenir les nouvelles implantations commerciales, quelle que soit la surface de vente.

Par exception à ce principe, les documents d'urbanisme locaux peuvent permettre :

- la modernisation et l'extension limitée des activités existantes afin de permettre leur bon fonctionnement ;
- la création ou le confortement, sur les gares et leurs abords, de micro-polarités commerciales et/ou de services de dimensionnement adapté, non concurrentielles à l'offre des centralités les plus proches et justifiées par la présence d'une clientèle de proximité - résidents, actifs, voyageurs - suffisamment significative ;
- le confortement ou l'implantation ponctuelle de points de vente de produits agricoles ou viticoles, rattachés aux bâtiments d'exploitation.

Les nouvelles implantations commerciales ne sont pas admises et les changements de destination des locaux à usage commercial existants doivent être encouragés :

- sur les secteurs hors centralités situés en bord de route à fort trafic, liés à des logiques de captage des flux routiers (identification des principaux axes dans la cartographie « organiser les fonctions commerciales ») ;
- dans les zones d'activités économiques (hors Secteurs d'Implantation Périphérique du DAACL).

Renforcer les complémentarités entre niveaux de pôles et localisations

Le Scot précise les orientations commerciales propres à chaque localisation préférentielle avec pour objectif :

- d'adapter l'offre commerciale à l'aire de rayonnement des pôles et à leur positionnement dans l'armature commerciale, en offrant une réponse aux différentes catégories de besoins ;
- d'encourager le maintien et le développement de l'artisanat et du commerce en centralité, à travers une sélectivité des commerces pouvant s'implanter dans les sites périphériques, en particulier ceux qui sont peu compatibles avec une implantation en tissu urbain dense.

20. La notion d'extension « limitée » des commerces et ensembles commerciaux est précisée dans le DAACL.

21. Extension dérogatoire telle que définie dans le DAACL.

Les **Secteurs d'implantation périphérique (SIP)** accueillent préférentiellement des commerces de biens lourds, répondant à des besoins occasionnels et exceptionnels, associés notamment à des modes d'accès motorisés et nécessitant une emprise foncière plus importante. Les SIP ne sont pas des localisations préférentielles pour les commerces répondant aux besoins les plus courants (quotidiens, hebdomadaires) dont le développement est à prioriser dans les centralités (sauf dispositions particulières précisées dans le DAACL).

Les SIP n'ont pas vocation à accueillir de nouvelles implantations de commerces dont la surface de vente est inférieure à 300 m², ni la création de nouvelles galeries marchandes²². Cette disposition s'applique dans le cadre de nouvelles constructions, mais également dans le cadre de la transformation de bâtiments à usage commercial ou non commercial.

Ce principe d'interdiction des surfaces commerciales de moins de 300 m² dans les SIP peut être adapté dans le cadre de la restructuration de pôles commerciaux actuellement monofonctionnels, bien desservis, en faveur de pôles plus « mixtes », sous certaines conditions précisées dans le DAACL.

Les ensembles commerciaux de ce type préexistants dans les localisations de périphérie peuvent admettre des extensions limitées, de manière exceptionnelle dans les conditions précisées dans le DAACL et dans le cadre d'une amélioration qualitative des équipements commerciaux.

N.B. : Le DAACL précise les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux dans les SIP.

Améliorer la qualité des équipements commerciaux et des espaces marchands et limiter leur impact environnemental

Le Scot vise à assurer la cohérence entre les politiques d'aménagement commercial et de mobilités et fixe pour orientation de :

- **prioriser les interventions publiques et les évolutions commerciales sur les pôles commerciaux** bénéficiant d'une desserte multimodale performante ;
- **assurer une desserte efficace en transports en commun des pôles commerciaux**, notamment pour les pôles Régionaux à Majeurs à desservir par le réseau de transports collectifs avec un niveau de service adapté ;
- **prévoir des aménagements favorisant le bon fonctionnement des commerces** : accessibilité, livraisons, stationnement, logistique de proximité, aménagements urbains qualitatifs...

Dans le cadre des nouvelles implantations commerciales ou de l'extension d'équipements commerciaux existants, une attention particulière doit être portée à la qualité des projets, notamment au regard :

- de leur compacité (densification du site) ;
- de l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- de la limitation de l'imperméabilisation, voire de la désimperméabilisation des sols concernant les sites les plus artificialisés ;
- de la végétalisation arborée, voire de la renaturation, en lien avec l'objectif de renforcement de la trame boisée ;
- de l'intégration des projets dans une logique d'aménagement d'ensemble, d'insertion urbaine, architecturale et paysagère des nouvelles constructions.

Les documents d'urbanisme prévoient des dispositions visant à limiter la formation d'îlots de chaleur, développer les fonctions naturelles du sol, infiltrer les eaux pluviales à la parcelle et favoriser la biodiversité dans le cadre des projets commerciaux. Le Scot encourage pour cela la mise en place d'un Coefficient de Biotope par Surface (CBS).

Les commerces d'importance ne doivent pas conduire à une artificialisation des sols, sauf dérogation, conformément à la législation en vigueur.

N.B. : Le DAACL prévoit des conditions d'implantation s'appliquant aux équipements commerciaux et des dispositions spécifiques à certains sites.

²². Ensemble commercial adossé à un hypermarché, composé majoritairement d'unités commerciales de petite taille (<300 m² de surface de vente).

Mailler les activités logistiques et favoriser leur décarbonation

Les activités logistiques ont un caractère indispensable et vital pour le fonctionnement de l'agglomération.

Le Scot se fixe comme objectif le bon fonctionnement des activités logistiques au service des habitants, des industries et des entreprises du territoire, à travers une stratégie de préservation et de renforcement du maillage des espaces d'accueil de la logistique, de renforcement des infrastructures multimodales et de leur usage et d'accélération des transitions environnementales. Le Scot vise également à accompagner le développement d'une logistique de proximité insérée dans le tissu urbain, permettant l'émergence de chaînes de distribution plus optimisées, mutualisées et décarbonées. Il vise également à favoriser le développement de l'économie circulaire en facilitant le développement d'une logistique inverse, levier indispensable de la remise en circulation des produits et matériaux ayant connu une première vie.

Les orientations du présent chapitre s'appliquent à tous les types de logistique, quels que soient les produits concernés (produits industriels, matériaux de construction, déchets, biens de consommation, matières dangereuses, etc.), les générateurs de flux (commerces, restaurants, bureaux, industries, artisans et prestataires de services, administrations, chantiers, particuliers, etc.) et les acteurs impliqués (prestataires logistiques, transporteurs, etc.).

Ce chapitre est complété, dans le DAACL, de dispositions concernant la logistique commerciale, c'est-à-dire la logistique qui n'est pas directement liée à une activité industrielle ou agricole.



Hôtel de logistique urbain (HLU) à Lyon 7



Logistique du dernier km

Favoriser un maillage des sites logistiques

Le Scot fixe un objectif de préservation des fonciers nécessaires au fonctionnement des activités logistiques. Cet objectif suppose de travailler à une qualification, une hiérarchisation et une polarisation des sites d'accueil actuels et potentiels afin de répondre à la pluralité des besoins et des formats logistiques, tout en veillant à leur bonne intégration dans leur environnement proche.

La fonction logistique est aujourd'hui répartie sur différents sites et zones d'activités, localisées principalement en périphérie de l'agglomération. Pour répondre aux besoins d'approvisionnement et favoriser la décarbonation des chaînes logistiques, le Scot porte trois grandes orientations :

PÉRENNISER LE MAILLAGE DES ZONES D'ACTIVITÉS À FONCTION LOGISTIQUE RÉGIONALE

OU D'AGGLOMÉRATION, EN FAVORISANT L'OPTIMISATION DES SURFACES ET LES AMÉNAGEMENTS QUALITATIFS

Les zones d'activités à fonction logistique régionale sont des zones d'activités à forte composante logistique (plusieurs bâtiments logistiques existants de plus de 10 000 m²) bénéficiant d'une desserte multimodale ou a minima d'une infrastructure routière majeure. Elles accueillent des sites logistiques rayonnant à l'échelle régionale ou d'agglomération, essentiels pour la desserte de la grande région lyonnaise. Il s'agit de préserver la vocation logistique de ces zones d'activités et de conditionner la création d'une nouvelle grande zone logistique sur la plaine Saint Exupéry à la réalisation d'une infrastructure d'intermodalité rail-route.

Les zones d'activités à fonction logistique d'agglomération sont des zones diversifiées intégrant des sites logistiques importants (un ou plusieurs sites de plus de 10 000 m²) et qui disposent a minima d'une desserte routière limitant les conflits d'usage. Elles accueillent principalement des sites logistiques rayonnant à l'échelle de l'agglomération. Ces zones sont réparties sur l'ensemble du territoire. Il s'agit de maintenir une fonction logistique d'agglomération dans ces zones d'activités mixtes, bien connectées aux grandes infrastructures.

Le Scot entend préserver la fonction (en partie) logistique de ces grandes zones d'activités et accompagner leur renouvellement et l'optimisation de l'usage du foncier en faisant évoluer les règles d'urbanisme en faveur de projets plus denses (coefficient d'emprise au sol, hauteur, étage...). Ces projets de densification devront être orientés de façon à ne pas être au contact direct de secteurs résidentiels, selon les configurations des zones. Les implantations doivent être privilégiées en lien direct avec les infrastructures primaires – pour préserver les façades urbaines des zones d'activités.

RÉGULER LES DÉVELOPPEMENTS IMMOBILIERS LOGISTIQUES COMMERCIAUX EN TENANT COMPTE

DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Le Scot prévoit la régulation des développements immobiliers logistiques commerciaux sur des zones adaptées à l'accueil de ces sites générateurs de flux importants.

Le DAACL définit des plafonds de constructibilité pour la logistique commerciale en fonction de la hiérarchie des sites logistiques du territoire. Il restreint également les développements immobiliers logistiques commerciaux dans le diffus des autres zones d'activités.

N.B. : Voir volet logistique commerciale du DAACL.

ORGANISER UN MAILLAGE DE LA LOGISTIQUE DE PROXIMITÉ EN CŒUR D'AGGLOMÉRATION

COMME AU SEIN DES POLARITÉS

Au contact du cœur d'agglomération, le Scot identifie les secteurs directement connectés aux infrastructures massifiées (axe Rhône-Saône, réseau ferré, voiries structurantes) qui seront pertinents pour l'accueil de plateformes urbaines de distribution facilitant la consolidation / massification des flux à destination du cœur urbain, dits « logistique du dernier kilomètre ».

Dans le cœur d'agglomération et au contact des polarités urbaines, la réalisation d'espaces urbains de distribution, au service des commerces, artisans et Petites et Moyenne Entreprises (PME) sont à engager. Ces sites peuvent notamment s'intégrer dans des programmes immobiliers mixtes pour favoriser leur insertion urbaine ou réutiliser des infrastructures et équipements existant tels que les parkings.

Des espaces urbains de distribution devront être intégrés dans la programmation des grands projets urbains et d'aménagement d'espaces publics, en intégrant le recours à la cyclologistique.

L'action des collectivités vise par ailleurs :

- l'intégration, dans les équipements neufs (commerciaux, productifs, hôteliers, etc.), de solutions permettant de gérer les besoins logistiques sur l'emprise privée ;
- la prise en compte de la logistique chantiers en amont des projets ;
- l'expérimentation de la mutualisation d'usage temporelle et spatiale sur des fonciers de domanialité publique.

Mesures d'accompagnement

- Développer la maîtrise foncière publique pour la mise en œuvre d'équipements logistiques.
- Mettre en place un cadre réglementaire favorable à la logistique urbaine, notamment par l'instauration d'un schéma directeur cadrant les règles d'accessibilité des différentes voiries et par la généralisation d'aires de livraison sur l'ensemble des centralités.

Accompagner les transitions de la logistique

Pour les fonctions logistiques comme pour les autres activités économiques, le Scot affirme un principe d'optimisation et d'intensification des usages, de gestion économe et circulaire des ressources naturelles, de qualité urbaine et de performance environnementale.

Pour ce faire, les documents d'urbanisme, les plans de mobilité et les collectivités concernées :

- favorisent les opérations de réhabilitation des bâtiments logistiques existants, de densification/optimisation des sites logistiques, et permettent la réalisation d'entrepôts sur plusieurs étages en faisant évoluer les règles d'urbanisme.
- favorisent, notamment en milieu urbain, la mixité des activités logistiques avec d'autres fonctions, ce qui permet d'équilibrer les modèles économiques de projets souvent très contraints par la pression foncière.
- accompagnent les acteurs vers une réduction de l'impact environnemental de la logistique par l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments, la décarbonation des flottes de véhicules, la réduction des nuisances sonores et visuelles... en référence aux principes mentionnés (cf. « Favoriser la régénération des espaces économiques et l'encadrement des futures extensions »).
- favorisent l'approvisionnement du territoire par des véhicules de transport de marchandises décarbonés et massifiés, au cœur d'agglomération, à travers le maintien de voiries adaptées à la taille des véhicules, la préservation des espaces de livraison et le développement de stations multi-énergies.
- intègrent la desserte des sites logistiques en transport en commun, afin de favoriser l'utilisation de ce mode de transport par les salariés.

Mesures d'accompagnement

- Développer l'Observatoire logistique des biens et services et élargir son périmètre aux EPCI du Sepal voire au-delà, pour une meilleure compréhension des activités et des enjeux à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lyon Saint-Étienne.
- Étendre le périmètre de l'instance logistique de la Métropole de Lyon aux intercommunalités voisines et leurs acteurs économiques.

Renforcer l'intermodalité

Le Scot fixe l'objectif de renforcer l'accessibilité ferroviaire et fluviale de l'agglomération lyonnaise, en donnant la priorité au développement de ces deux modes de transport pour le fret longue distance comme pour la logistique urbaine. Cette orientation répond notamment aux objectifs fixés par la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire²³, à la stratégie nationale logistique²⁴ et aux ambitions portées par le Conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL) de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MERS).

Pour cela, les documents d'urbanisme et les gestionnaires d'infrastructures et de sites concernés :

- **préservent les emprises nécessaires à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais**, afin de favoriser les conditions d'un report modal des marchandises vers le rail et rendent disponible le foncier nécessaire aux opérations d'intérêt régional, national et européen suivantes :
 - le programme d'aménagements capacitaires de l'étoile ferroviaire lyonnaise, constitué d'une vingtaine d'opérations à horizon 2030-2035 : dénivellation de Sathonay, création de terminus périurbains, aménagement de quais supplémentaires, modernisation de la signalisation, renforcements d'alimentation électrique... ;
 - le grand projet de mise à quatre voies de la section Saint-Fons – Grenay et du raccordement de Saint-Fons, qui doit faire l'objet d'une enquête d'utilité publique en vue d'une réalisation d'ici à 2035 ;
 - le grand projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), dont la section Nord déclarée d'utilité publique depuis 2012 doit faire l'objet d'un avant-projet détaillé et d'une réalisation d'ici à 2035, et dont la section Sud doit faire l'objet d'une relance des études en vue d'une enquête d'utilité publique et d'une réalisation concomitante à celle des accès alpins de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ;
 - un nouveau franchissement du Rhône au droit de Givors – Loire sur Rhône, qui doit faire l'objet d'études en vue d'une réalisation d'ici à 2035 ;
- **assurent la préservation et la modernisation des équipements ferroviaires existants** pour garantir les capacités de développement du fret ferroviaire : chantiers de transport combiné de Vénissieux-Saint-Priest et du Port de Lyon, gares de triage (Sibelin à Feyzin, Saint-Priest, mais aussi Saint-Germain-au-Mont d'Or et Badan à Grigny), emprises des installations terminales embranchées (ITE) ;
- **préservent le site concerné par le projet de plateforme fret multimodale (autoroute ferroviaire) au sud de la plaine Saint-Exupéry**, au croisement du CFAL et du potentiel débouché des accès français du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, en complément du site d'Ambérieu au débouché Nord du CFAL ;
- **préservent les emprises foncières des ports de l'agglomération** - port de Lyon-Édouard-Herriot, sites industrialo-portuaires de Solaize-Sérézin-Ternay et de Givors-Loire-sur-Rhône, réserve foncière pour l'implantation éventuelle d'une nouvelle plateforme à Genay. Ils veillent à leur insertion urbaine et environnementale, en tenant compte des périmètres de risques technologiques et en garantissant les conditions d'exercice de leur activité : accessibilité routière, gestion des nuisances et des franges. Pour ce faire, ils s'appuient sur les orientations du Schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence et du Schéma directeur du Port de Lyon ;
- **assurent le rôle économique du Port de Lyon et son périmètre**, avec l'objectif de renforcer son activité fluviale et de garantir sa fonction de plateforme ferroviaire d'importance, de l'ouvrir sur la ville (accessibilité, logistique urbaine...) avec l'enjeu de réduire ses activités sources de risques majeurs (stockage d'hydrocarbures notamment) et de développer des projets d'énergies renouvelables et d'économie circulaire, et de consolider son rôle stratégique dans l'axe Méditerranée-Rhône-Saône ;
- **préservent les espaces en bord à voie d'eau** (quais fluviaux d'usage public ou privé) afin d'en garantir l'usage pour la logistique urbaine et les activités de chargement et déchargement des marchandises (colis, déchets des ménages ou de chantier, matériaux de construction, etc.). Cet usage, pérenne ou temporaire, se fera en cohérence avec les autres utilisations du fleuve (navettes fluviales, tourisme, loisirs, espaces végétalisés, défense contre l'incendie), en prenant en compte les grands principes et le maillage posés dans le Schéma d'usage des rives fluviales et le Schéma Logistique des Biens et Services de la Métropole de Lyon ;

23. La stratégie nationale de relance du fret ferroviaire de 2021 fixe l'objectif de doublement de la part modale du fer dans le transport de marchandises à l'horizon 2030.

24. La stratégie nationale logistique de 2022 prévoit d'augmenter de 50 % la part modale du fluvial dans le transport de marchandises en France à l'horizon 2030.

- privilégient l'implantation des entreprises utilisatrices des modes massifiés (fer et fleuve) sur les fonciers embranchés sur le réseau ferroviaire, en bord à voie d'eau, en zone portuaire ou desservis par des plateformes de transport combiné de marchandises ;
- engagent les autorités organisatrices compétentes à réfléchir aux opportunités offertes par les transports en commun pour le transport de marchandises ;
- contribuent au déploiement d'infrastructures et d'équipements nécessaires à la cyclologique.

Mesures d'accompagnement

- Suivre et intégrer les projets portés par l'État et ses partenaires en faveur de la compétitivité et de la restructuration de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, prévoyant la création d'un ensemble fluvio-maritime partant des ports de la façade méditerranéenne (grand port maritime de Marseille-Fos et ports de Sète et Toulon) et s'étendant au-delà du port de Lyon jusqu'en Bourgogne.
- Identifier, avec les entreprises propriétaires d'installations terminales embranchées (ITE) et les acteurs publics (SNCF Réseaux, EPCI, Métropole de Lyon, Région), les ITE existants/fonctionnels à préserver et à moderniser selon les modalités à étudier.



Gare de triage à Lyon 7



Porte des Alpes



Service de logistique fluviale