

4

Territoires de projets stratégiques

- **Plateforme Saint-Exupéry / Portes du Dauphiné** p. 117
- **RD 306 est** p. 120
- **Grande Porte des Alpes** p. 122
- **Montout-Peyssilieu** p. 124
- **Périphérique Bonneville et ses agrafes** p. 126
- **Porte Nord-Ouest / Pérolles** p. 128
- **Porte Sud / Grande Confluence** p. 130
- **Vallée de la Chimie** p. 132
- **Seconde confluence / Rhône-Gier** p. 134

.....

Le Scot identifie des territoires stratégiques d'envergure métropolitaine qui font l'objet de conditions d'aménagement dans l'objectif d'un développement urbain cohérent.

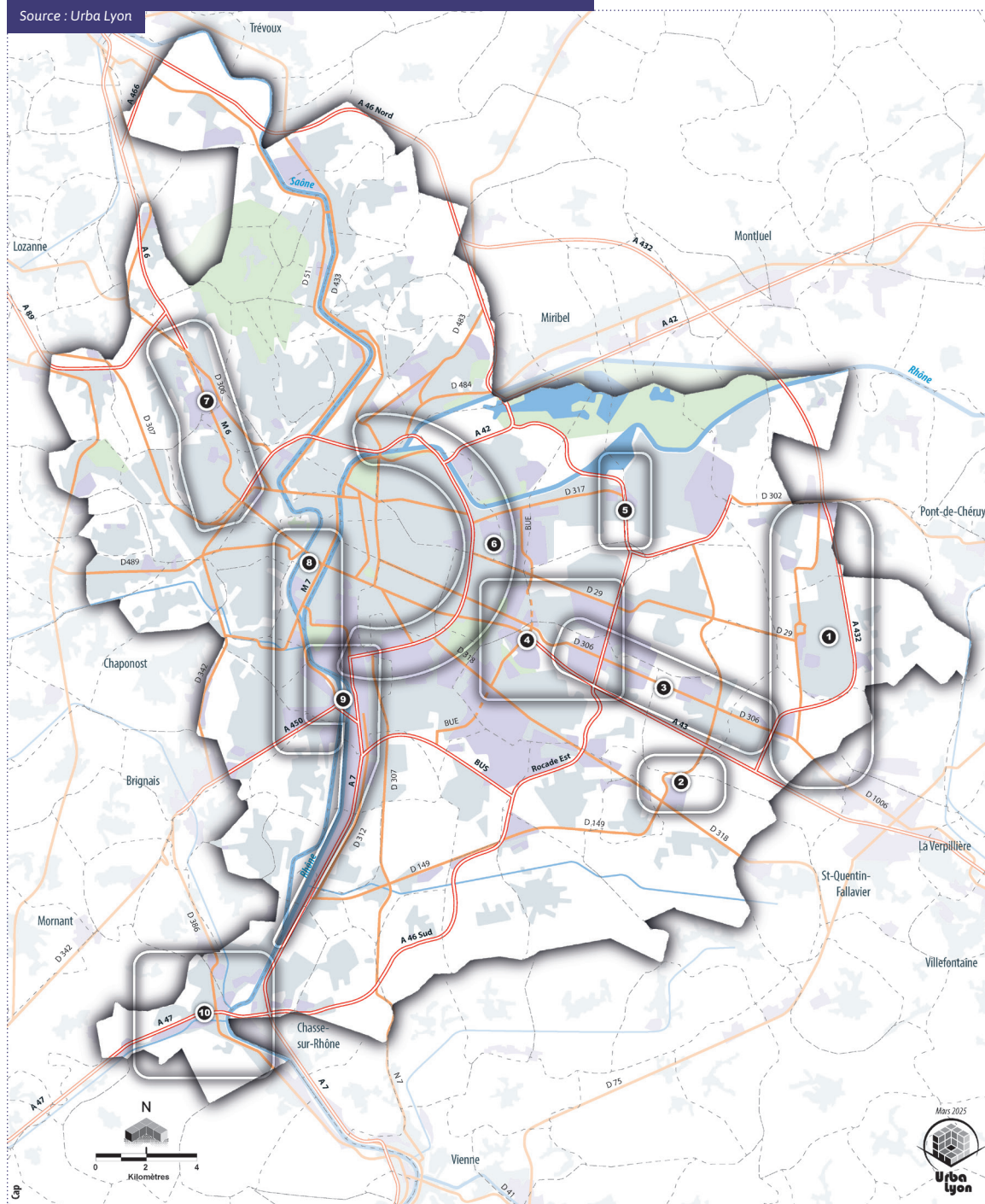
Ce sont soit :

- *des territoires qui font déjà l'objet d'études et d'orientations programmatiques, qu'il convient d'affirmer pour le long terme ;*
- *des territoires à la croisée de plusieurs enjeux/réflexions pour lesquels une mise en cohérence des projets s'avère nécessaire (type plan guide).*

L'envergure métropolitaine de ces secteurs leur confère un caractère stratégique pour le futur de l'agglomération nécessitant une coordination des acteurs et des maîtrises d'ouvrage.

Territoires de projets à conditions particulières d'urbanisation

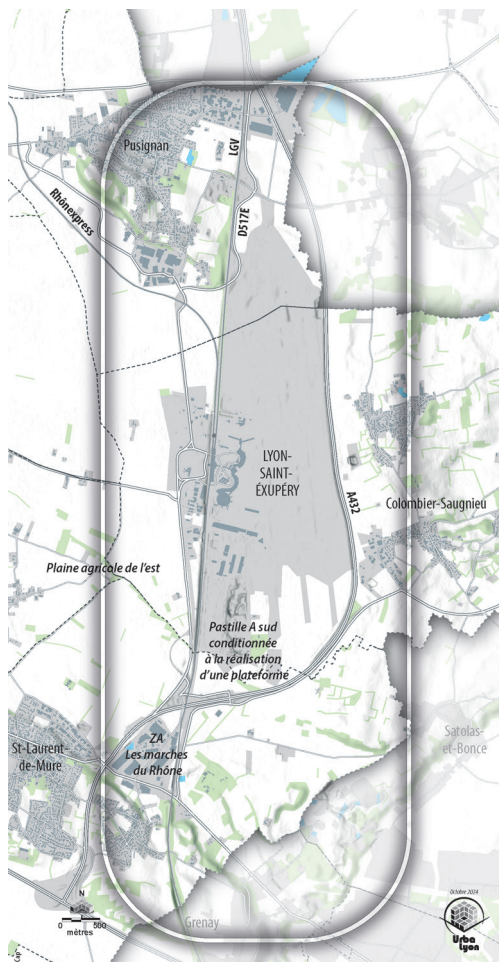
Source : Urba Lyon



Territoires stratégiques à conforter :

- 1 Plateforme Saint-Exupéry
- 2 Portes du Dauphiné
- 3 RD 306 Est
- 4 Grande Porte des Alpes
- 5 Montout - Peyssilleu
- 6 Périphérique Bonneval et ses agrafes
- 7 Porte Nord-Ouest / Pérolier
- 8 Porte Sud / Grande Confluence
- 9 Vallée de la Chimie
- 10 Seconde confluence / Rhône - Gier

Plateforme Saint-Exupéry / Portes du Dauphiné



→ Composantes du territoire plateforme Saint-Exupéry

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry constitue la principale porte d'entrée internationale de l'agglomération lyonnaise. Il bénéficie également d'une excellente desserte routière et autoroutière et de plusieurs liaisons TGV. La réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et à terme des accès alpins au Lyon-Turin va renforcer l'accessibilité du territoire. L'aménagement d'une plateforme d'intermodalité rail-route au sud de la plateforme aéroportuaire est conditionné à la réalisation de ces nouvelles infrastructures ferroviaires.

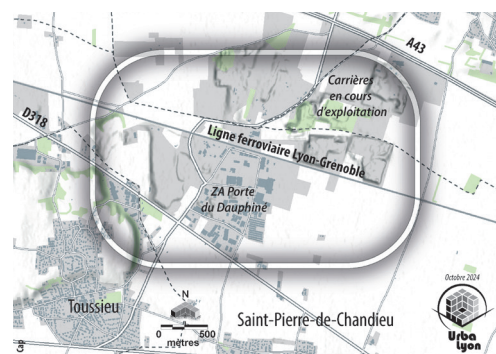
Le site est inscrit dans une vaste plaine agricole encadrée par les reliefs qui dégagent des vues sur l'ensemble de la plaine : au nord, le coteau des pies et au sud, les Balmes viennoises et les collines de Mions-Toussieu. Le site est situé au-dessus de la nappe alluviale de l'est lyonnais et se trouve dans l'aire d'alimentation de deux captages, ceux d'Azieu et de Saint Exupéry.

Le territoire est organisé selon des axes historiques de communication est-ouest supports de trafics locaux et de transit.

→ Composantes du territoire Portes du Dauphiné

Le territoire est marqué par la présence de grandes infrastructures de transports (Autoroute A43, voie ferrée Lyon-Grenoble) mais reste perméable grâce à des passages sur l'autoroute et la voie ferrée et l'amorce d'un réseau cyclable nord-sud entre l'agglomération Muroise et Saint-Pierre-de-Chandieu / Toussieu.

Le site se caractérise par la présence de plusieurs carrières en cours d'exploitation au nord de la voie ferrée et par une zone d'activités existante au sud. Cet espace est encadré par la ceinture verte d'agglomération et bordé à l'ouest par un corridor écologique inscrit au SRADDET et délimité dans le Scot. Cet espace est classé en zone de sauvegarde non exploitée actuellement de priorité 1 par le SAGE de l'est lyonnais. Des servitudes et risques industriels sont à prendre en compte. Le projet d'ouverture d'une nouvelle gare ferroviaire Toussieu-Chandieu, au cœur du site, est un enjeu pour l'avenir des Portes du Dauphiné et une opportunité importante pour améliorer la desserte du territoire depuis la Métropole et le Nord-Isère.



Orientations d'aménagement communes aux deux territoires

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

- poursuivre un dialogue multi-partenarial concernant l'avenir de la plaine Saint-Exupéry ;
- porter une stratégie globale d'aménagement intégrant l'agriculture comme une activité à part entière ;
- programmer l'aménagement des nouvelles zones d'activités selon un principe de sobriété et d'optimisation foncière : phasage du développement tenant compte des enveloppes foncières prévues par le Schéma d'accueil des entreprises de la CCEL, en cohérence avec les objectifs ZAN du Scot ;
- faciliter le renouvellement, la requalification et la réversibilité du foncier économique : assurer une maîtrise publique des conditions d'aménagement de l'ensemble des fonciers à vocation économique, le cas échéant à l'aide d'outils adaptés : ZAC, PUP, baux à construction... ;
- assortir les actions de compensations agricoles d'un projet ambitieux de développement de l'agriculture de demain, en cohérence avec le déploiement d'une grande trame boisée agro-bocagère ;
- définir une stratégie globale de compensation environnementale à l'échelle de la Plaine Saint-Exupéry ;
- renforcer l'accessibilité tous modes des parcs d'activités et de la plateforme aéroportuaire :
 - structurer des itinéraires poids lourds adaptés aux besoins de desserte des zones d'activités, évitant strictement les zones résidentielles et centres-bourgs voisins,
 - mettre en œuvre les liaisons cyclables d'agglomération du Scot et liaisons de proximité définies dans le schéma directeur cyclable de la CCEL,
 - améliorer la desserte en transports en commun, notamment via les liaisons prévues au Scot (RD306 est, LEL prolongée à l'aéroport, liaison nord-sud...) et inciter les plus grandes entreprises à mettre en place des plans de mobilité inter-entreprises à l'échelle de ZAE,
 - mettre à l'étude l'opportunité d'une desserte TER en gare de Saint-Exupéry.

Orientations d'aménagement « Plateforme Saint-Exupéry »

- Préserver les fonciers agricoles existants à l'ouest de la plateforme aéroportuaire, dans le périmètre de l'ex-ZAD (en cohérence avec le PIG), ainsi qu'au sud, les développements dans ce secteur étant envisagé au-delà de l'horizon du Scot ;
- Préserver le site concerné par le projet de plateforme de fret multimodale (autoroute ferroviaire), au croisement du CFAL et du potentiel débouché des accès français du projet de LGV Lyon-Turin.
- Conditionner à la réalisation d'une infrastructure d'intermodalité rail-route, l'implantation des activités économiques industrielles et logistiques destinées à être connectées à cet équipement majeur.
- Préserver la ressource en eau, aux plans qualitatif et quantitatif, sur ce secteur localisé en grande partie sur des aires d'alimentation de captages d'eau potable.

Orientations d'aménagement de la Portes du Dauphiné

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

- élaborer/mettre en œuvre un plan guide préalable à l'aménagement des extensions de la ZAE ; il s'agit de poursuivre les réflexions déjà conduites par la CCEL sur un schéma de composition intégrant un programme d'aménagement phasé dans le temps, s'inscrivant dans une logique de cohérence avec les développements économiques des territoires voisins et tenant compte du programme de reconversion des carrières ;
- prendre appui sur la future gare ferroviaire de Toussieu-Chandieu pour accompagner le développement et la montée en gamme de la ZAE ;

- articuler le renouvellement de la ZAE existante avec ses extensions futures, dans une perspective de sobriété et d'optimisation foncière : encadrer et phaser dans le temps les extensions futures de la ZAE, en tenant compte des objectifs chiffrés ZAN du Scot et, le cas échéant, des possibilités d'inscription de ce site en tant que projet d'envergure régionale voire nationale au titre de la loi Climat et Résilience ;
- valoriser les qualités paysagères :
 - préserver les corridors écologiques nord-sud, qui constituent un support qualitatif du cadre de développement de l'activité économique,
 - révéler et renforcer la trame paysagère, notamment par la préservation d'une façade paysagère le long de la RD318, par le traitement des lisières entre la zone économique et la plaine agricole et par la composition de projets en lien avec la présence des carrières ;
- préserver la ressource en eau, aux plans qualitatif et quantitatif, sur ce secteur localisé en grande partie sur des zones de sauvegarde prioritaires pour l'alimentation en eau potable du couloir d'Heyrieux amont ;
- inscrire le développement de la ZAE dans le réseau de mobilités locales en préservant les axes nord-sud existants, et en développant les liaisons tous modes de proximité entre la gare et les communes riveraines.

RD 306 est



→ Composantes du territoire

Ce territoire, qui s'étend sur un linéaire d'environ 9 km, constitue une entrée majeure de l'agglomération et regroupe des fonctions très diverses : des activités économiques agricoles, productives et commerciales (ZI Mi-Plaine, ZI Marches du Rhône, pôles commerciaux), des centralités urbaines (Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure), des espaces très mixtes et peu structurés voire déqualifiés...

La continuité urbaine est interrompue par une coupure agricole et naturelle nord-sud, reliant la plaine agricole de l'est au nord et les Coteaux de Pies et Heyrieux au sud.

Le Sepal a initié en 2019 une réflexion partenariale sur le devenir de l'axe RD306 est, qui a abouti en 2022 à un schéma directeur co-construit, définissant une stratégie de développement et d'aménagement économique, commercial et urbain.

Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes, issues de la stratégie urbaine et programmatique définie dans le schéma directeur :

- mettre en œuvre le schéma directeur ;
- maintenir et renforcer le tissu d'activités productives par une stratégie de régénération urbaine et économique ;
- réinscrire cet axe dans le grand paysage de la plaine agricole de l'est en reliant et aménageant des parcs, squares, en préservant les poches agricoles intégrées dans les secteurs urbains ;
- déployer un maillage multimodal pour développer les mobilités décarbonées et non polluantes : des itinéraires cyclables alternatifs à la RD 306 est dans l'épaisseur des secteurs urbanisés, en bonne articulation avec les voies lyonnaises ;
- maîtriser et conditionner les développements commerciaux pour adapter l'offre au contexte local et national (cf. dispositions du DAACL) ;

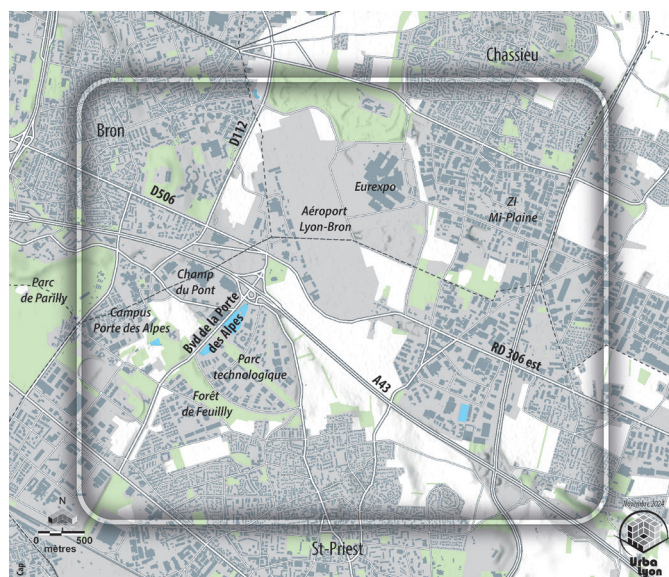
- plus précisément : structurer la requalification de l'axe par un aménagement et une programmation tenant compte des spécificités des grandes séquences :
 - à l'ouest de la rocade : repolariser, restructurer l'offre commerciale de fort rayonnement (équipement de la maison) ;
 - à l'est de la rocade jusqu'à la coupure paysagère : restructurer les activités et fonctions très composites présentes, pour tendre vers une vocation productive renforcée, grâce à la régénération et au recyclage des fonciers ;
 - affirmer une séquence grand paysage jusqu'à l'entrée d'agglomération muroise pour protéger strictement la coupure agricole et naturelle et garantir la grande connexion nord-sud entre la plaine agricole de l'est lyonnais et les Coteaux de pies au sud ;
 - renouveler la ZA Bois-Rond et requalifier l'entrée de ville de Saint-Bonnet-de-Mure au travers d'une programmation urbaine mixte ;
 - accompagner le renforcement de la centralité urbaine muroise, engagée dans le dispositif « Petite ville de demain », grâce à une priorisation du développement des commerces, mais aussi des services et équipements dans les centres-villes ;
 - étudier l'opportunité d'un nouvel aménagement routier alternatif à la traversée de Saint-Bonnet/Saint-Laurent-de-Mure, dans la mesure où les augmentations éventuelles de capacités routières sont compensées par un apaisement de la RD306 et des voiries de proximité de la centralité vers des fonctions plus locales : modes actifs, espaces publics et végétalisation.

Grande Porte des Alpes

→ Composantes du territoire

Territoire d'interface entre le cœur et l'est d'agglomération, la Grande Porte des Alpes est un territoire pluriel qui accueille une diversité d'espaces économiques et commerciaux (Champ du Pont, Parc Technologique, RD306, Mi-Plaine...), des grands équipements et infrastructures de transports (Campus Porte des Alpes, Eurexpo, A43, Aéroport Lyon-Bron...), mais aussi caractérisé par de grands espaces ouverts (Forêt de Feuilly, Parc de Parilly, Plaine du Biézin...) et par un foncier important encore mutable.

La Grande Porte des Alpes va bénéficier de grandes transformations à l'horizon 2040. Il a déjà fait l'objet d'une consultation internationale lancée par la Métropole de Lyon, afin de renouveler le regard sur ce territoire très monofonctionnel, hérité d'un modèle d'aménagement qui n'est plus adapté aux changements des modes de vies ainsi qu'aux conséquences du dérèglement climatique.



Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

- mettre en œuvre le prolongement du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre Part-Dieu /Sept Chemins jusqu'au pôle multimodal de Parilly, pour venir mailler le territoire de la Grande Porte des Alpes, renforcer les interconnexions avec le réseau de transports collectifs d'agglomération et également permettre une intensification économique, résidentielle et paysagère le long de cet axe ;
- concernant la zone d'activités Mi-Plaine :
 - protéger et renforcer la vocation productive de Mi-Plaine en permettant de nouvelles capacités de développement sans consommation foncière nette à terme,
 - engager l'amélioration significative de l'offre de transports desservant la zone d'activités Mi-Plaine en s'appuyant sur le développement de nouveaux services de mobilité, notamment en rocade (TC, vélo, bus, car, covoiturage...), et permettant ainsi l'amélioration du maillage de l'est de l'agglomération ;
- rendre possible la mixité fonctionnelle du Parc Technologique pour à la fois maintenir une offre tertiaire qualitative, diversifier les vocations économiques et permettre l'implantation de logements. Et ce en s'appuyant sur les qualités paysagères (forte végétalisation, forêt de Feuilly) et en renforçant la desserte TC à proximité avec l'enjeu de retisser des liens urbains avec la centralité de Saint-Priest au sud et la séquence urbaine comprise entre le Parc de Parilly, l'Université, Champ du Pont et le Parc Technologique ;

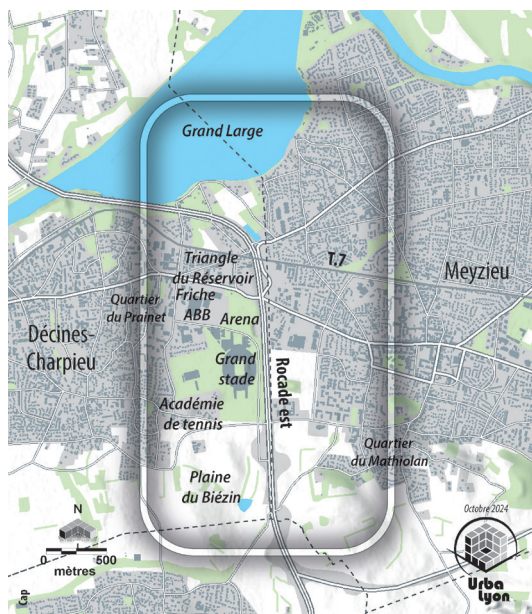
- engager la mutation du site Champ du pont en préservant et en adaptant, dans un premier temps, la vocation commerciale du secteur pour, ensuite, encourager sa diversification vers d'autres vocations économiques et/ou d'équipements ;
- rechercher, plus largement, une optimisation foncière systématique concernant l'emprise des équipements commerciaux et des surfaces de stationnement de la Grande Porte des Alpes (Champ du Pont, RD306 est...) ;
- renforcer l'urbanité de la séquence urbaine comprise entre le Parc de Parilly, l'Université, Champ du Pont et le Parc Technologique en articulant les différents projets et vocations ;
- diversifier les usages sur le secteur Triangle de l'Aviation-Aéroport afin de l'inscrire dans la dynamique globale du territoire : plus de liens, plus d'urbanité, plus d'usages ;
- définir l'aménagement d'espaces naturels ambitieux localisés sur des fonciers stratégiques afin de préserver la biodiversité mais également de garantir un meilleur accès des habitants métropolitains à la nature sur ce quadrant est ;
- faire de la Grande Porte des Alpes un « site démonstrateur privilégié » de la mise en œuvre d'une trame boisée et agro-bocagère pour répondre aux enjeux de ressource en eau, de fertilité des sols, d'accessibilité et de canopée :
 - en développant une stratégie d'aménagement agricole et paysagère, des outils de préservation de la vocation économique agricole ainsi que des bonnes conditions matérielles et techniques à l'évolution des pratiques agricoles,
 - en créant des lisières agro-paysagères fortement plantées en limite de l'enveloppe urbanisable associées à un renforcement du végétal dans l'ensemble des espaces urbains et économiques (désimperméabilisation, végétalisation, forêt urbaine, agriculture urbaine...) et agricoles (haies multi-strates...) pour permettre d'installer cette trame.

Ces orientations seront à approfondir et à traduire au sein d'un plan guide, pour ensuite être déclinées dans les documents d'urbanisme réglementaire.



Montout-Peyssilieu

Composantes du territoire



Le secteur du Grand Montout – Peyssilieu est situé à l'interface des communes de Décines-Charpieu et Meyzieu, deux polarités d'agglomération du Scot. S'étendant de part et d'autre de la Rocade est, il constitue une des grandes portes d'entrée de l'agglomération lyonnaise. Il est bordé par le Grand Parc Miribel-Jonage au nord, et par la plaine du Biézin au sud.

Sa mutation a été engagée dans des années 2010 par l'implantation d'équipements d'envergure métropolitaine (le grand stade, l'Arena, l'académie de tennis), et la desserte du site par le tramway T7, reliant « Vaulx-en-Velin la Soie » à « Décines OL Vallée ».

Au-delà de ces équipements, c'est un grand secteur de projets qu'il s'agit de considérer, dans ses dimensions urbaines, paysagères, agricoles et écologiques. Entre 2021 et 2023, la Métropole de Lyon a engagé la grande réflexion « Grand Montout » afin d'appréhender l'ensemble de ces enjeux. Elle a permis de produire un schéma de référence.

Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

- assurer la mise en réseau des continuités écologiques, entre le Grand large au nord et la Plaine du Biézin au sud. La programmation des diverses opérations d'aménagement devra intégrer le confortement et la mise en réseau des grandes entités végétales existantes et l'aménagement de nouveaux espaces végétalisés, permettant de reconstituer la fonctionnalité des corridors écologiques nord-sud, également supports de mobilités actives ;
- atténuer l'effet de coupure urbaine de la rocade est en tissant de nouveaux liens est-ouest dédiés aux mobilités actives, en franchissement de la rocade est. Ces nouveaux aménagements et infrastructures devront s'intégrer aux grandes continuités cyclables à l'échelle de l'agglomération lyonnaise ;
- pérenniser le potentiel agricole en milieu urbain et à ses franges, par la préservation des terres utiles à l'agriculture. Sont concernées particulièrement les terres au sud du stade, correspondant à la frange nord du Biézin, à Décines-Charpieu et l'espace agricole au sud de la rue Paul Cézanne, à Meyzieu ;
- assurer le renouvellement qualitatif et l'aménagement paysager des franges de la rocade est ;
- préserver et redévelopper une offre foncière et immobilière productive sur les franges de la rocade : renouvellement de la friche Norev et du secteur Peyssilieu ouest ;

- renforcer l'urbanité et « faire la ville » dans ce grand secteur. Dans un contexte de renforcement de l'offre TC structurante, assurer la cohérence et la mixité des fonctions urbaines à accueillir, par la création d'équipements collectifs, de logements, d'un maillage modes actifs et d'une offre commerciale et de services ; Et parallèlement, stabiliser la présence d'équipements de niveau d'agglomération, tout en veillant à continuer à satisfaire les besoins de proximité pour les habitants et usagers :
 - encadrer la mutation de l'ancienne friche ABB et du Triangle du Réservoir à Décines-Charpieu et veiller à la bonne intégration urbaine des nouvelles opérations (articulation avec le quartier du Prainet, notamment) et leur assurer une qualité paysagère et écologique exemplaire,
 - inscrire l'évolution de l'entrée ouest de Meyzieu dans un principe de mixité des fonctions commerciales et de services, résidentielle, productive et d'agriculture urbaine,
 - prévoir un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir et garantir leur cohérence à l'échelle de ce grand secteur,
 - garantir la complémentarité de l'offre commerciale vis-à-vis des centralités décinoise et majolanne,
 - équilibrer l'offre de loisirs marchands par l'aménagement d'espaces de loisirs publics.



Périphérique Bonnevey et ses agrafes

Composantes du territoire

Ce territoire de projet suit l'infrastructure du boulevard Laurent Bonnevey qui traverse les communes de Lyon, Villeurbanne, Bron, Vénissieux, Saint-Fons, avec six agrafes urbaines (cf. partie 1 : définition « agrafe urbaine ») identifiées sur son linéaire : Cusset/La Soie, Bron-Parilly, Puisoz-Parilly, Moulin à vent/St-Fons, mais aussi Croix-Luizet / Saint-Jean et St-Clair / Villeurbanne. Construit dans les années 30, aménagé en tant que boulevard de ceinture en 1958, il était initialement mieux inséré dans le paysage urbain et adapté à la desserte locale des quartiers traversés. Il a progressivement évolué vers un profil autoroutier, le transformant en boulevard de coupure, vecteurs de nuisances majeures pour les territoires riverains.

Aujourd'hui, il agit comme régulateur du trafic d'agglomération. La réduction progressive de son trafic routier et sa transformation en véritable boulevard urbain à terme, s'inscrivent dans la continuité des politiques publiques de mobilité déjà engagées en faveur des alternatives à la voiture individuelle.



La mutation progressive de l'infrastructure permettra de recomposer progressivement les franges et d'engager d'ambitieuses requalifications urbaines, notamment autour des sites d'agrafes urbaines et des axes de transports en commun lourds pour, ainsi, transformer les rives du boulevard Laurent Bonnevey en véritables quartiers à vivre : mixité fonctionnelle, maillage d'espaces publics plus favorables aux modes actifs, végétalisation, aménagement d'équipements publics.

Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

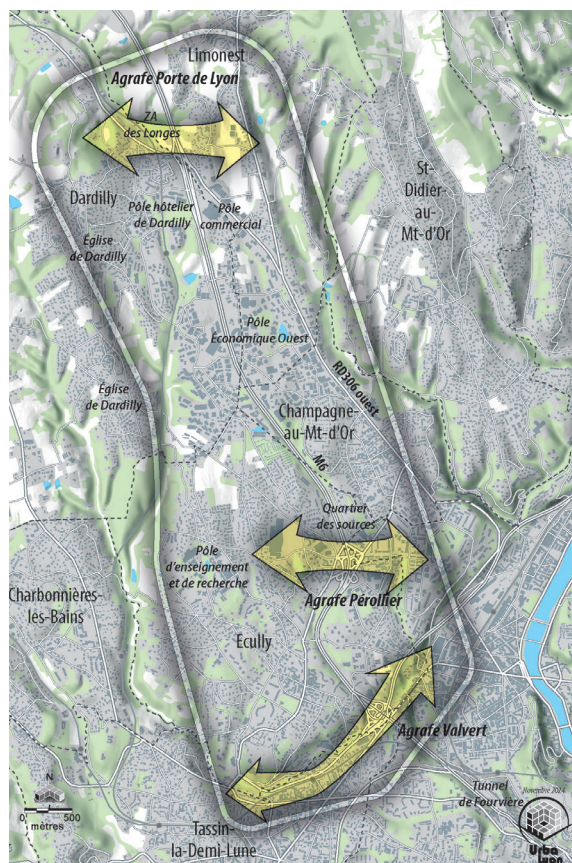
- compacter l'emprise de certains diffuseurs en conséquence des réductions de vitesse déjà opérées et en anticipation des prochaines réductions ;
- diversifier les solutions d'aménagement pour l'évolution de l'infrastructure selon le contexte : traitement des portes en espaces publics, création de carrefour à feux, et de nouveaux franchissements principalement pour les modes actifs, renforcement la place de la nature, etc. ;

- étudier l'opportunité d'aménagement des voies réservées TC et/ou covoiturage pour une meilleure optimisation de l'infrastructure dans ses usages ;
- engager des réflexions pour une meilleure intégration de l'ouvrage dans son paysage urbain : mise en visibilité des équipements riverains du boulevard, végétalisation et articulation avec la trame verte du territoire, etc. ;
- améliorer l'urbanité des portes, notamment des portes Cusset, la Soie, Grand Parilly et moulin à Vent / Saint Fons, en reliant les territoires des deux rives par l'optimisation de l'infrastructure, dont la suppression d'échangeurs, pour atténuer son impact sur les parcours et la mobilité du quotidien ; en appliquant les principes de l'urbanisme favorable à la santé, notamment par des programmations adaptées pour diminuer les nuisances pour les riverains.
- renforcer les liens urbains est-ouest par des projets urbains qui permettent de faciliter les liaisons modes actifs, la création d'espaces publics qualitatifs, et la programmation d'opérations mixtes garantissant les aménités propices à un cadre de vie agréable.
- définir et mener une stratégie foncière d'ensemble pour accompagner l'optimisation voire la réduction de l'infrastructure et faciliter la mutation des secteurs traversés.

L'ensemble de ces opérations doivent à la fois permettre de viser à terme la transformation du périphérique en boulevard urbain et de faire émerger des nouveaux morceaux de ville et ainsi effacer les effets des coupures urbaines.



Porte Nord-Ouest / Pérolier



Composantes du territoire

Le secteur Porte nord-ouest / Pérolier est situé à l'interface des communes de Dardilly, Limonest, Champagne-au-Mont-d'Or, polarités de bassins de vie et Tassin, Lyon Vaise, Écully polarité d'agglomération du Scot. S'étendant de part et d'autre de la M6 qui va connaître une transformation en boulevard urbain à terme, il constitue une des portes d'entrée de l'agglomération lyonnaise et se caractérise par un environnement paysager plutôt qualitatif, lié au relief et la présence de vues.

Ce territoire est également traversé par des axes structurants de déplacement tels que la RD 306 ouest au niveau de la Porte de Lyon, qui a connu un développement commercial linéaire et peu organisé, ou encore le boulevard du Valvert, jusqu'au secteur des Trois Renards. Trois secteurs d'« agrafes » (cf. partie 1 : définition « agrafe urbaine ») ponctuent l'axe M6 en des points stratégiques de connexion des quartiers de part et d'autre de la M6 : la Porte de Lyon, Pérolier et Valvert.

Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

- affirmer l'identité paysagère de l'ensemble du secteur, y compris de l'axe M6, en préservant les vues sur les marqueurs topographiques (monts du Lyonnais, monts d'Or) et urbains : églises de Dardilly, quartier des Sources à Écully, tunnel de Fourvière, améliorer les continuités paysagères et les fonctions écologiques (vallon des Planches, balme des Hespéries...) ;
- favoriser la transformation de l'échangeur du Pérolier, en lien avec le projet de ligne Centre-ouest, l'implantation d'un Pôle d'Échange Multimodal et les enjeux de rabattement TC et modes actifs ;
- poursuivre les études visant, à terme, l'aménagement et la transformation de l'axe M6 en boulevard urbain ;
- engager les études, visant l'aménagement de l'échangeur de Valvert, la restructuration du boulevard du Valvert et de ses abords jusqu'au secteur des Trois Renards secteur de connexion avec la route de Paris. Il s'agit de réduire les coupures de ces infrastructures, de les adapter à l'évolution des mobilités, d'améliorer leur insertion urbaine au sein d'un quartier mixte logements activités économiques en s'appuyant sur le confortement du vallon des Planches et de son ruisseau ;

- engager une réflexion d'ensemble sur la RD 306 ouest de type plan-guide, pour garantir la cohérence d'ensemble des projets à long terme et en tenant compte :
 - des perspectives de renforcement des transports collectifs (notamment en direction de Techlid) et du réseau cyclable structurant : couloir bus et CHNS, voie lyonnaise et son prolongement au nord en voie verte...;
 - des enjeux de restructuration urbaine et de requalification paysagère de la RD306 ouest, notamment de l'entrée nord de Champagne, en tenant compte des enjeux de préservation des percées visuelles vers les vallons,
 - d'une nécessaire repolarisation des activités commerciales vers les pôles commerciaux identifiés au Scot, d'un confortement et renouvellement du foncier en faveur d'une vocation productive ;
- coordonner les différents projets urbains au niveau de l'agrafe de la Porte de Lyon pour assurer leur bonne cohérence :
 - veiller à l'insertion paysagère des projets de la ZA des Longes et de la mutation du secteur de la « maison carrée » ;
 - conforter, optimiser et requalifier le pôle hôtelier de Dardilly ; veiller à limiter la dispersion des activités hôtelières à l'échelle du secteur nord-ouest ;
 - favoriser une recomposition et une densification de l'emprise du pôle commercial de la « Porte de Lyon » en lien avec le principe de repolariser l'offre commerciale diffuse le long de la RD 306 ouest et de favoriser plus de mixité commerciale voire économique ;
- anticiper et permettre l'intensification urbaine de l'agrafe Pérolier-Écully en lien avec l'arrivée de la ligne centre ouest ; accompagner les projets de requalification urbaine des quartiers des Sources et Sauvegarde, conforter pour ce dernier le pôle Santé, améliorer les franchissements est-ouest de part et d'autre de la M6 via notamment la requalification de la passerelle modes actifs, étudier et permettre la recomposition progressive du pôle commercial « Le Pérolier » en faveur d'une plus grande mixité (ex : équipements et services, activités économiques, voire logements à terme...) ;
- conforter le Pôle économique ouest dans ses fonctions actuelles - productives et tertiaires – en veillant à mieux optimiser le foncier, en sanctuarisant les secteurs productifs, en réhabilitant le parc tertiaire et en conservant son caractère fortement paysager, végétalisé ;
- le développement tertiaire sur ce territoire devra être intensifié sur certains secteurs en lien avec le renforcement de son accessibilité multimodale ; il s'agira de :
 - réhabiliter le parc tertiaire,
 - anticiper et accompagner la mutation de certains secteurs moins voire plus attractifs,
 - sanctuariser les secteurs productifs et profiter de toute opportunité pour redévelopper des surfaces productives et entrepôt ;
- restructurer et densifier le pôle d'enseignement et de recherche d'Écully en lien avec l'aménagement de la ligne centre-ouest en confortant sa vocation de formation et en intégrant de la mixité urbaine.



Porte Sud / Grande Confluence

→ Composantes du territoire

En entrée sud du cœur d'agglomération, le territoire stratégique de la grande Confluence met en scène l'ouverture de la ville au sud : aboutissement du projet Confluence, renouvellement urbain de la Saulaie, du site du Technicentre - Grandes Locos, du secteur du Vallon et des Hôpitaux Sud, apaisement des mobilités avec notamment une réduction des capacités sur la M7, création de coutures urbaines entre la ville et le port, lien renouvelé avec le fleuve.

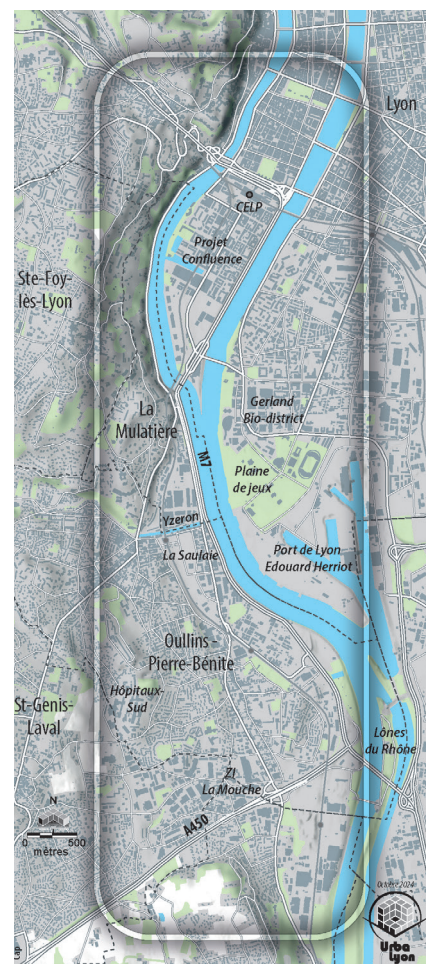
Le territoire de la grande Confluence offre de nombreux sites en fort renouvellement urbain. Témoins de l'histoire à la fois urbaine et industrielle française, ces tissus faubouriens et sites industriels lyonnais sont en pleine réinvention.

Ce territoire fait ainsi figure de démonstrateur pour réinterpréter les fonctions industrielles et productives passées, engager les transitions environnementales et les transformations urbaines, notamment en faveur d'une ville plus mixte et plus apaisée. Il connaîtra un développement tertiaire contributeur de la politique métropolitaine de rééquilibrage tertiaire.

Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

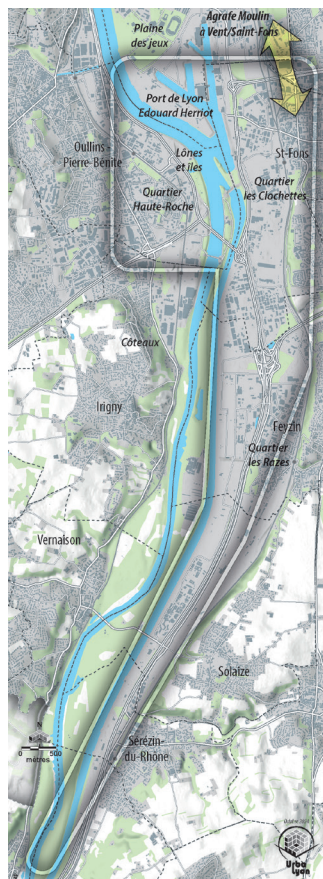
- atténuer les ruptures liées aux infrastructures, apaiser les mobilités et les circulations par le déploiement d'une offre multimodale interconnectée :
 - requalifier la M7 en boulevard urbain par une transformation ambitieuse de l'infrastructure, en articulation avec le projet « Rive droite » : carrefours à feux, démolition de l'autopont Pasteur, transformation du centre d'échanges Lyon-Perrache (CELP), nouveau rapport au fleuve...,
 - mettre en œuvre les projets de nouvelles liaisons de transports collectifs structurants et une politique de covoiturage ambitieuse, pour réduire le trafic automobile : renforcement des services ferroviaires (SERM), TEOL, T10, extension récente du métro B aux Hôpitaux-sud, voies réservées TC/covoiturage sur l'A450, l'A7 à l'étude/en projet...,
 - requalifier le quai J-J. Rousseau et mettre en valeur la Balme de Fontanières,
 - déployer le réseau cyclable structurant et secondaire, améliorer la pratique de la marche et la desserte TC entre haut et bas de la balme... ;
 - améliorer les relations entre quartiers parfois enclavés, via notamment la réalisation de nouveaux franchissements : entre Confluence et Gerland, entre Gerland et la Saulaie, entre rives de la Saône le long de TEOL... ;
- s'appuyer sur les qualités du grand paysage naturel (balmes et vallon, Rhône, Saône, Yzeron) et valoriser les points de vue : entrée de ville Mulatière/Oullins par dégagement du Rhône et de la Confluence, point de vue sur le Port, depuis le coteau de Côte Lorette ;



- préserver et révéler les qualités patrimoniales bâties de ce territoire en s'appuyant sur des bâtiments et équipements emblématiques : musée des Confluences, grandes halles du Technicentre... ;
- ouvrir les sites en projet sur le Rhône et le grand paysage par des morphologies basses sur le secteur Champ de la Confluence, par le rapprochement des usages vers le fleuve en rive droite et à Gerland et la valorisation des îlots à Pierre-Bénite ; il s'agit de retrouver un lien ville et fleuve et de développer les usages : activités logistiques, de loisirs... ;
- affirmer et connecter la trame verte et bleue sur ce territoire et dans les projets, créer des espaces de rafraîchissement, des parcours paysagers : renaturation et désimperméabilisation des berges de l'Yzeron et des sites industriels dont une partie du technicentre, valorisation de la confluence Rhône/Yzeron, aménagement d'une passerelle modes actifs sur le Rhône, et d'une autre sur la Saône en accompagnement de TEOL... ;
- programmer une ville mixte forte de son héritage industriel et de ses pôles d'excellence en santé et biotechnologiques, industriels, universitaires et scientifiques :
 - affirmer l'axe urbain de formation et d'enseignement supérieur : Gerland Bio-district / Hôpitaux sud/Confluence,
 - accompagner un développement tertiaire contribuant à l'objectif de rééquilibrage,
 - préserver la vocation productive et industrielle des zones d'activités et accompagner leur renouvellement et mise en valeur,
 - maintenir et renforcer les activités fabricantes dans les espaces urbains constitués et en renouvellement : Saulaie, Grandes Locos, Gerland,
 - accompagner les mutations des sites industriels et industrialo-portuaires vers des industries innovantes, à plus faible impact environnemental,
 - intégrer le port dans son environnement urbain avec notamment la réduction puis la suppression des dépôts d'hydrocarbure, le traitement des interfaces, la mise en œuvre du schéma directeur et de la charte architecturale et paysagère,
 - traiter qualitativement les interfaces de la ville mixte avec les quartiers riverains : quartiers pavillonnaires voisins de la ZI de la Mouche et ses fonctions productives, plaine des jeux de Gerland et port ou encore Arkéma et les zones résidentielles au sud.



Vallée de la Chimie



Composantes du territoire

Ce territoire est composé de deux sites emblématiques d'envergure en entrée sud de Lyon que sont le Port de Lyon Édouard Herriot et la Vallée de la Chimie, reconnus tant au niveau national qu'international. Ils sont tous deux connectés aux quatre modes de transport – fluvial/fluviomaritime, ferroviaire, routier et oléoduc et soumis à d'importants risques technologiques, structurants pour leur devenir.

Le Port de Lyon Édouard Herriot est un site industrialo-portuaire et logistique, d'une surface de 184 hectares en pleine ville, qui se situe à un carrefour stratégique des échanges interrégionaux, européens et internationaux.

La Vallée de la Chimie est, quant à elle, un territoire plus multiple qu'il n'y paraît : un territoire habité, qui concerne plusieurs communes (Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Saint-Fons, Feyzin, Solaize et Sérézin-sur-Rhône) ; un territoire naturel également puisqu'il s'inscrit dans une géographie naturelle que sont le Rhône, ses balnes, ses lœches, ses îles et ses coteaux et, enfin, un territoire industriel soumis à des risques technologiques majeurs, consignés dans un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) éminemment structurant pour son devenir.

La Vallée de la Chimie est le berceau historique de l'industrie chimique depuis les années 1850. Elle est aujourd'hui parmi les 10 plus grandes plateformes industrielles françaises mais a été fragilisée par un contexte défavorable aux industries traditionnelles, isolée par un fonctionnement largement déconnecté des territoires avoisinants, et largement impactée par les risques, notamment technologiques.

Leur renouvellement a fait l'objet de démarches innovantes et partenariales :

- **port de Lyon Édouard Herriot** : un schéma directeur définissant une vision à 2050 et des orientations stratégiques élaborées selon une démarche de co-construction entre acteurs publics et privés, et en cohérence avec les initiatives engagées à l'échelle du bassin pour relever les défis de la transition écologique et de la résilience territoriale ;
- **vallée de la Chimie** : un projet directeur pour redynamiser et mieux intégrer la Vallée de la Chimie d'ici 2030. Ce territoire concentre un écosystème d'innovation et de production industrielle de premier plan autour des filières chimie, énergie, environnement, voire des technologies dites « cleantech » (c'est-à-dire basées sur des innovations et des procédés ayant recours aux ressources naturelles et bio-sourcées). Ce sont autant d'atouts que la démarche plan guide 2030 avait révélé pour opérer la transformation de ce territoire qui était perçu comme une vaste zone industrielle et autoroutière peu attirante et autarcique, alors qu'il regroupe un nombre important d'usagers et abrite un patrimoine naturel et industriel riche de qualités.

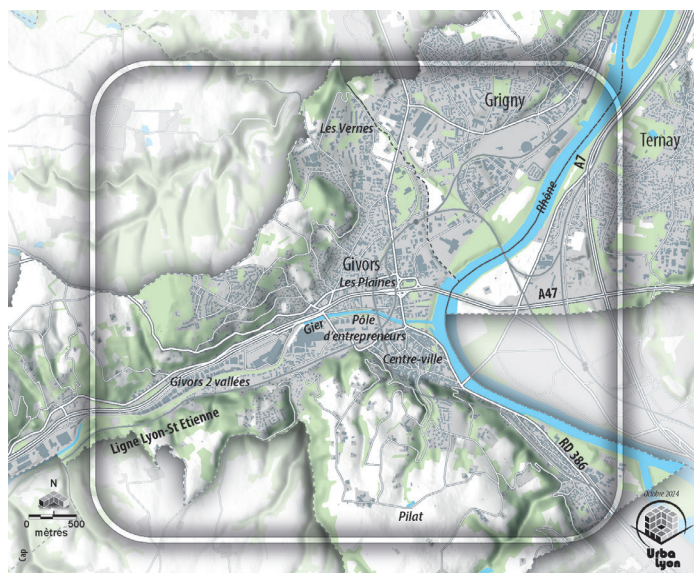
Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet cohérent et permettre un phasage maîtrisé des différentes opérations à venir, le Scot prévoit les conditions d'aménagement suivantes :

- inscrire le devenir du territoire et sa vocation industrielle dans le cadre structurant et contraignant du PPRT qui définit strictement les usages et les règles d'urbanisation possible (en sus du PLUH) ;
- mettre en œuvre la stratégie industrielle de la Vallée de la Chimie « Pacte pour l'impact 2023-2030 » :
 - poursuivre la stratégie d'optimisation du foncier (mise à disposition de foncier concertée entre entreprises et en lien avec la puissance publique),
 - conforter la Vallée comme territoire industriel de l'innovation pour s'inscrire dans une trajectoire ambitieuse de réduction des émissions de CO₂ par l'accueil de nouvelles entreprises porteuses d'une logique d'écologie industrielle et l'intégration des filières traditionnelles dans une nouvelle chaîne de valeur,
 - développer des ressources et des coopérations (l'usine énergétique métropolitaine) pour faire de la Vallée de la Chimie la principale ressource énergétique de la métropole,
 - mettre en œuvre le projet « Circulyz » démonstrateur d'un nouveau paradigme industriel centré sur la régénération et la circularité ;
- garantir l'habitabilité de la Vallée de la Chimie pour les populations résidentes :
 - déployer un écosystème paysager à l'échelle de l'ensemble du grand territoire de la Vallée de la chimie : veiller à tempérer les effets de surchauffe liés aux grandes plaques industrielles, révéler le paysage, la biodiversité, le fleuve et l'environnement,
 - reconquérir une urbanité : développer la capacité de « bien vivre » sur le territoire élargi en trouvant des solutions d'implantation ou de relocalisation d'équipements publics dans les secteurs avoisinants au sein de l'enveloppe urbanisable ;
- permettre le déploiement d'une offre de mobilité tous modes répondant aux besoins des salariés et des habitants ;
- mettre en œuvre le schéma directeur du Port de Lyon Édouard Herriot et ses cinq orientations stratégiques à 2050 :
 - offrir un mix énergétique équilibré par l'optimisation du stockage des hydrocarbures en fonction des politiques nationales et locales et par le développement de pointe des énergies renouvelables et de récupération,
 - devenir un hub intermodal et un pivot urbain de la logistique du dernier km en s'adaptant à son hinterland, en s'organisant pour répondre aux besoins de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône et à ceux de l'aire urbaine et, enfin, en maximisant le report modal et optimisant l'usage des infrastructures via des technologies d'optimisation des flux,
 - rassembler son territoire autour d'une démarche ambitieuse d'économie circulaire et de gestion des déchets comme un Port moteur de l'économie circulaire et facilitateur de la gestion des déchets,
 - faire de Lyon une « métropole portuaire » à la confluence du Rhône et la Saône en devant un port « ouvert », accessible aux différentes mobilités et un port mieux inséré dans son environnement urbain.



Seconde confluence / Rhône-Gier



.....► Composantes du territoire

Le territoire de la seconde confluence Rhône-Gier, structuré autour des deux polarités d'agglomération de Givors et Grigny, s'inscrit dans un large bassin de vie à l'interface des communes voisines des vallées du Gier et du Garon, des Pays Mornantais et de l'Ozon, de l'agglomération de Vienne-Condrieu et du Parc Naturel Régional du Pilat

Malgré des fragilités socio-économiques qu'il convient de réduire, ce territoire présente un ensemble de potentiels à révéler : un dynamisme résidentiel et démographique, un potentiel économique et commercial, une accessibilité ferroviaire renforcée, un bon niveau d'équipements structurants et de proximité, une place de la nature et de l'eau s'appuyant sur son capital de grand paysage et son label « Porte du Pilat ».

Il concentre des enjeux d'aménagements pour conforter les fonctions de polarités d'agglomération de Givors et Grigny et pour devenir un territoire résilient, notamment face aux risques majeurs d'inondation. L'équilibre entre développement territorial et réduction des vulnérabilités sera essentiel pour son avenir.

Bénéficiant d'une démarche Projet de Territoire sur la commune de Givors engagée par les collectivités et l'État avec de multiples partenaires, ce territoire de développement d'envergure métropolitaine nécessite un renouvellement fort de son image, un cadre de vie plus valorisé et apaisé et un soutien de la dynamique de projets.



Orientations d'aménagement

Afin de garantir la mise en œuvre d'un projet de territoire cohérent sur le territoire de la confluence Rhône-Gier, assurant à la fois la bonne complémentarité des polarités de Givors et Grigny ainsi que l'ouverture sur les territoires voisins, et permettre un phasage des différentes opérations à venir, les orientations d'aménagement s'appuient sur :

- Le plan guide de la polarité de Givors (projet territoire) élaboré en mai 2021,
- Les enjeux d'aménagement de la polarité de Grigny.

.....> Les orientations du plan guide de Givors

« GIVORS : VILLE RÉSILIENTE, NATURE ET FORMATRICE »

- S'appuyer sur la situation géographique remarquable d'ouverture sur les vallées du Rhône, du Gier et du Garon et mieux révéler le capital naturel - vert et bleu : 2° confluence de la Métropole, porte d'entrée majeure au Parc du Pilat depuis la Métropole.
- Appréhender les risques naturels dans tous les projets d'aménagement et engager des mutations urbaines réduisant les vulnérabilités et favorisant la culture du risque.
- Conforter les espaces et activités agricoles et naturels, déployer une trame végétale sur toute la ville, valoriser le Gier par la réalisation d'un parc reliant l'ensemble des espaces urbains.

STRUCTURER SON ACCESSIBILITÉ ET LES LIENS TERRITORIAUX (agrafe urbaine : cf. partie 1)

- Valoriser la situation de nœud de communication multimodal (routier, ferroviaire et fluvial), depuis et vers les cœurs de métropoles et les communes voisines, en priorisant les offres alternatives à la voiture individuelle, particulièrement le ferroviaire par le renforcement de l'offre de l'axe Givors Perrache et la réouverture de la voie entre Givors et Brignais, des liaisons de transport collectif de proximité entre les deux rives du Rhône et le développement des modes actifs (voie lyonnaise n° 3, ViaRhôna, voie des confluences...).
- Atténuer les impacts urbains et les nuisances liées à l'A47, aux voies ferrées et autres infrastructures de déplacement dans le centre-ville élargi de Givors, adapter le développement des franges de ces infrastructures en prenant en compte les risques (air, bruit).
- Initier un processus de régénération urbaine autour de l'axe structurant RD 386 afin de tendre vers une voie plus urbaine et multimodale et conditionner le développement des activités industrielles et logistiques du site industriel-portuaire de Givors-Loire à une accessibilité routière alternative à cet axe qui traverse le centre de la commune.

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET L'ACCÈS À L'EMPLOI

- Conforter et soutenir la vocation productive du territoire par la mise en œuvre du SAE de Givors, particulièrement sur le secteur de la friche Fives Lille au droit de la gare de Givors-Ville et sur le secteur de Bans/Givors-Loire-sur-Rhône, sites d'envergure métropolitaine, par l'accompagnement des zones existantes notamment la ZI Givors Ouest au regard des risques inondations.
- Restructurer le développement commercial : renforcer le commerce de proximité en centre-ville, engager l'évolution de la zone commerciale Givors 2 Vallées pour la restructurer, la requalifier et la rendre plus résiliente face au risque d'inondation. Conforter et développer des activités économiques de loisirs et plein air en lien notamment avec le fleuve et les équipements fluviaux et avec le PNR Pilat.

SUR LES QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE :

- redonner une lisibilité et une attractivité au centre-ville par sa requalification et l'amélioration de son cadre de vie : une offre nouvelle de logements, la réhabilitation de l'habitat existant, le renforcement des commerces et services, la poursuite de la requalification des espaces publics, et la valorisation du patrimoine bâti et naturel... ;
- poursuivre les projets de requalification et rénovation urbaine des Vernes et des Plaines ; conforter les démarches de réhabilitation de l'habitat.

.....> Les enjeux d'aménagement de la polarité de Grigny

- Amplifier la présence de biodiversité et intégrer la gestion de la ressource en eau dans le développement de la commune.
- Valoriser le Rhône, ses accès, vues, berges et îlots ainsi que les espaces naturels des ruisseaux du Garon et du Mornantet.
- Conforter les différentes centralités de la commune en renforçant leurs liaisons pour une bonne cohérence territoriale.
- Renforcer la vocation du centre-bourg en révélant son patrimoine vernaculaire et en favorisant sa densification résidentielle par une diversification de l'offre de logements.
- Pérenniser le commerce de proximité du centre bourg tout en affirmant une offre commerciale attractive sur le Jayon.
- Maintenir la dynamique économique en renouvelant les espaces déjà dédiés et en pérennisant l'activité agricole du plateau.
- Optimiser la desserte ferroviaire en renforçant l'attractivité et l'accessibilité de la gare du Sablon.
- Développer le réseau modes actifs entre le plateau et la plaine via les coteaux.

Enfin, sur la rive gauche du Rhône, un secteur d'environ 60 ha situé sur la commune de Ternay, autour des ZAE de Gravignan, Grange Martin, Charnevoix et des activités le long de la RD 312, apparaît comme un site à forts enjeux de renouvellement même s'il présente plusieurs contraintes : accès, pont, inondations, zone de captage...

Ce secteur bénéficie d'un positionnement attractif : situation de carrefour à l'entrée sud-ouest de la CCPO et de la métropole de Lyon, à proximité directe du nœud autoroutier A7/A46/A47, en bordure du Rhône. Il offre des possibilités d'accès multimodaux (accès autoroute, voie ferrée, quai fluvial) au cœur d'un environnement économique dense. Il est identifié dans le Schéma d'accueil des entreprises (SAE) de la Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO) comme un secteur à opportunité nommé zone 3 M qu'il convient d'étudier plus finement pour connaître et dégager des opportunités de renouvellement du site.



Abréviations

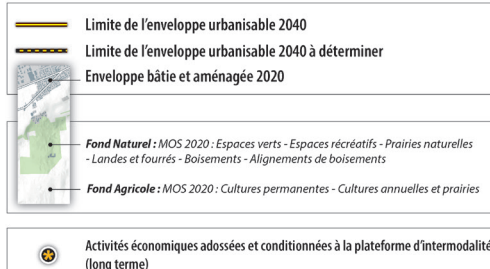
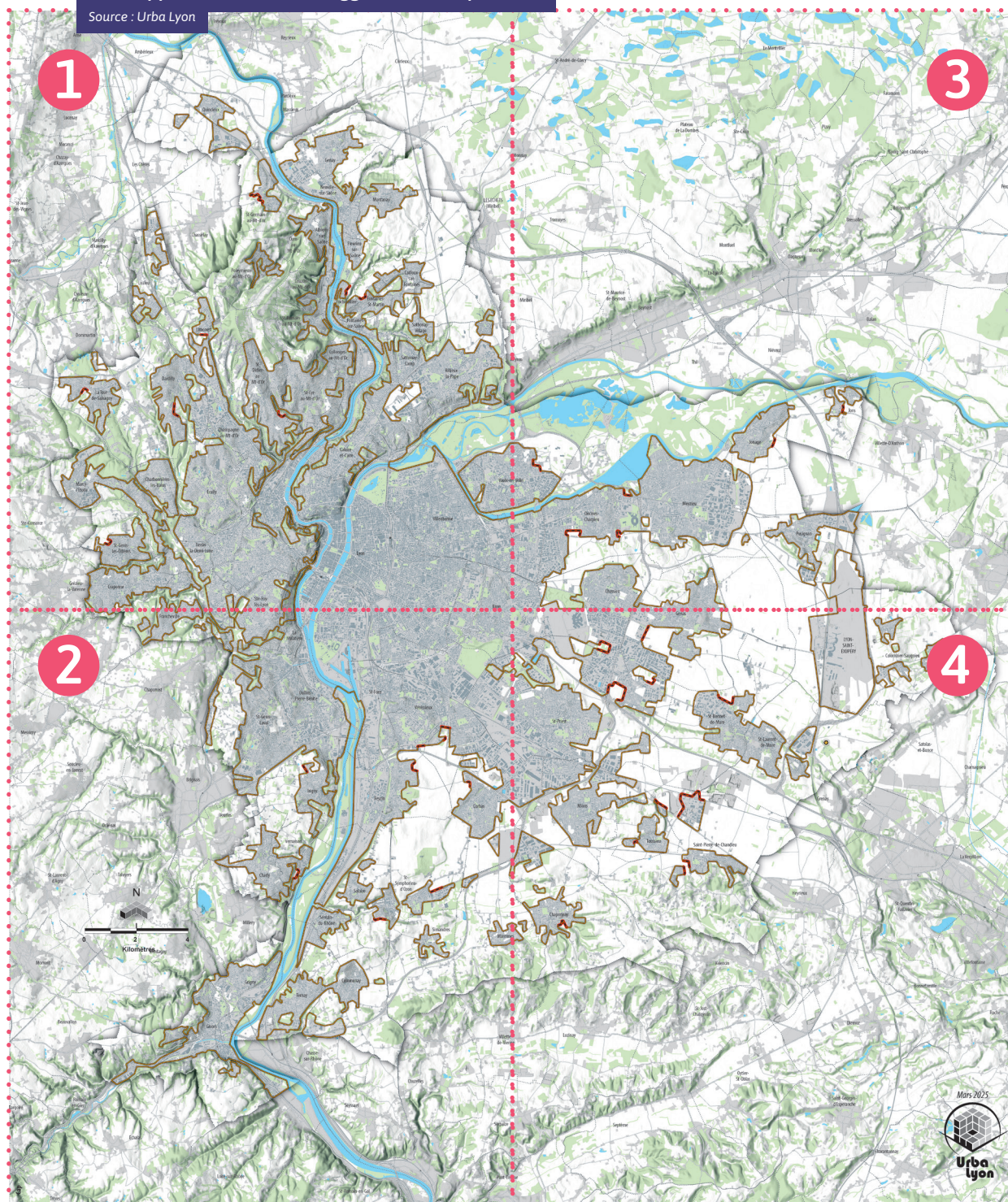
ANRU :	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOC :	Appellation d'origine contrôlée
BHNS :	Bus à haut niveau de service
BRS :	Bail réel et solidaire
BUE :	Boulevard urbain est
CAPI :	Communauté d'agglomération des portes de l'Isère
CBS :	Coefficient de biotope par surface
CCEL :	Communauté de communes de l'est lyonnais
CCPO :	Communauté de communes du pays de l'Ozon
CDACI :	Commission départementale d'aménagement commercial et cinématographique
CELP :	Centre d'échanges Lyon-Perrache
CES :	Coefficient d'emprise au sol
CFAL :	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
CFEL :	Chemin de fer de l'Est lyonnais
DAACL :	Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique
DOO :	Document d'orientation et d'objectifs
EBC :	Espace boisé classé
EBF :	Espace de bon fonctionnement
EIS :	Évaluation d'impact sur la santé
ENS :	Espace naturel sensible
ICPE :	Installation classée pour la protection de l'environnement
ITE :	Installation terminale embranchée
LCO :	Ligne centre ouest
LGV :	Ligne grande vitesse
OAP :	Orientations d'aménagement et de programmation
OFS :	Organisme de foncier solidaire
PAEC :	Projet agroenvironnemental et climatique
PCAET :	Plan climat-air-énergie territorial
PDALHPD :	plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées du Rhône
PDM :	Plan de mobilité
PENAP :	Périmètre de protection des espaces naturels et agricoles périurbains
PIG :	Projet d'intérêt général
PLAI :	Prêt locatif aidé d'intégration
PLAID :	Plan logement hébergement d'accompagnement et d'inclusion des habitants en difficulté
PLUS :	Prêt locatif à usage social
PME :	Petites et moyennes entreprises
PLS :	Prêt locatif social
PLU :	Plan local de l'urbanisme

PLU-H :	Plan local de l'urbanisme et de l'habitat
PLUi :	Plan local de l'urbanisme intercommunal
PPBE :	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PREPA :	Plan national des émissions de polluants atmosphériques
PRPGD :	Plan régional de prévention et de gestion des déchets
PPRT :	Plan de prévention des risques technologiques
PSE :	Paielements pour service environnementaux
PSLA :	Prêt social location accession
PSMV :	Plan de sauvegarde et de mise en valeur
Scot :	Schéma de cohérence territoriale
SAE :	Schéma d'aménagement économique
SAGE :	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SDAGE :	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SERM :	Services express régionaux métropolitains
SIP :	Secteur d'implantation périphérique
SIS :	Secteur d'information sur les sols
SRADDET :	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
STECAL :	Secteur de taille et de capacité d'accueil limités
SYMALIM :	Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion de l'île de Miribel Jonage
TC :	Transport collectif
TEOL :	Tram express de l'ouest lyonnais
TTOL :	Tram-train de l'ouest lyonnais
VEFA :	Vente en futur achèvement
VMP :	Volume maximal préalable
ZAD :	Zone d'aménagement différé
ZAE :	Zone d'activités économiques
ZSE :	Zone de sauvegarde exploitée
ZSNEA :	Zone de sauvegarde non exploitée actuellement

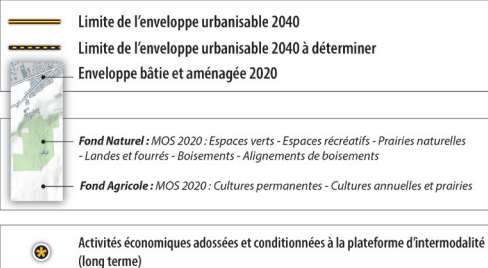
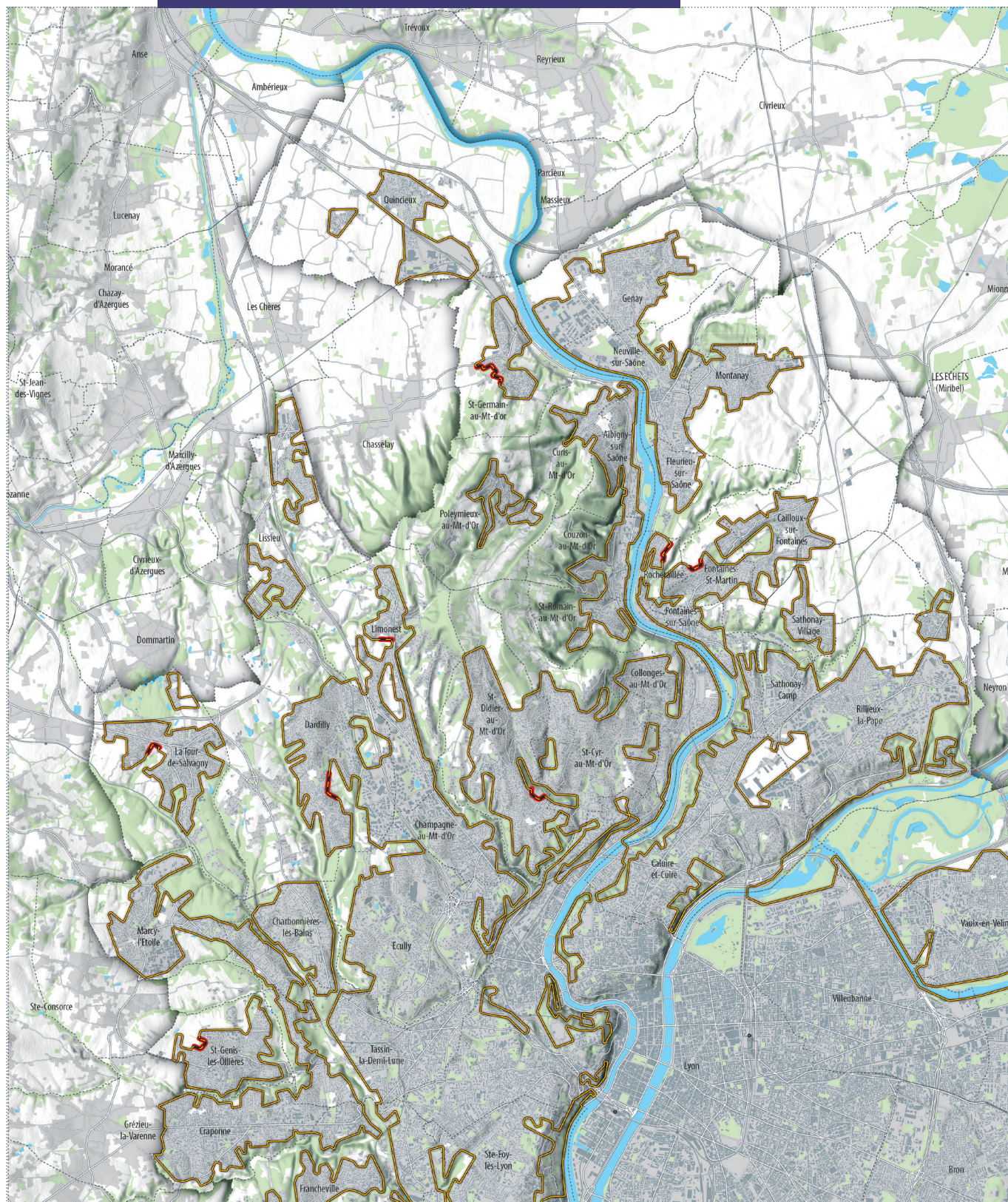
Cartographie

Enveloppe urbanisable de l'agglomération lyonnaise

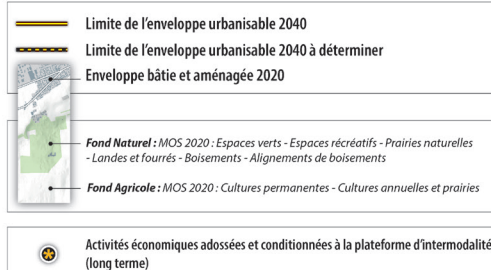
Source : Urba Lyon



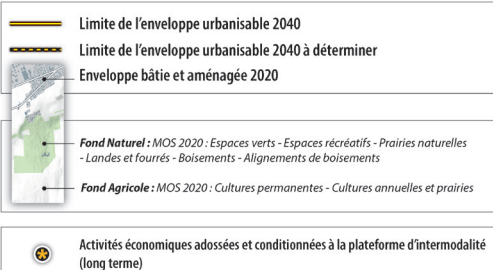
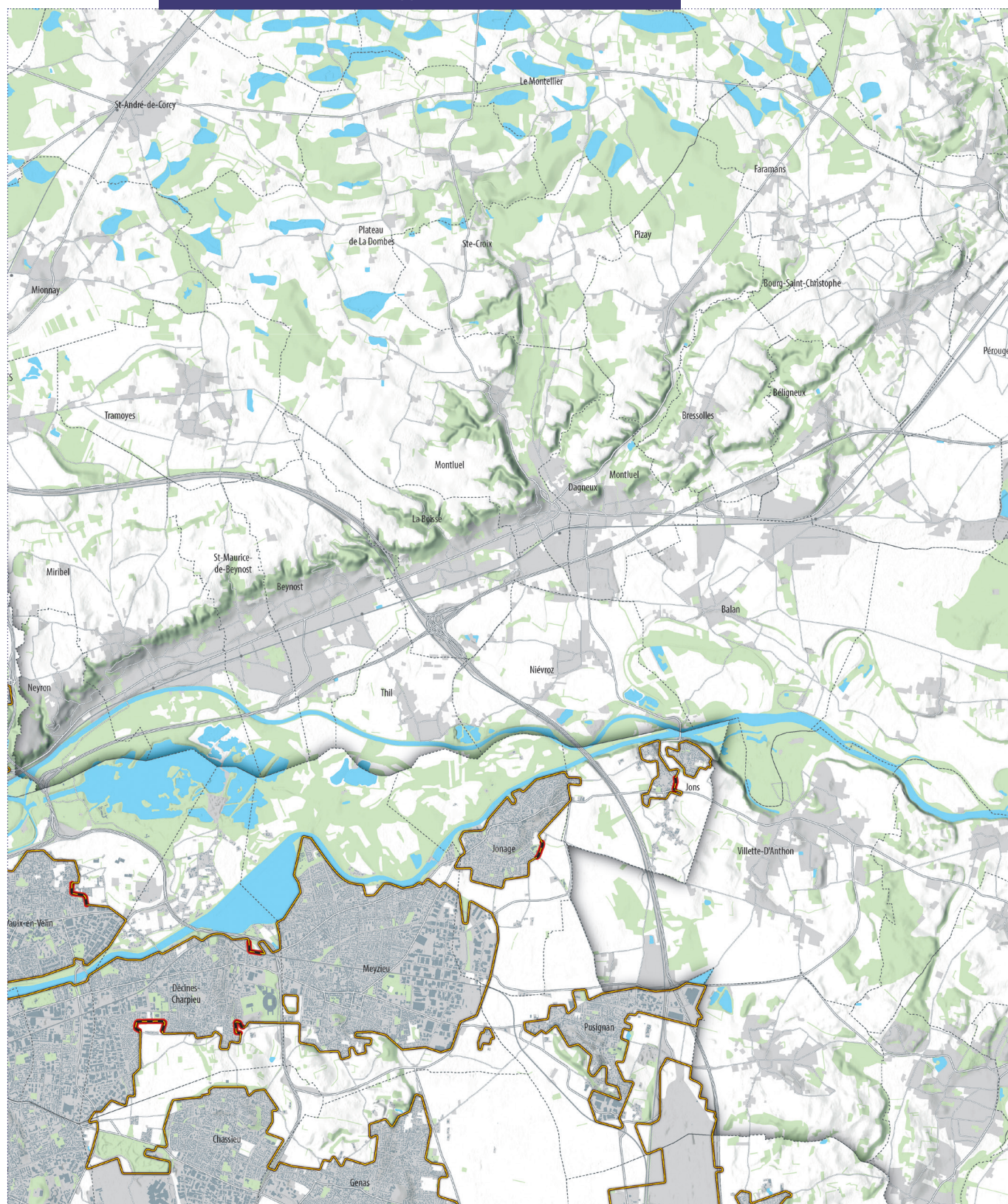
Enveloppe urbanisable de l'agglomération lyonnaise - secteur 1



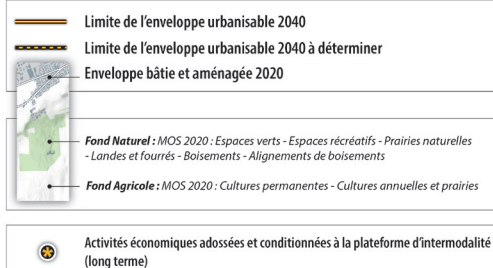
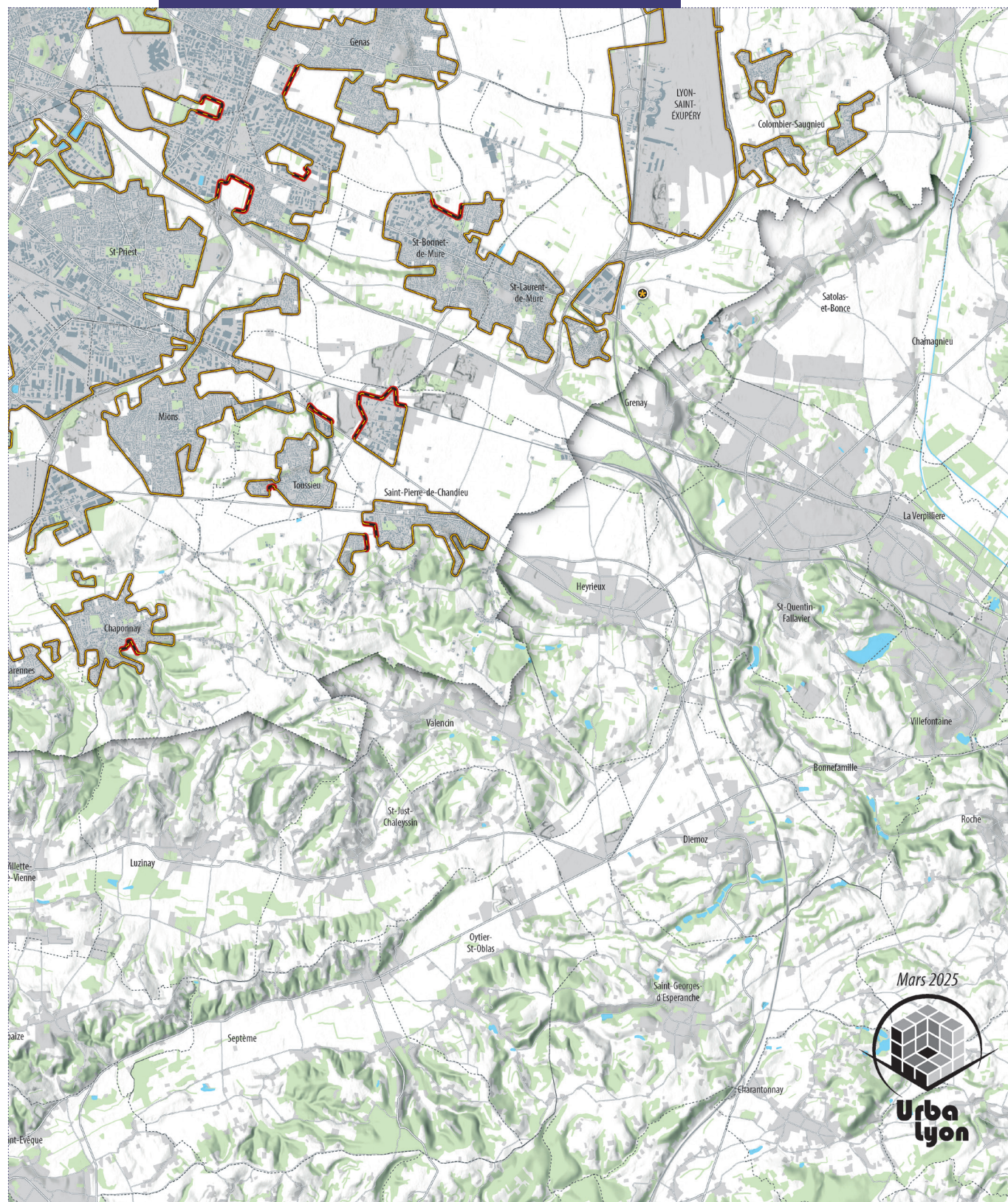
Enveloppe urbanisable de l'agglomération lyonnaise - secteur 2



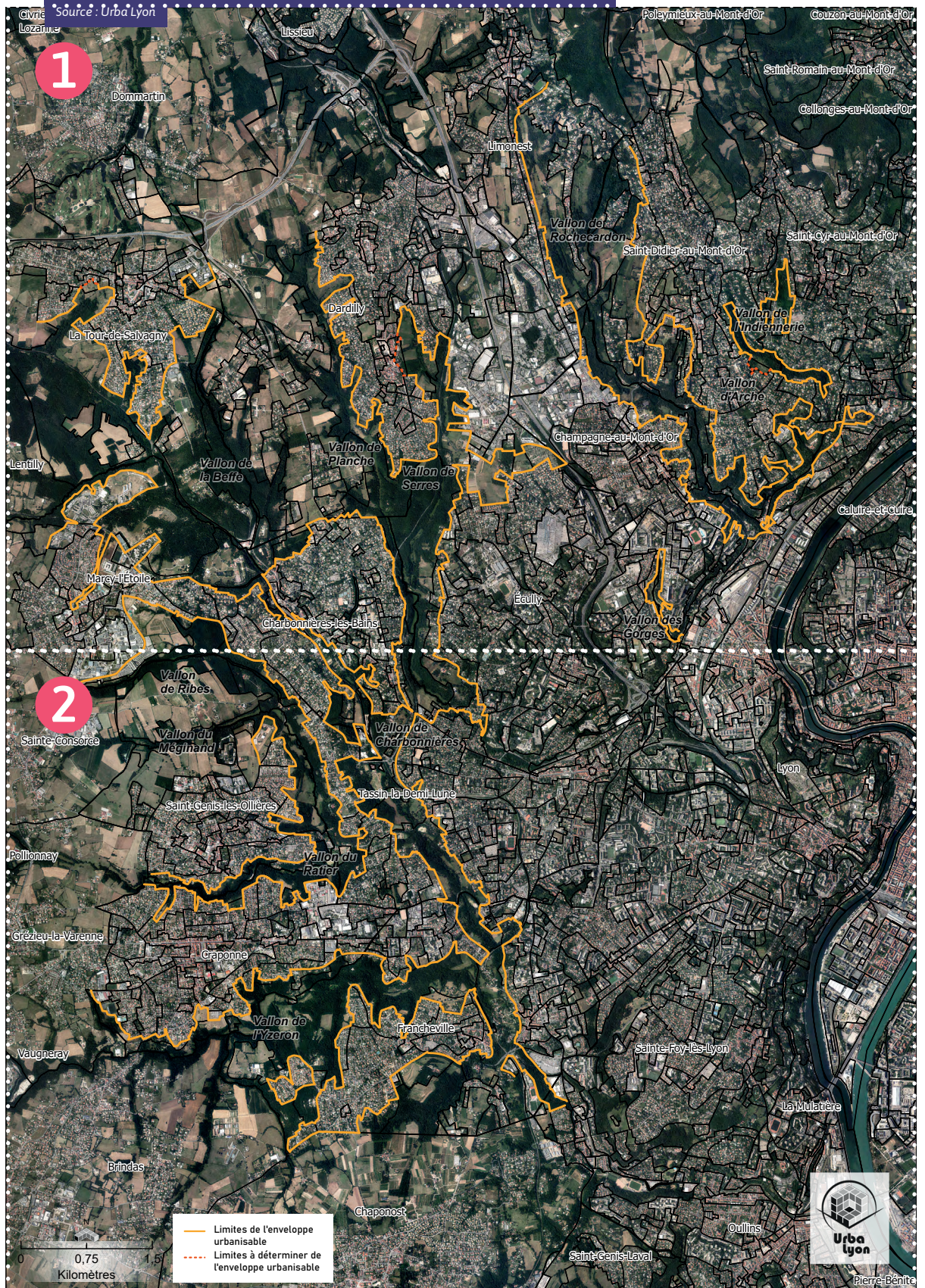
Enveloppe urbanisable de l'agglomération lyonnaise - secteur 3



Enveloppe urbanisable de l'agglomération lyonnaise - secteur 4

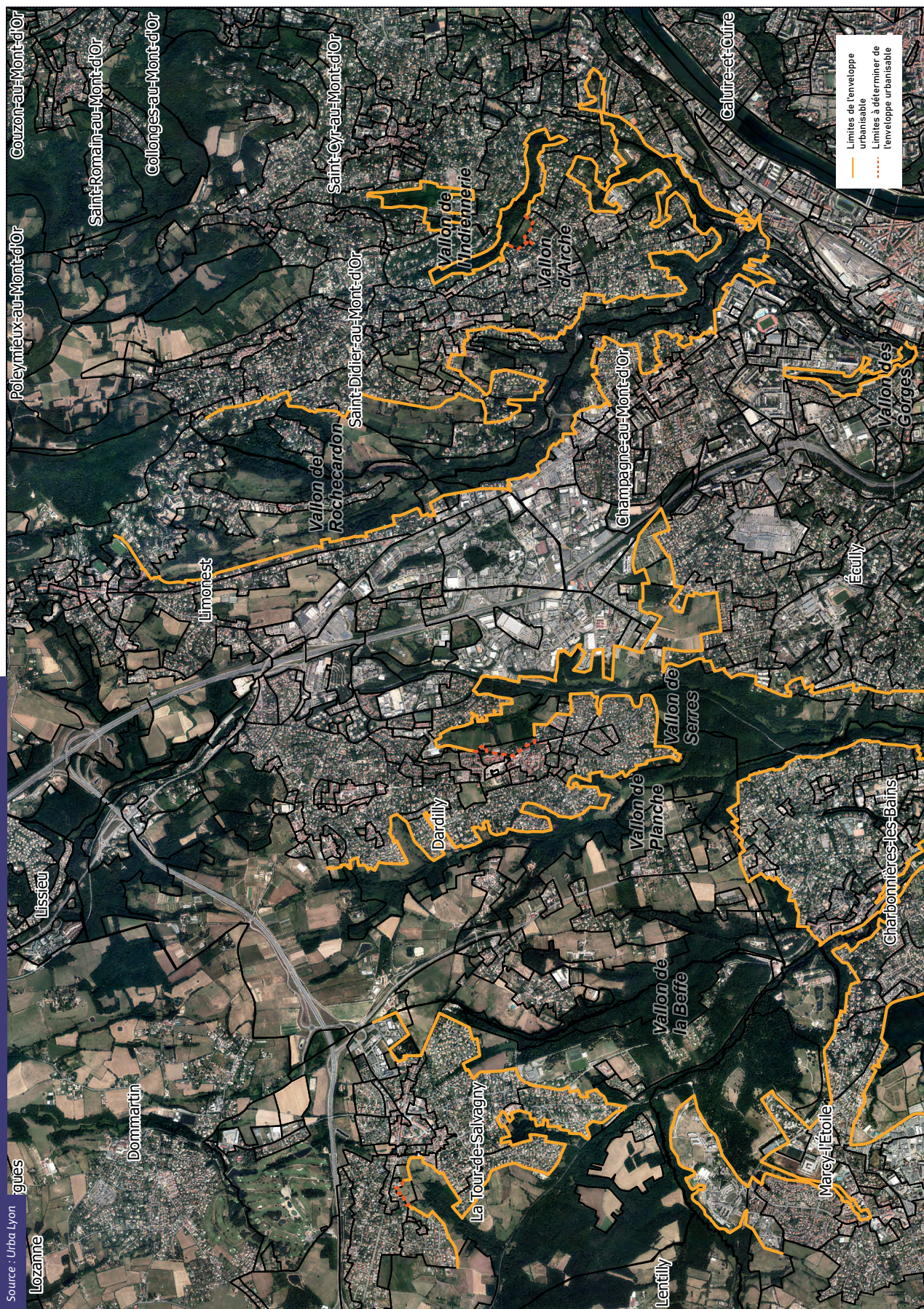


Enveloppe urbanisable dans les vallons de l'Ouest et des Monts d'Or



Enveloppe urbanisable dans les vallons de l'Ouest et des Monts d'Or - Secteur 1

Source : Urba Lyon



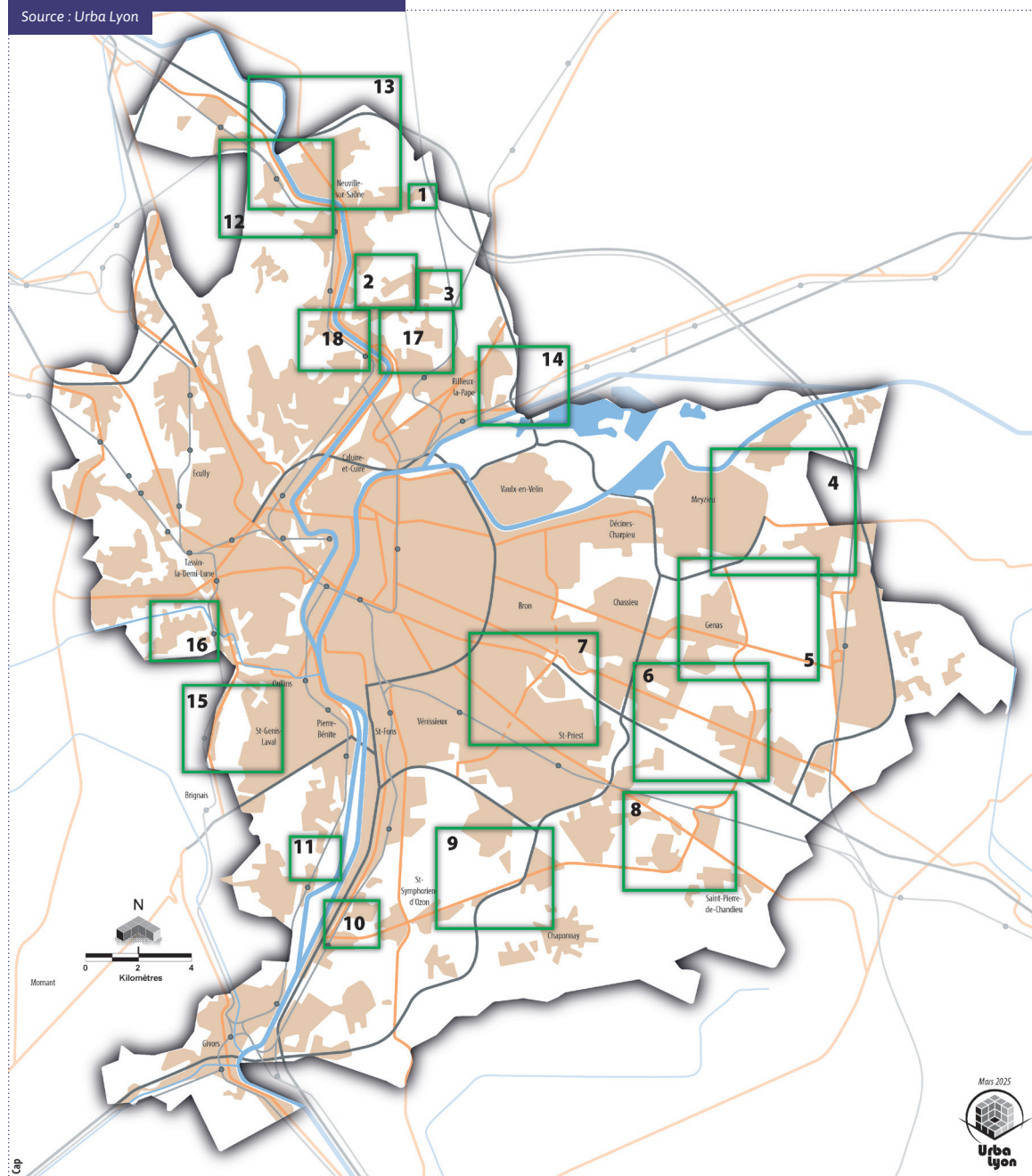
Enveloppe urbanisable dans les vallons de l'Ouest et des Monts d'Or - Secteur 2

Source : Urba Lyon

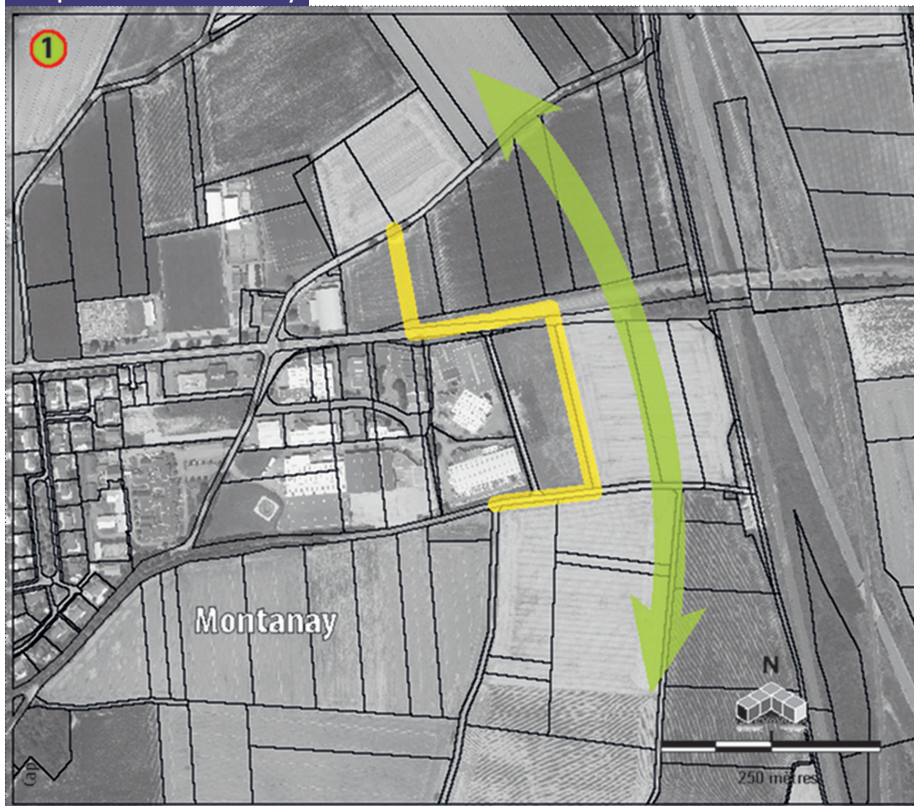


Coupures vertes délimitées à préserver

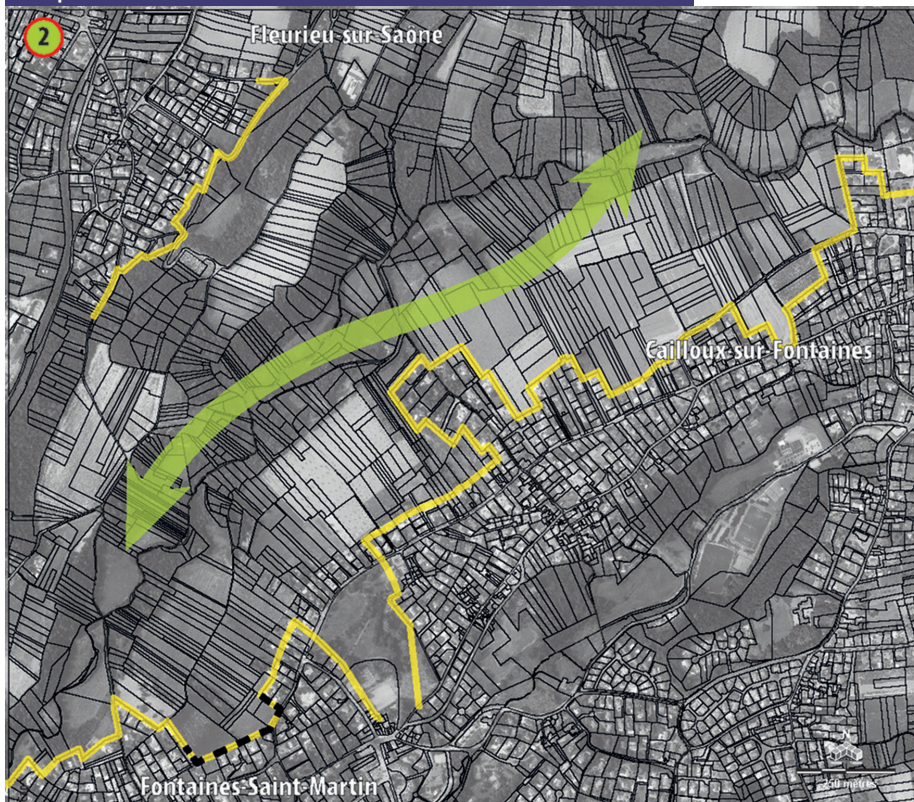
Source : Urba Lyon



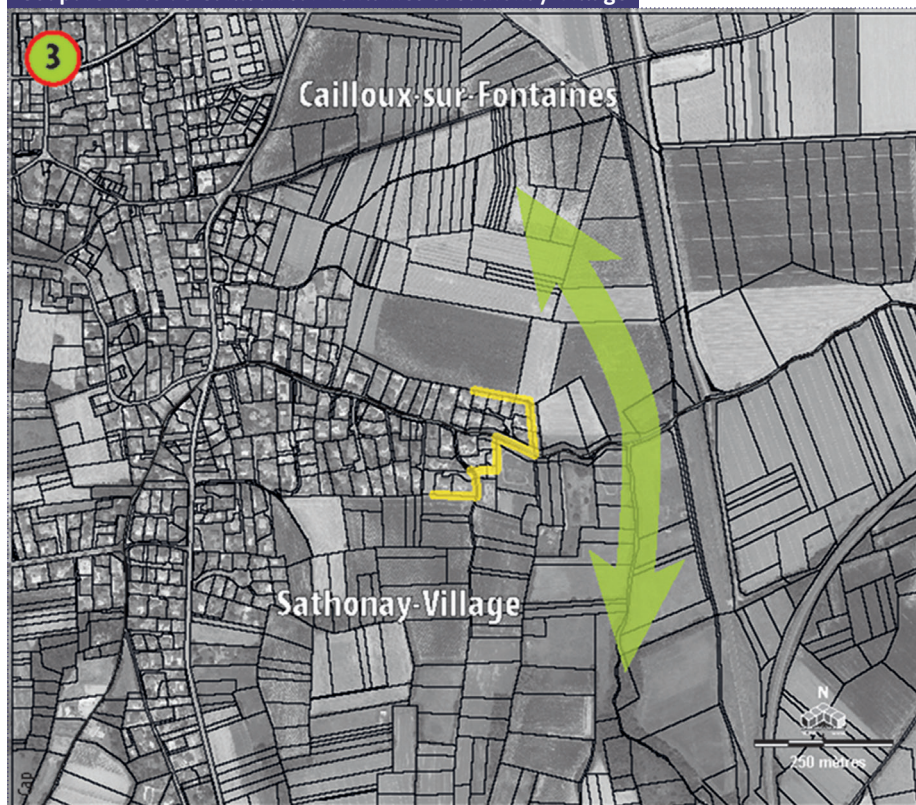
Coupure verte de Montanay



Coupure verte de Cailloux-sur-Fontaines et Fontaines-Saint-Martin



Coupure verte de Cailloux-sur-Fontaines et Sathonay-Village



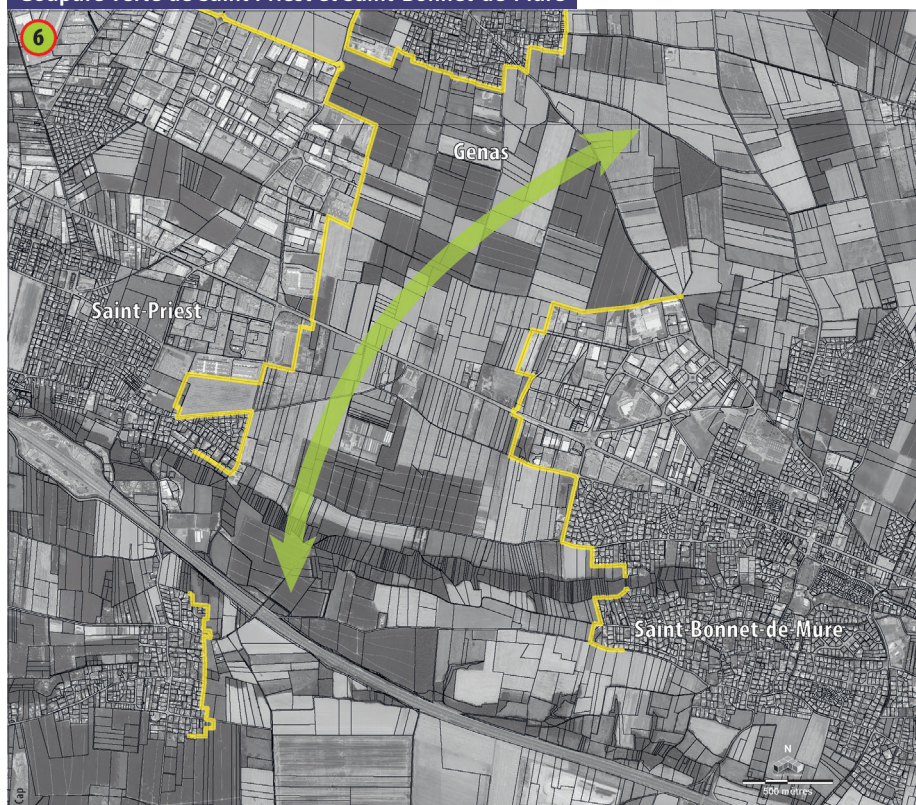
Coupure verte de Meyzieu, Jonage et Pusignan



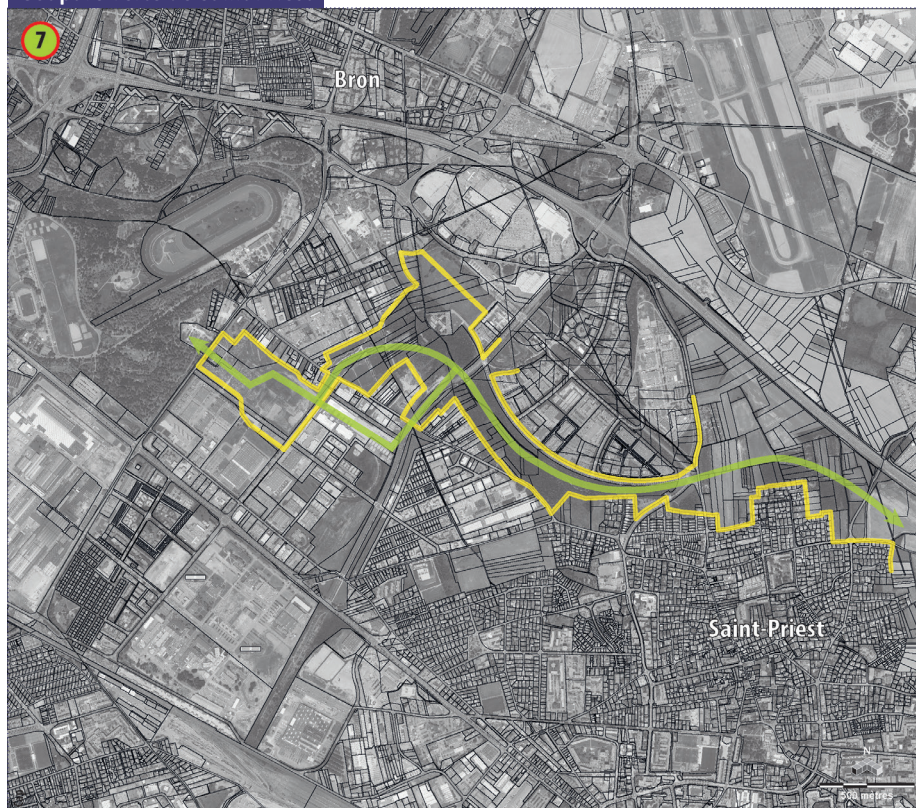
Coupure verte de Genas



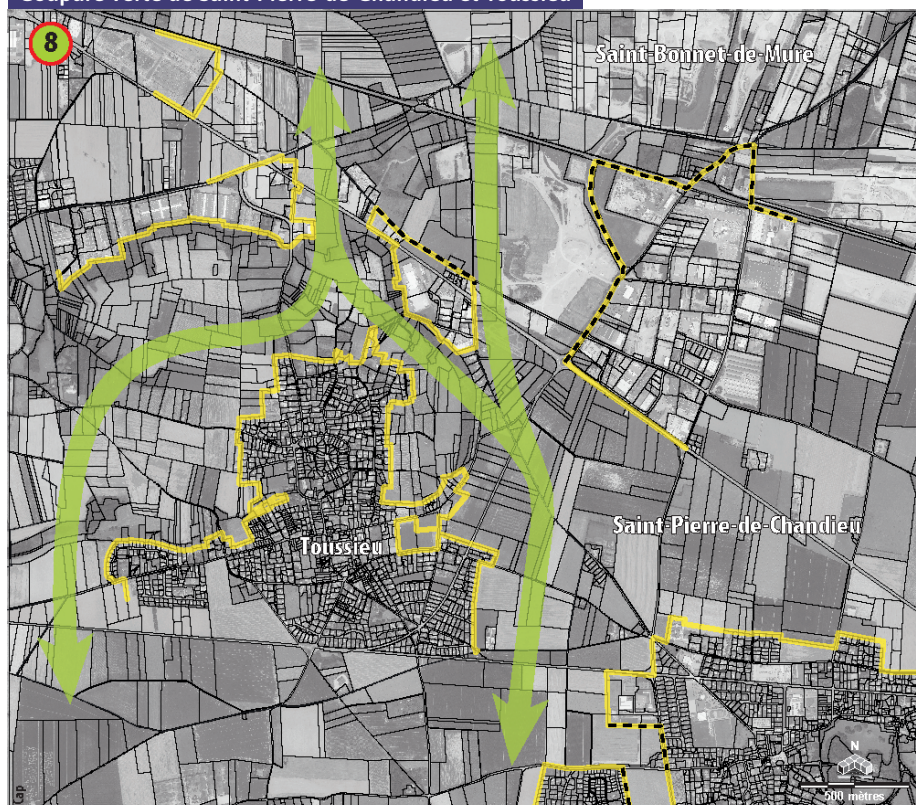
Coupure verte de Saint Priest et Saint-Bonnet-de-Mure



Coupure verte de Saint Priest



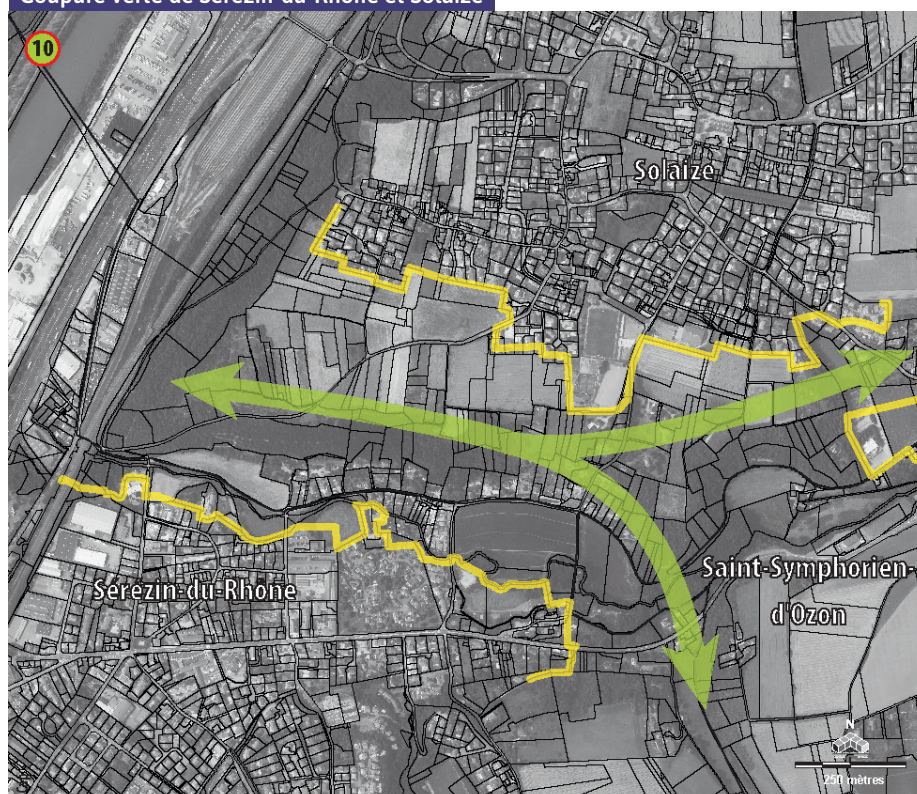
Coupure verte de Saint-Pierre-de-Chandieu et Toussieu



Coupure verte de Corbas et Val d'Ozon



Coupure verte de Sérézin-du-Rhône et Solaize



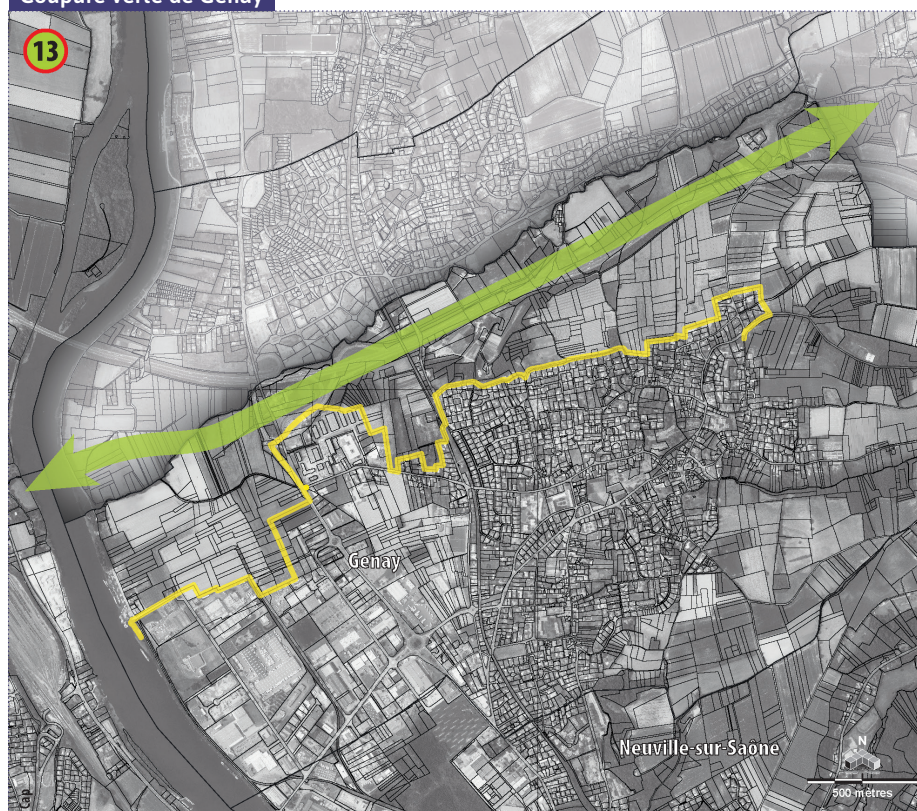
Coupure verte de Vernaison



Coupure verte de Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Curis-au-Mont-d'Or



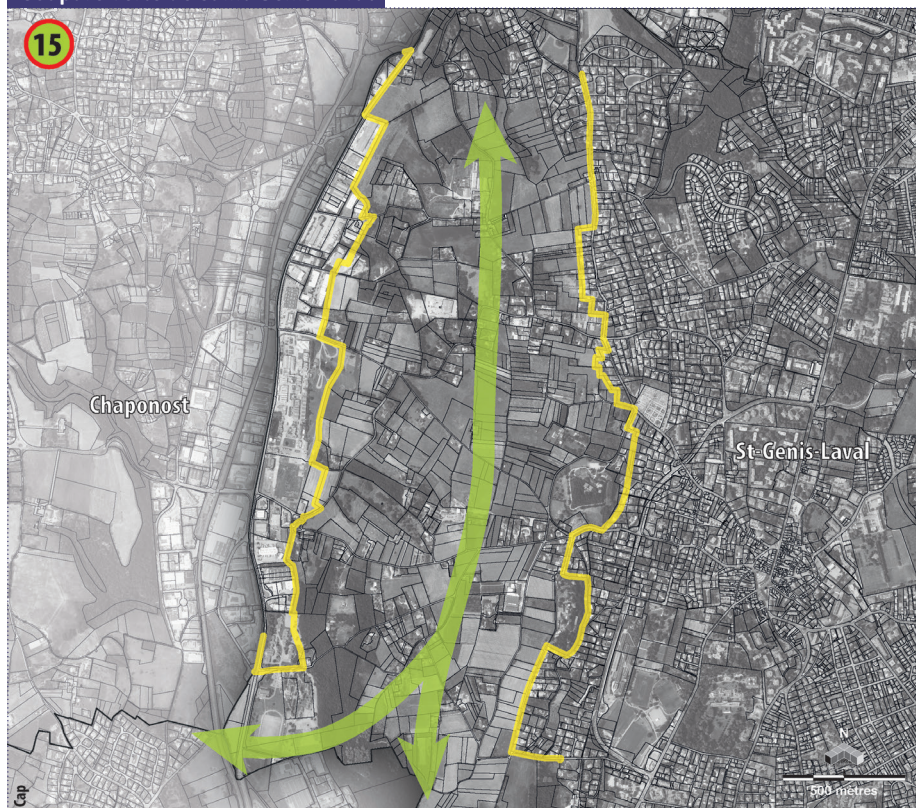
Coupure verte de Genay



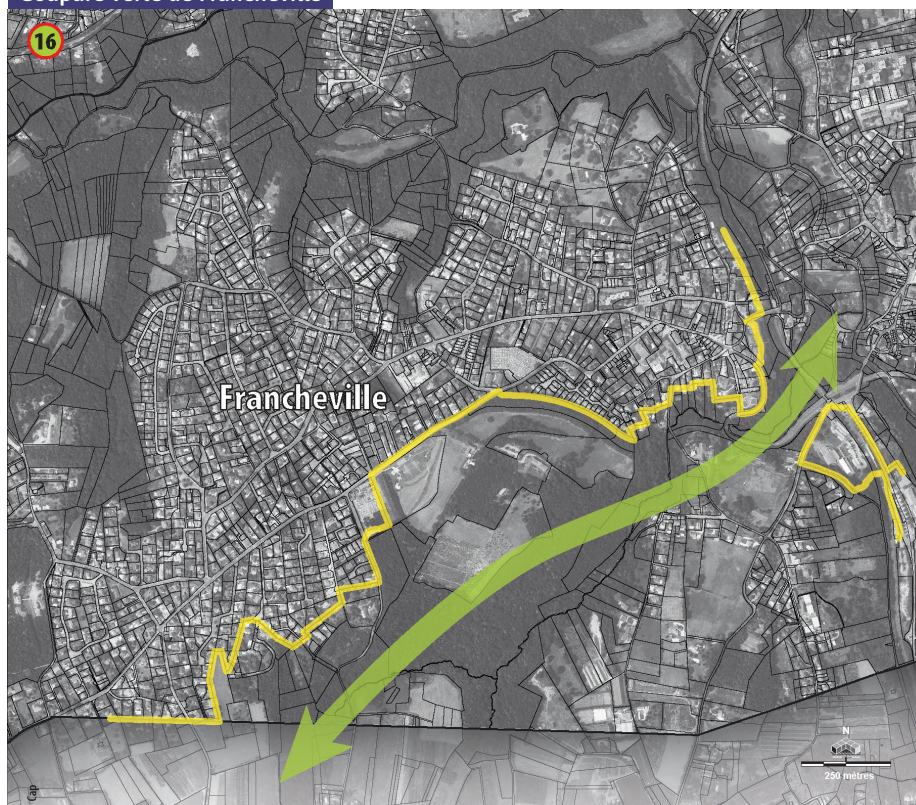
Coupure verte de Rillieux-la-Pape - Sermenaz



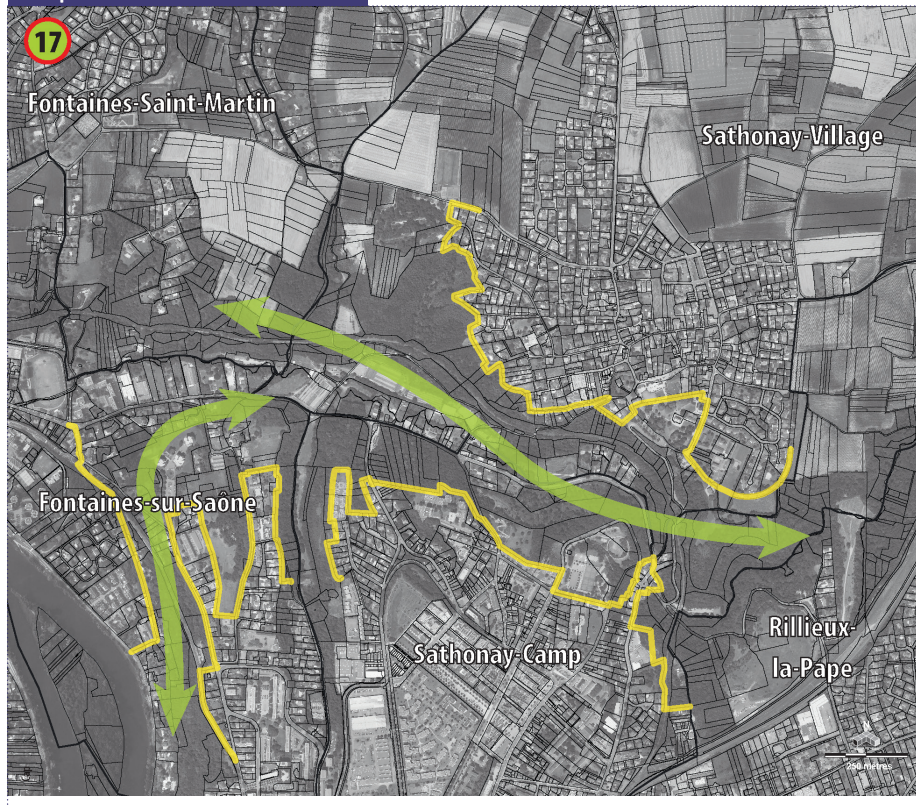
Coupure verte de Saint-Genis-Laval



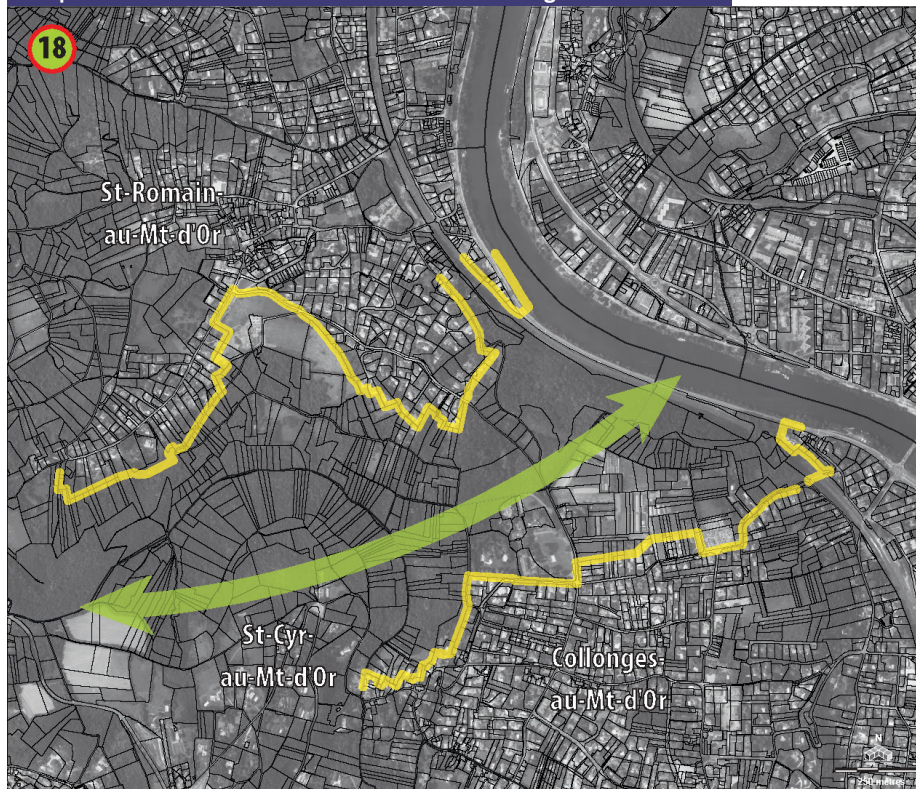
Coupure verte de Francheville



Coupure verte du Vallon du Ravin



Coupure verte Saint-Romain-au-Mont-d'Or et Collonges-au-Mont-d'Or



Remerciements

*Tous nos remerciements aux élus, aux techniciens, aux bureaux d'études
qui se sont activement mobilisés dans le cadre de la révision du Scot.*

Pilotage de la Révision du Scot (2021-2024)

→ Les élus

LES ÉLUS DU BUREAU DU SEPAL

- Bruno Bernard, président du Sepal, président de la Métropole de Lyon
- Béatrice Vessiller, 1^{re} vice-présidente déléguée du Sepal, vice-présidente de la Métropole de Lyon
- Claire Brossaud, 2^e vice-présidente du Sepal, conseillère de la Métropole de Lyon
- Paul Vidal, 3^e vice-président du Sepal, président de la CCEL, maire de Toussieu
- Benjamin Badouard, 4^e vice-président du Sepal, conseiller de la Métropole de Lyon
- Nicolas Varigny, 5^e vice-président du Sepal, vice-président de la CCPO, adjoint au maire de Chaponnay
- Stéphane Gomez, 6^e vice-président du Sepal, conseiller de la Métropole de Lyon, adjoint au maire de Vaulx-en-Velin
- Michel Boulud, membre du Bureau, vice-président de la CCPO, maire de Simandres
- Jérémy Camus, membre du Bureau, vice-président de la Métropole de Lyon
- Sylvie Carre, membre du Bureau, conseillère de la CCPO, adjointe au maire de Saint-Symphorien-d'Ozon
- Raphaël Debu, membre du Bureau, conseiller de la Métropole de Lyon
- Philippe Guelpa-Bonaro, membre du Bureau, vice-président de la Métropole de Lyon
- Raphaël Ibanez, membre du Bureau, vice-président de la CCEL, maire de Saint-Pierre-de-Chandieu
- Jean-Pierre Jourdain, membre du Bureau, vice-président de la CCEL, maire de Saint-Bonnet-de-Mure
- Gaël Petit, membre du Bureau, conseiller de la Métropole de Lyon
- Daniel Valero, membre du Bureau, vice-président de la CCEL, maire de Genas

LES AUTRES ÉLUS DU CONSEIL SYNDICAL

- Patrice Bertrand, conseiller de la CCPO, 1^{er} adjoint de Communay
- Delphine Borbon, conseillère de la Métropole de Lyon
- Vinciane Brunel, conseillère de la Métropole de Lyon
- Pascal David, conseiller de la Métropole de Lyon, maire de Quincieux
- Myriam Fontaine, conseillère de la Métropole de Lyon
- Gisèle Coin, conseillère de la Métropole de Lyon
- Gilles Gascon, conseiller de la Métropole de Lyon, maire de Saint-Priest
- Mickaël Maire, conseiller de la Métropole de Lyon
- Émilie Prost, conseillère de la Métropole de Lyon
- Luc Seguin, conseiller de la Métropole de Lyon
- François Thevenieau, conseiller de la Métropole de Lyon
- Timotéo Abellann, vice-président de la CCPO, maire de Marennes
- Florence Asti-Lapperrière, conseillère de la Métropole de Lyon
- Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon
- Pierre Ballesio, vice-président de la Métropole de Lyon, maire de Saint Symphorien d'Ozon
- Mireille Bonnefoy, vice-présidente de la CCPO, maire de Sérézin-du-Rhône
- Patrick Fiorini, vice-président de la CCEL, maire de Saint Laurent de Mure
- Jean-Charles Kohlhass, vice-président de la Métropole de Lyon
- Pierre Marmonier, vice-président de la CCEL, maire de Colombier-Saugnieu
- Pierre-Alain Millet, conseiller de la Métropole de Lyon
- Florent Ruz, vice-président de la CCEL, 1^{er} adjoint de Pusignan
- Mattia Scotti, vice-président de la CCPO, maire de Ternay
- Claude Villard, vice-président de la CCEL, maire de Jons
- Alexandre Vincendet, conseiller de la Métropole de Lyon, maire de Rillieux-la-Pape

Merci également aux élus suivants ayant contribué aux réflexions :

- Renaud Payre, vice-président de la Métropole de Lyon, délégué à l'habitat, au logement social et à la politique de la ville
- Émeline Baume, vice-présidente de la Métropole de Lyon déléguée à l'économie, l'emploi, au commerce, numérique et à l'achat public
- Anne Grosperin, vice-présidente de la Métropole de Lyon en charge du Cycle de l'eau
- Pierre Athanaze, vice-président de la Métropole de Lyon délégué à l'environnement, la protection animale et la prévention des risques
- Laurence Boffet, vice-présidente de la Métropole de Lyon, déléguée à la politique de concertation et la participation citoyenne

.....> L'équipe technique du Sepal

Directrice : Laurine Colin.

Chargés de mission : Jérémie Tourtier, Nelly Liogier, Séverine Asselot, Frédéric Carmona.

Assistante : Laetitia Caplier.

Conseil juridique : Me Pierre Soler-Couteaux,

Réalisation du document

.....> Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise

Présidente : Béatrice Vessiller

Chef de projet : Benoît Provillard, responsable d'atelier « Stratégie territoriale et Mobilité »

Équipe projet :

Claire Boisset, Marie Bouchet, Philippe Capel, Nicolas Chausson, Blandine Crousier, Laurent Fillod, Clarisse Garin-Hameline, Sylvanie Godillon, Thomas Guinard, Aurélie Magnard, Damien Massaloux, Damien Saulnier, Jean-Christophe Tépélian.

Merci également aux techniciens des collectivités membres du Sepal :

MÉTROPOLE DE LYON

Anne Besnehard, Emmanuelle Boucheron, Claudie Briand-Ponzetto, Sébastien Chambe, Ludovic Chambe, Blandine Crousier, Sébastien Delestra, Benoît Demongeot, Anouk Desouches, Thomas Dupont, Émilie Fodor, Corinne Gaget, Véronique Hartmann, Gaetan Kimmel, Thierry Lagarde, Jean-Paul Lamy, Blandine Melay, Fanny Michel et l'ensemble du service Urbanisme et Territoires, Valérie Munier, Sébastien Rabuel, Adeline Rambeau, Éric Sbrava, Céline Thicoipe, Jean-Marc Valentin

CCPO

Fabienne Maurel et Corine Bertholet

CCEL

Emmanuelle Caillat, Perrine Demoule-Barial, Pascal Danger, Aurélien Dumortier, Emmanuel Giraud

.....> Bureaux d'études

GROUPEMENT CITADIA / BASE

Roxane Benedetti, Lauren Moine, Candice Ribot / Bertrand Vignal

GROUPEMENT AID OBSERVATOIRE / INTERFACE TRANSPORT / INTERLAND

David Sarazin, Stéphanie Bergeron / Édouard Ballois, Hugo Nivoix / Julien Mithieux

AGENCE GRAND PUBLIC

Frédéric Gilli, Vincent Palaffre et leurs équipes

GROUPEMENT CINCO COMMUNICATION

Catherine Levaillant, Marylène Gonçalves, Gaëlle Bouché, Conversationnel, Agence Géraldine Musnier

scot-agglo-lyon.fr



Avec la participation de l'Agence d'Urbanisme
de l'Aire métropolitaine lyonnaise

