

SCOT

AGGLOMÉRATION
LYONNAISE



Projet d'Aménagement Stratégique (PAS)

DOSSIER ARRÊTÉ
LE 14 MARS 2025

sepal

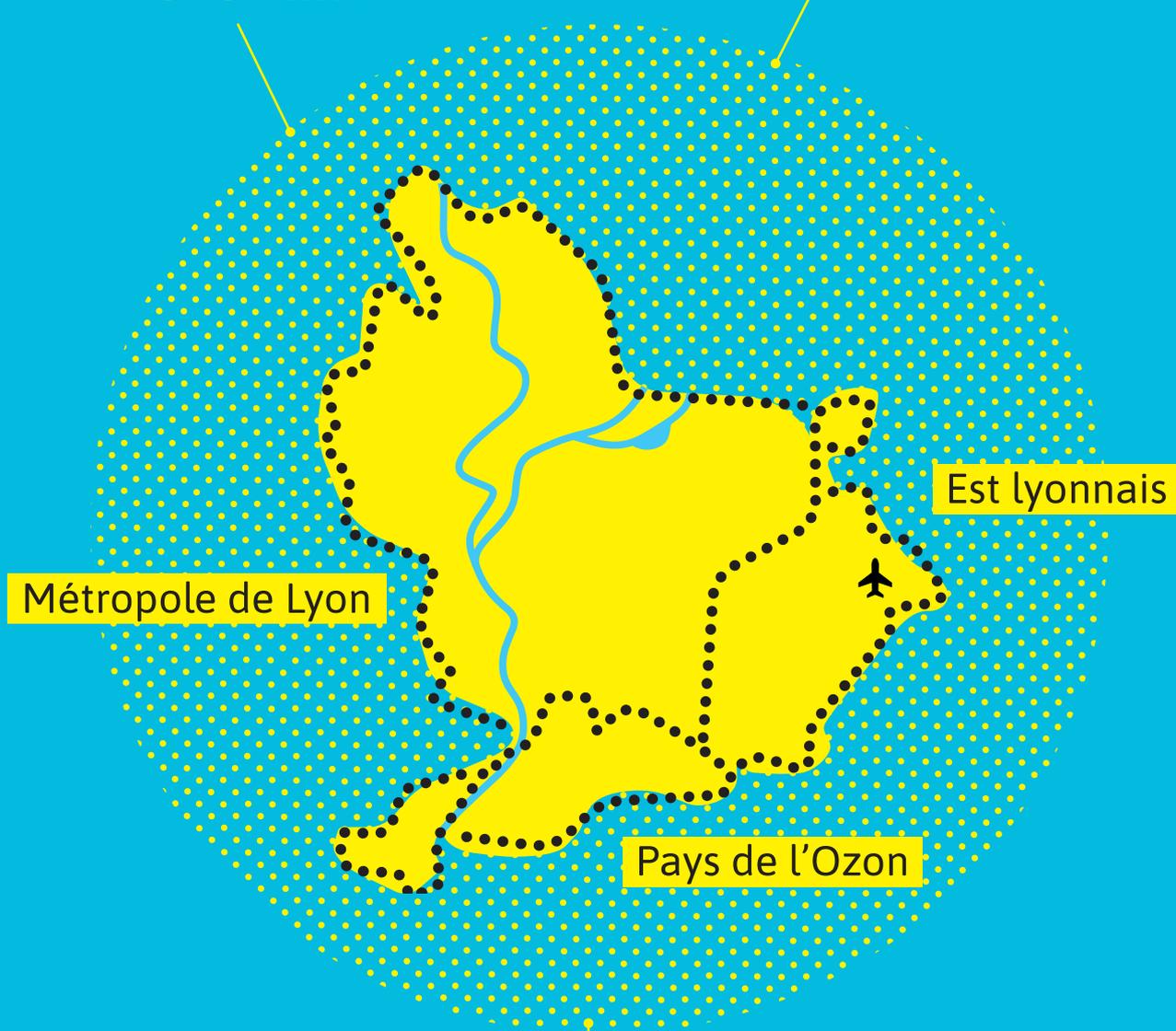
Planifier
l'agglomération
lyonnaise

SCOT

AGGLOMÉRATION
LYONNAISE

73 communes

756 km²



Métropole de Lyon

Est lyonnais

Pays de l'Ozon

1,48 million d'habitants

Sommaire

Préambule : la révision du Scot, entre continuités et ruptures 5

.....▶ Synthèse des grands constats porteurs d'enjeux	6
Au fondement du Scot « 2030 » : attractivité et rayonnement international, multipolarité, développement durable	6
Une agglomération dynamique, aux nombreux atouts, mais des modalités de développement avec des externalités négatives	7
Un modèle d'aménagement qui met en tension les ressources naturelles	8
Entre spécialisation économique et inégalités sociales, l'enjeu d'un rééquilibrage territorial	9
Des préoccupations convergentes exprimées par les élus et les habitants	11
.....▶ Faire face aux changements, « planifier dans l'incertitude »	12
Les grands changements qui s'imposent à nous	12
Agir pour ne pas subir : les fondements du Scot 2040	14
Une trajectoire démographique maîtrisée	14
Un développement économique déconcentré, vecteur d'un rééquilibrage territorial à plusieurs échelles	14
Une organisation multipolaire renforcée, adossée sur un système de mobilité décarbonée	14
La nature pour tous comme projet pour une agglomération résiliente	15
L'application du zéro artificialisation nette (ZAN), levier de renouvellement urbain et de protection effective des espaces naturels, agricoles et forestiers	15
.....▶ La concertation citoyenne comme « boussole » du projet	16
.....▶ Un Scot qui s'inscrit dans un cadre élargi : l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne	18

Trois ambitions pour garantir un territoire habitable, désirable et équilibré 20

.....▶ 1. Une agglomération fertile, neutre en carbone et adaptée au changement climatique	21
Garantir un territoire habitable par une politique ambitieuse de reconquête paysagère et d'anticipation face aux effets du changement climatique	22
Protéger durablement et régénérer le patrimoine naturel, agricole et paysager	23
Se prémunir des dérèglements climatiques et des risques majeurs	25
Économiser, régénérer nos ressources et limiter l'empreinte des activités humaines	28
Engager le territoire dans une stratégie de neutralité carbone et de sobriété dans l'usage des ressources énergétiques et des matériaux	28
Protéger la ressource en eau et restaurer le cycle de l'eau	30
Réduire la consommation d'espace et préserver les sols	32

Favoriser les savoir-faire locaux et les filières économiques plus responsables	34
Accueillir une diversité d'activités économiques et accompagner les filières au service de la population et de la transition écologique	35
S'engager dans un tourisme responsable, au service du territoire et de ses habitants	37
Renforcer la sécurité alimentaire en développant une production agricole locale et de qualité	38
.....▶ 2. Une agglomération accueillante, favorable à la santé et au vivre-ensemble	39
Assurer la cohésion sociale et l'accès au logement pour toutes et tous	40
Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins de tous les ménages	41
Répondre aux besoins de logements sociaux et abordables	42
Garantir la cohésion et le vivre-ensemble	42
Aménager la ville des proximités	44
Renforcer la diversité des fonctions dans l'ensemble du territoire urbain	45
Favoriser une densification urbaine désirable et adaptée aux différents territoires	47
Aménager un territoire qui prend soin des habitants et du vivant	48
Améliorer la qualité, la sécurité et le confort urbain	49
Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé des populations	50
Renforcer l'accès à la nature, à la culture et au sport en tout point de l'agglomération	51
.....▶ 3. Une agglomération multipolaire, équilibrée, ouverte sur l'aire métropolitaine et au-delà	53
Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie	54
Conforter les polarités comme lieux préférentiels du développement urbain	55
Faire du bassin de vie l'échelle du quotidien	58
Organiser l'offre commerciale à toutes les échelles	59
Mailler finement les bassins de vie par une offre de mobilité décarbonée	61
Garantir une accessibilité robuste et décarbonée à l'agglomération	63
Déployer des services express régionaux métropolitains (SERM)	64
Consolider l'accessibilité multimodale du territoire au sein du corridor méditerranéen transeuropéen	66
Garantir la qualité et la pérennité des infrastructures et des services numériques	68
Développer les fonctions économiques, logistiques et commerciales dans une logique de rééquilibrage, de maillage, d'efficacité foncière et de coopération territoriale à toutes les échelles	69
Inscrire le développement de l'agglomération dans une logique de complémentarité économique et de coopération territoriale	70
Développer une approche économe et stratégique du foncier à vocation économique et permettre une organisation efficace de la logistique	71
Accompagner l'évolution des comportements d'achat et repenser la vocation des espaces commerciaux monofonctionnels	73
Remerciements	74

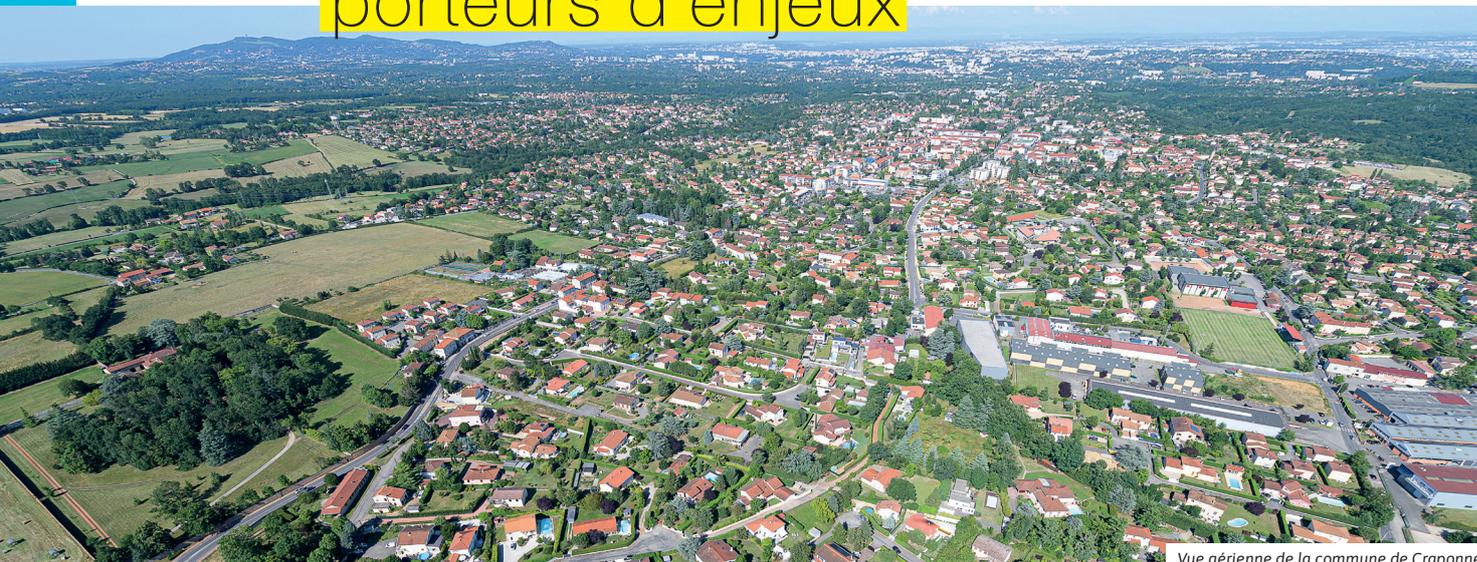




Préambule

La révision du Scot, entre continuités et ruptures

Synthèse des grands constats porteurs d'enjeux



Au fondement du précédent Scot : attractivité et rayonnement international, multipolarité, développement durable

Le Scot « 2030 », dont l'élaboration a été engagée en 2004, s'inscrivait dans la continuité des orientations du précédent Schéma Directeur « Lyon 2010 » : développement économique et rayonnement international, attractivité résidentielle, organisation multipolaire, solidarité et préservation des grands espaces naturels et agricoles.

Le Scot 2030 portait ainsi une vision de l'agglomération articulée autour de plusieurs défis :

- jouer un rôle moteur à l'échelle régionale et de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne (Amelyse) et faire de Lyon, une ville accueillante pour les habitants et les entreprises par une politique de grands projets urbains ; l'objectif était d'accueillir au minimum 150 000 habitants supplémentaires à l'échelle du Sepal et d'y concentrer l'ensemble des grandes fonctions métropolitaines : offre tertiaire et d'enseignement supérieur, grands équipements métropolitains, pôles de compétitivité et centres de recherche, tourisme d'affaire, marketing urbain...
- Préserver les espaces naturels et agricoles, considérés comme un capital au fondement de son attractivité et de son développement ; le Scot entendait ainsi conserver 50 % de son territoire en espaces agricoles et naturels, tout en réservant une enveloppe foncière relativement importante – de l'ordre de 4000 hectares – pour son expansion urbaine.
- Donner la priorité à l'essor des transports en commun plutôt qu'à celui de la route et structurer le développement urbain autour des lignes fortes et des gares ; le Scot prévoyait néanmoins la poursuite du développement d'infrastructures routières structurantes tels que le tronçon ouest du périphérique, le contournement autoroutier à l'ouest et la liaison A89-A6.
- Pour enrayer l'extension en tache d'huile et penser le développement du territoire au-delà des limites de l'agglomération lyonnaise, le Scot 2030 prônait enfin une organisation multipolaire ouverte sur l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

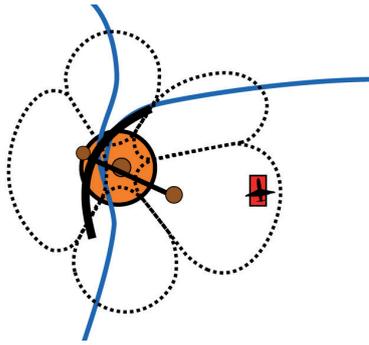
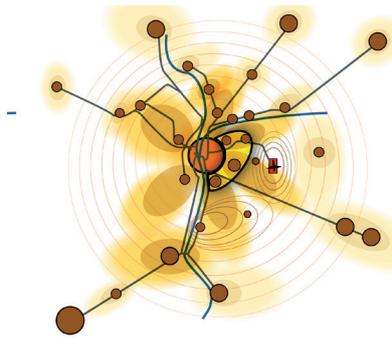


Schéma Directeur 2010

une vision autocétre sur l'agglomération



Scot 2030

une organisation multipolaire ouverte sur l'aire métropolitaine

Une agglomération dynamique, aux nombreux atouts, mais des modalités de développement avec des externalités négatives

Depuis le milieu des années 2000, l'agglomération lyonnaise connaît une trajectoire démographique soutenue, nourrie par une forte attractivité économique et résidentielle, un essor de l'offre de formation supérieure et de la recherche qui a attiré de nombreux étudiants et jeunes actifs. La position géostratégique et l'accessibilité du territoire lyonnais, le volontarisme en matière de politiques urbaines, culturelles et touristiques, ont également permis d'asseoir l'agglomération lyonnaise comme une métropole d'envergure nationale et européenne, concrétisant ainsi l'ambition métropolitaine engagée dans les années 1990.

Ce développement a aussi généré des externalités négatives qui illustrent la difficile conciliation du triptyque attractivité/solidarité/environnement du Scot 2030 :

- une dynamique de construction très soutenue, avec le sentiment pour les élus et les habitants d'une perte de maîtrise du rythme et des conditions du développement ;
- un développement économique inégalement partagé, avec une concentration des emplois et une forte spécialisation tertiaire sur le centre de l'agglomération lyonnaise ;
- une gentrification induite par l'augmentation des marchés fonciers et de l'immobilier et un éloignement progressif des ménages et de certains types d'activités au-delà du territoire du Sepal ;

- des flux pendulaires de plus en plus longs, générant des émissions polluantes, de gaz à effet de serre (GES) et une saturation de certaines infrastructures de transport ;
- une consommation importante d'espaces agricoles et naturels de l'ordre de 1200 hectares entre 2010 et 2020, avec une pression forte sur les ressources – alimentaires, en eau, en matériaux, en énergie.



Vue de l'agglomération depuis le Jardin des Curiosités, Lyon 5



Paysage de l'agglomération depuis la commune de Communay

Un modèle d'aménagement qui met en tension les ressources naturelles

Le développement récent s'est beaucoup concentré sur le centre et les polarités urbaines de première couronne, le plus souvent au travers de grands projets et d'opérations de renouvellement urbain. 96 % des nouveaux logements ont ainsi été produits en renouvellement et en comblement de dents creuses. Malgré tout, ce sont 1 200 hectares d'espaces agricoles, naturels ou forestiers qui ont été urbanisés entre 2010 et 2020 pour l'activité, le logement, les équipements et les infrastructures.

Le Scot doit tenir compte de l'objectif de réduction de moitié de la consommation d'espace à l'horizon 2031 et s'inscrire dans l'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) fixée en 2050 par la Loi Climat et Résilience. Cela nécessite d'accentuer les efforts d'optimisation, de densification et de recyclage foncier y compris dans les zones économiques, en préservant l'équilibre entre espaces bâtis et végétalisés pour répondre aux aspirations des habitants et adapter le territoire au réchauffement climatique.

La dynamique d'expansion urbaine conjuguée aux changements climatiques impactent la disponibilité et la qualité de la ressource en eau, pourtant essentielles

au territoire. L'approvisionnement en eau potable est principalement assuré par le champ captant de Crépieux-Charmy qui fournit environ 95 % de l'eau potable distribuée sur l'agglomération, rendant le territoire très vulnérable. Par ailleurs, la baisse de la capacité de recharge des nappes et des débits des cours d'eau font craindre des situations critiques à l'horizon 2050.

À cela s'ajoutent des pollutions importantes sur plusieurs captages (perfluorés, fongicides, ...) et une hausse de la température des eaux de surface qui pourraient dégrader les capacités de production d'eau potable et entraîner des risques bactériologiques accrus.

Les choix d'aménagement doivent dès lors participer à la restauration de l'ensemble du cycle de l'eau, en permettant la ré-infiltration des eaux à travers la désimperméabilisation et la renaturation à grande échelle de nos espaces urbains, économiques et agricoles. Pour sécuriser sa ressource, l'agglomération lyonnaise doit également diversifier ses sources d'approvisionnement. Des actions doivent aussi être portées en faveur d'un usage plus économe de l'eau dans l'agriculture, l'industrie ou les consommations domestiques.

Enfin, la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre générées par les activités humaines du territoire n'est pas compatible avec l'objectif de neutralité carbone. En 2019, ce sont près de 6 300 Kteq CO₂ qui ont été émis, principalement liés aux transports et au secteur résidentiel (construction et chauffage). Ces émissions sont trois fois plus importantes si on intègre les émissions importées par les ménages et entreprises du territoire (biens et services, alimentations, transport aérien, ...). **Entre 1990 et 2018, la baisse des émissions de gaz à effet de serre est restée très limitée (-9 %), quand le respect des accords internationaux nécessite de réduire ces émissions de**

55 % d'ici 2030 par rapport à 1990. L'efficacité et la sobriété énergétiques sont donc des leviers indispensables de cette transition.

Alors que l'agglomération lyonnaise continuera d'accueillir des habitants, même si la croissance démographique devrait ralentir d'ici 2050, l'enjeu pour le Scot est de garantir un développement soutenable et un territoire habitable à l'horizon 2040 par **une transformation en profondeur de nos modèles d'aménagement et de construction et en incitant à l'évolution des modes de production et des pratiques de consommation.**



Quartier Confluence - Lyon

Entre spécialisation économique et inégalités sociales, l'enjeu d'un rééquilibrage territorial

Les dynamiques de métropolisation créent de la richesse mais aussi de la fragmentation, une spécialisation et des inégalités sociales et territoriales. L'agglomération lyonnaise n'échappe pas à ce constat. Une politique de rééquilibrage territorial, de réduction des inégalités en matière d'accès au logement, à l'emploi, aux équipements, à la nature de proximité... est incontournable **pour corriger les effets négatifs de la métropolisation** et limiter les impacts sociaux de la crise écologique.

La politique d'attractivité et de rayonnement a particulièrement marqué Lyon et son agglomération ces 20 dernières années : développement de la « métropole tertiaire », accueil des cadres et des fonctions supérieures, tertiarisation du parc immobilier, renchérissement des prix du foncier et de l'immobilier (+19 % en 5 ans, +300 % en 20 ans), éloignement des activités fabricantes.

L'agglomération lyonnaise, devenue une métropole dynamique de dimension européenne, a beaucoup polarisé l'emploi vis-à-vis des autres territoires de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne dans la mesure où elle a concentré 83 % de la croissance des emplois cette dernière décennie.

Les flux de déplacements ont augmenté en nombre et en distance (+1,8 km en moyenne en 5 ans), avec une tension accrue sur les réseaux de transport et sur le budget des ménages. En 2018, c'est près d'1/3 des actifs de l'agglomération qui habitent à l'extérieur du territoire et pour lesquels la mobilité est devenue un enjeu économique... et énergétique. L'amélioration de la performance du système de mobilité concerne ainsi tous les modes de transports et tous les territoires dans leur diversité. L'enjeu porte à la fois sur la robustesse des infrastructures et la performance des lignes structurantes - train, métro, tram, BHNS - ainsi que sur le maillage fin à l'échelle des bassins de vie pour accompagner la vie en proximité.

La nécessité de réduire les besoins et les distances de déplacement et de rééquilibrer le développement impose des choix d'organisation territoriale des activités, des emplois, des commerces, de la logistique en faveur d'une déconcentration, fondés sur les principes de polarisation, et d'un maillage dans et entre les différents bassins de vie.

L'accès au logement est aussi un enjeu fondamental pour réduire les inégalités sociales et territoriales. Malgré une production sociale importante - 3900 logements sociaux ont été financés/an entre 2015 et 2023 - beaucoup de ménages peinent encore à trouver un logement adapté à leurs besoins et à leurs revenus et **seulement 1 demande de logement social sur 9 est satisfaite.**

Le cœur d'agglomération accueille une part très importante de petits ménages et a du mal à maintenir des familles, avec 40 % de l'offre constituée de logements de petite taille (T1-T2). Les quartiers populaires, très majoritairement situés au sein des communes de la 1^{re} couronne Est, à Givors et dans certains quartiers de Lyon et Villeurbanne, accueillent environ ¾ des logements sociaux, avec des situations d'enclavement et d'accès insuffisants à certains services ou espaces de nature. Ces situations imposent au Scot de garantir la diversité du parc de logements à l'échelle des bassins de vie et des communes pour des parcours résidentiels choisis et non subis. Cela passe par une production de logements sociaux et abordables ambitieuse et plus équitablement répartie. Pour favoriser la cohésion sociale, le Scot engage **une politique volontariste d'inclusion, de qualité du cadre de vie et de mixité sociale à toutes les échelles, jouant sur tous les ressorts** : l'emploi et la formation, l'école, la mobilité, l'offre culturelle, sportive et récréative, l'accès à la nature, la santé.



Quartier Carré de Soie - Vaulx-en-Velin



Sur le pont Raymond Barre - Lyon

Des préoccupations convergentes exprimées par les élus et les habitants

Certains effets non désirables des dynamiques observées ces vingt dernières années se retrouvent en grande partie dans les préoccupations exprimées par les habitants de l'agglomération lyonnaise à l'occasion de l'ambitieuse démarche de concertation initiée par le Sepal en 2022.

Si le regard des habitants reste positif sur le cadre de vie qu'offre l'agglomération lyonnaise, son dynamisme, avec la volonté qu'elle reste « à taille humaine », ils expriment des inquiétudes fortes sur son évolution, regrettant un développement perçu comme trop rapide : urbanisation au détriment des espaces de respiration et de l'identité des territoires, manque d'équipements, saturation des réseaux de transport...

Ils déplorent globalement la difficulté à concilier « cadre de vie », qui renvoie aux qualités urbaines et paysagères, à la proximité de la nature, et « confort de vie » : la capacité à se loger, à se déplacer dans des temps raisonnables, à travailler et à trouver toutes les aménités du quotidien en proximité.

En outre, de façon transversale, les habitants soulignent l'urgence à agir face aux défis du dérèglement climatique et alertent également sur le coût excessif des logements, la perte de mixité sociale, culturelle, générationnelle... et la crainte d'un entre-soi grandissant qui irait à l'encontre de la qualité du vivre-ensemble.

Faire face aux changements, « planifier dans l'incertitude »



Pointe du Confluent Rhône-Saône - Lyon

Les grands changements qui s'imposent à nous

À l'horizon 2040, les défis seront donc nombreux pour maintenir l'agglomération dans une trajectoire de développement maîtrisé, moins concentré, adapté aux besoins et attentes exprimés par les habitants et qui répondent aux enjeux écologiques et climatiques. D'autant que l'agglomération lyonnaise doit être en capacité d'anticiper et de s'adapter à plusieurs types de transformations majeures.

LE PREMIER CHANGEMENT EST LIÉ AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET À LA DÉGRADATION DES RESSOURCES

L'enjeu est de garantir un territoire habitable pour s'adapter à une hausse moyenne de la température entre +2 °C et +4 °C par rapport à l'ère préindustrielle à l'horizon 2100, dont les conséquences sont plus ou moins prévisibles dans leur ampleur : événements météorologiques extrêmes, impacts sur la santé des populations, perte de la biodiversité, risque de multiplication des crises sanitaires mondialisées,

vulnérabilité des infrastructures de transports et des réseaux d'approvisionnement en énergie liée à la hausse des températures et aux risques naturels, migrations notamment en provenance des régions équatoriales et côtières les plus exposées aux conséquences du dérèglement climatique. À l'échelle européenne, on estime déjà qu'entre 25 % et 35 % des demandeurs d'asile ont été poussés à l'exil par des facteurs climatiques, notamment la dégradation des sols (source : Futuribles International).

LE SECOND CHANGEMENT PORTE SUR LES ÉVOLUTIONS DE NOTRE ÉCONOMIE ET DES SYSTÈMES PRODUCTIFS

La diversité du tissu économique lyonnais, notamment de son appareil productif, a permis au territoire de mieux résister aux différentes crises économiques. Néanmoins, les tensions géopolitiques et l'évolution des marchés de matières premières sont des facteurs potentiels de vulnérabilité d'une économie lyonnaise

largement internationalisée. L'enjeu réside tout à la fois dans la relocalisation croissante de la production des biens et équipements, énergétique et agricole et dans des modèles fondés sur des principes de circularité, voire d'économie régénérative. Localement, l'enjeu est de concilier politique de réindustrialisation et de sobriété foncière, en réservant des capacités foncières de long terme pour l'accueil d'activités industrielles dans l'agglomération et au sein de la grande région lyonnaise. Cela invite à repenser les stratégies d'implantation des activités : sélectivité des activités accueillies en zones d'activités économiques (ZAE), mixité fonctionnelle au sein des villes et villages, optimisation des espaces économiques et des usages, mutualisation...

UN TROISIÈME CHANGEMENT À L'ŒUVRE CONCERNE LES MODES DE VIE ET NOTRE ORGANISATION SOCIALE

Le vieillissement de la population, résultat notamment de la baisse régulière de la natalité, va modifier les besoins et les usages en matière de santé, de loisirs, de mobilité, d'équipements et de services.

L'évolution du rapport au travail, l'essor du numérique, l'automatisation, l'intelligence artificielle et la hausse de flexibilité dans l'organisation du travail sont déjà des facteurs de changement importants, avec des impacts significatifs sur les villes, la géographie de l'emploi, les migrations résidentielles, les mobilités, ou encore la logistique urbaine.

Notre rapport au vivant et à notre environnement évolue avec une prise de conscience accrue des dégradations

des écosystèmes et du changement climatique.

Cela remet en perspective la place de l'humain et la soutenabilité d'un modèle de développement fondé sur une utilisation croissante des ressources et la dégradation des écosystèmes. Une place de plus en plus déterminante dans nos choix d'aménagement commence à être donnée aux sols, à la prise en compte de tous les vivants - végétaux, faune, santé des populations - et aux solutions fondées sur la nature.

Enfin, les structures de solidarité et de cohésion sociale se transforment, elles aussi. À ce titre, la jeune génération est particulièrement concernée par la précarisation et l'« ubérisation » de l'emploi, l'individualisation des modes de consommation (ou d'apprentissage), ou encore par de nouvelles formes d'engagement démocratique ou d'expression collective.

Planifier le futur de l'agglomération relève donc d'un exercice délicat et empreint d'incertitudes sur l'ampleur et les conséquences des changements à l'œuvre. Cela oblige le Scot à une grande ambition dans les objectifs qu'il fixe, mais aussi à une grande agilité dans le temps des mesures qu'il propose. Le Sepal et ses collectivités membres ne tiennent pas à eux seuls toutes les clés pour relever ces défis d'envergure nationale voire mondiale, mais ils peuvent agir à leur échelle en partenariat avec d'autres acteurs sur des mesures d'adaptation et de transformation ; celles-ci sont nombreuses et nourrissent l'ensemble des orientations et objectifs du projet d'aménagement stratégique.



Cœur de ville - Neuville sur Saône



Cœur de ville - Craponne

Agir pour ne pas subir : les fondements du Scot 2040

Le Scot de l'agglomération lyonnaise se place résolument dans la perspective de garantir un territoire vivable dans un contexte de changement climatique, accueillant pour tous et plus équilibré dans son organisation. Il entend conserver la pleine maîtrise du développement grâce à un pilotage agile indispensable dans la durée, a fortiori en période d'incertitudes. Il s'inscrit dans les objectifs nationaux fixant une baisse de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à l'année 1990 et la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Le Sepal opte pour un projet de territoire 2040 renouvelé dans ses fondements.

.....> Une trajectoire démographique maîtrisée

Vivre dans une agglomération à « taille humaine » est une préoccupation croissante exprimée par les habitants. C'est pourquoi le Scot s'inscrit dans un scénario de croissance démographique maîtrisée par rapport à la période récente, tout en répondant aux besoins de logements diversifiés des ménages. Cette stratégie repose sur un projet de développement plus équilibré et multipolaire à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne, fort de coopérations étroites avec les territoires voisins.

.....> Un développement économique déconcentré, vecteur d'un rééquilibrage territorial à plusieurs échelles

L'agglomération lyonnaise souhaite rester dynamique économiquement, ouverte sur l'aire métropolitaine et au-delà et accessible à tous. Elle entend contenir les logiques de métropolisation, de concentration des emplois et des savoirs sur quelques territoires particuliers, dans une approche plus équitable et partagée des richesses et une ambition de coopération renforcée avec les territoires voisins.

Le Scot affirme donc la nécessité d'un rééquilibrage du développement qui passe par une politique de déconcentration économique et de l'offre de formation à l'échelle de l'agglomération lyonnaise et de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

Il soutient une économie diversifiée, relocalisée et le développement d'activités au service des habitants et des entreprises du territoire, notamment celles à fort impact social et environnemental, identifiant ainsi l'économie comme un axe majeur de la transformation et de la résilience du territoire.

.....> Une organisation multipolaire renforcée, adossée sur un système de mobilité décarbonée

Ce modèle d'aménagement du territoire multipolaire et plus équilibré se fait au bénéfice :

- des ménages, avec des trajectoires résidentielles choisies et non contraintes par le lieu d'emploi ou de formation ;
- de la vitalité des petites villes et villes moyennes des territoires voisins ;
- d'une moindre pression foncière et immobilière.

Pour enfin réconcilier qualité du cadre de vie et confort de vie et accompagner pleinement cette multipolarité, le Scot insiste sur la mise en œuvre effective d'une « ville des proximités » caractérisée par plus de mixité des fonctions et une accessibilité facilitée aux services, aux commerces, aux lieux d'emplois, grâce à une offre de mobilités alternatives à la voiture solo. Il considère à ce titre, le bassin de vie comme l'échelle privilégiée du quotidien dans lequel l'habitat, l'activité économique, les équipements et services doivent être renforcés, en particulier le long des lignes structurantes de transports collectifs.

Il vise la réduction du trafic voiture grâce au développement et à l'amélioration des services routiers et ferroviaires à haut niveau de services, ainsi que des liaisons cyclables d'agglomération, et un usage plus collectif de la voiture (développement du covoiturage et de l'autopartage). Il s'agit de renforcer les liens avec les territoires voisins et de mieux mailler l'ensemble des bassins de vie, y compris par des liaisons en rocade, pour réellement mettre en œuvre le passage « de l'étoile à la toile » du Scot 2030.

.....→ La nature pour tous comme projet pour une agglomération résiliente

Le Scot favorise un aménagement du territoire « bioclimatique » qui donne la priorité à l'atténuation et à l'adaptation des effets du changement climatique, avec des solutions fondées sur la nature et les écosystèmes. Le Scot prend pleinement en considération la raréfaction des ressources et leur finitude et privilégie ainsi la sobriété dans leur usage en accompagnant une transformation dans la manière d'aménager, de construire, de produire et de consommer.

Les sols, les ressources, les services écosystémiques, loin d'être des variables d'ajustement, sont des biens communs à protéger et doivent être remis au cœur des priorités du projet d'aménagement, ou dit autrement, du projet de « ménagement » du territoire. Une nouvelle figure du Scot incarne particulièrement ce changement : la grande « trame boisée et agro-bocagère » qui irrigue l'ensemble du territoire, les espaces urbanisés comme les espaces agricoles.

La population et les acteurs économiques, déjà confrontés à la sobriété dans l'usage des ressources ou exposés au changement climatique, devront être accompagnés dans ce projet de grande trame paysagère, au service d'un meilleur cadre de vie et d'une préservation accrue de la biodiversité et des sols.

L'équité d'accès aux ressources et à de meilleures conditions de vie reste une condition de la cohésion sociale et territoriale de l'agglomération, autre objectif majeur du Scot. Le Scot s'engage donc à privilégier un aménagement favorable à la santé, grâce à une végétalisation massive de l'espace public à une réduction des risques et nuisances. Il défend également une politique volontariste de mixité sociale en favorisant la production de logements sociaux et abordables sur l'ensemble du territoire.

.....→ L'application du zéro artificialisation nette (ZAN), levier de renouvellement urbain et de protection effective des espaces naturels, agricoles et forestiers

Pour favoriser un aménagement sous le signe de la sobriété foncière, le Scot définit la trajectoire permettant d'atteindre le zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050 qu'il considère aussi comme une opportunité pour des espaces urbains renouvelés, requalifiés, plus « intenses » et plus mixtes. L'identification de lieux préférentiels pour la renaturation doit permettre d'accompagner et d'atteindre cette trajectoire ZAN.



Promenade au Mont Thou - Saint Cyr au Mont d'Or

La concertation citoyenne comme « boussole » du projet



Le Grand Atelier organisé le 28 janvier 2023, en présence d'une cinquantaine d'habitants et d'élus de l'agglomération pour approfondir les thèmes abordés lors des réunions publiques.

Dès le lancement de la révision du Scot, le Sepal a initié une ambitieuse démarche de participation citoyenne dont les enseignements ont permis de pointer les préoccupations des habitants de l'agglomération et de définir les grandes lignes du projet à 2040.

Plusieurs temps ont jalonné cette démarche de mobilisation citoyenne, présentée de manière plus exhaustive dans le bilan de la concertation.

Partant du constat d'une agglomération dynamique, attractive au plan national et international et qui suscite un fort sentiment d'appartenance à l'échelle du grand territoire, les habitants ont fait part de certaines préoccupations liées au rythme soutenu de développement, au souhait de maintenir un cadre de vie de qualité, de réduire les inégalités sociales et territoriales... Ils en appellent à un projet de transformation qui doit mettre le rééquilibrage au cœur des politiques d'aménagement du territoire.

Une dizaine de rencontres publiques réunissant un millier de personnes ont été organisées en 2022 ; elles ont permis de façonner les contours du projet et d'identifier les grandes priorités des habitants pour leur territoire :

- **conserver une agglomération à taille humaine**, agglomération dont le développement récent est jugé trop rapide avec une qualité de vie perçue comme se dégradant ;
- **maîtriser voire ralentir le rythme de développement** urbain et démographique ;
- **mieux répartir les activités et les services entre la ville-centre et les bassins de vie périphériques.** L'organisation territoriale attendue repose à la fois sur une demande d'aménités plus en proximité, dans les bassins de vie, et une accessibilité facilitée à la ville-centre ;
- **agir face aux défis liés au dérèglement climatique.** Certains habitants de la périphérie décrivent une organisation du territoire ne leur permettant pas de réduire leurs impacts sur l'environnement, en particulier pour la mobilité du quotidien ;
- **la recherche d'équilibre entre cadre de vie et confort de vie**, avec des conditions de vie améliorées par le développement des infrastructures de mobilité, des équipements et services, et des modalités d'aménagement plus exigeantes en termes de qualité.

Entre demande de proximité et de rééquilibrage territorial, les attentes de la population reviennent donc à aménager une agglomération - et le grand territoire au-delà de celui du Scot - réellement multipolaire, au sein de laquelle les défis à relever sont nombreux :

- **faciliter, fluidifier les mobilités**, répondre à la saturation des réseaux de transport... sans alimenter l'exode périurbain ;
- **offrir une diversité de logements accessibles pour des parcours résidentiels choisis...** selon des niveaux d'intensité urbaine acceptable et sans artificialiser davantage les espaces naturels et agricoles ;

- **favoriser le maintien et le renforcement des activités utiles aux habitants et entreprises du territoire**, favorisant sa plus forte résistance face aux crises ;
- des changements climatiques et environnementaux déjà visibles... qui imposent des choix ambitieux et **une transformation dans la manière d'aménager le territoire.**

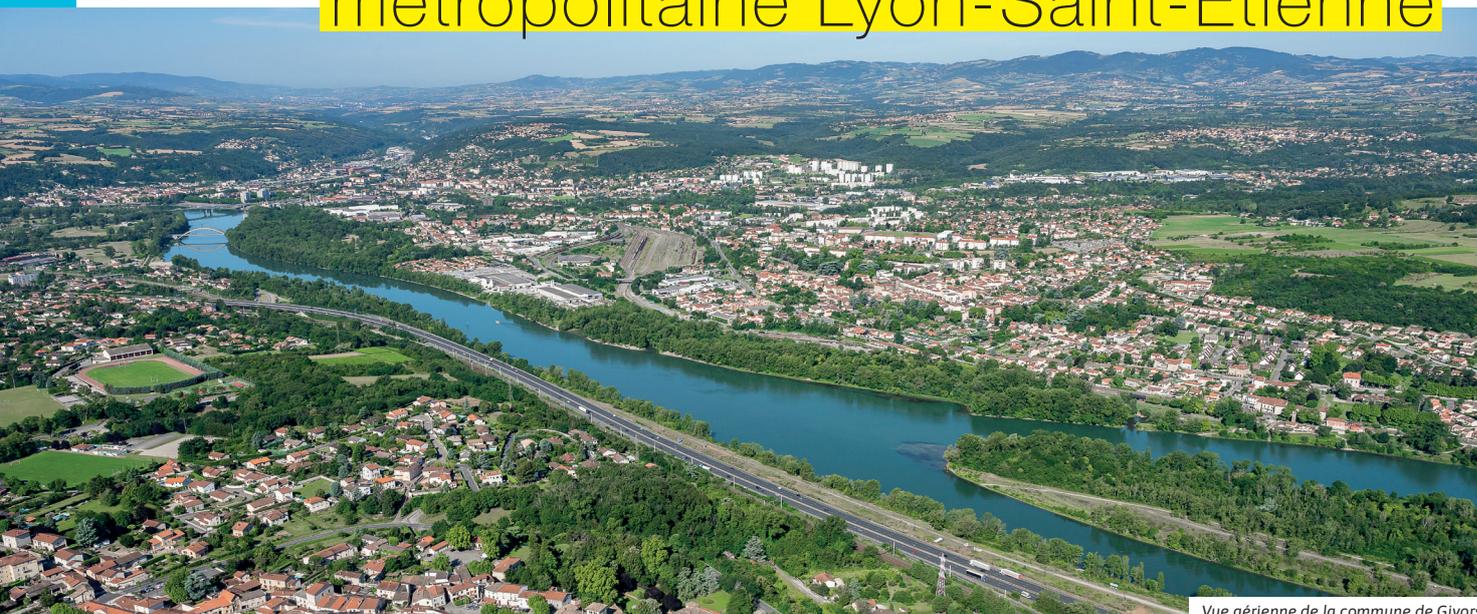
Pour rendre compte de cette mobilisation citoyenne et donner sens au projet d'aménagement stratégique, les orientations présentées sont ponctuées de verbatims issus de la parole habitante.



Demain, l'agglomération lyonnaise en chiffres

- Plus de **900 personnes** se sont mobilisées pour participer aux 6 rencontres publiques.
- La plateforme de participation citoyenne a été visitée plus de **10 000 fois**.
- **+ de 2 000 personnes** différentes ont réalisé une action de participation sur celle-ci :
 - **1 200 personnes** ont répondu au questionnaire ;
 - **800 personnes** se sont positionnées sur un ou plusieurs des 4 thèmes de débat proposés.

Un Scot qui s'inscrit dans le cadre d'un dialogue élargi à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne



Vue aérienne de la commune de Givors

Le projet de Scot résonne aussi à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne où les interdépendances entre territoires sont nombreuses. Les orientations portées en matière de maîtrise démographique, de rééquilibrage de la dynamique d'accueil et d'emplois, de mobilité, de soutenabilité dans la gestion des ressources... sont de nature à faire évoluer le cadre de dialogue et les coopérations à plus large échelle.

Pour appréhender et anticiper ces évolutions, le Sepal est engagé depuis 2002 dans la démarche inter-Scot constituée autour des 12 Scot de l'aire métropolitaine.

Creuset de réflexions et de dialogue sur des enjeux communs, des espaces d'interface, des projets de grande envergure, il vise à articuler les politiques publiques d'aménagement des 12 Scot.

Le « Chapitre commun » adopté en 2024 fonde les nouveaux grands principes d'aménagement à l'échelle de la « Maison commune métropolitaine » et constitue un cadre de référence essentiel pour les orientations du projet d'aménagement stratégique.

Il s'articule autour de **trois grandes ambitions**.



Saint-Étienne depuis les toits de la Cité du design

1/ POUR UNE AIRE MÉTROPOLITAINE ADAPTÉE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Sont considérées dans cette ambition les ressources essentielles à la résilience du territoire : le sol, l'eau, la biodiversité, l'alimentation, les énergies. L'objectif consiste à :

- préserver ces ressources : lutte contre l'artificialisation des sols (ZAN), adéquation besoins-ressources en eau, protection et remise en bon état des corridors écologiques, préservation des terres agricoles... ;
- favoriser le dialogue et plus de solidarité pour garantir un partage équilibré des ressources : optimisation de la ressource en eau, coopérations pour la structuration de systèmes alimentaires, sobriété énergétique et développement des énergies renouvelables... ;
- et enfin, porter au sein des Scot des stratégies visant leur régénération : végétalisation des villes et villages et des zones d'activités économiques et commerciales, renaturation en milieu urbain et agricole...

Le projet d'aménagement stratégique s'inscrit dans cette ambition au travers des orientations suivantes :

- **Garantir un territoire habitable par une politique ambitieuse de reconquête paysagère et d'anticipation face aux effets du changement climatique ;**
- **Économiser, régénérer nos ressources et limiter l'empreinte des activités humaines ;**
- **Favoriser les savoir-faire locaux et les filières économiques plus responsables.**

2/ POUR UNE AIRE MÉTROPOLITAINE MULTIPOLAIRE ET ACCUEILLANTE

Cette ambition vise à conforter le modèle de développement multipolaire. La multipolarité résidentielle promue depuis 20 ans au sein de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne se complète et se renforce par l'ambition de rééquilibrage du développement économique et de l'offre d'enseignement supérieur. Les orientations portent sur la déconcentration de formation postbac dans les différentes polarités de l'inter-Scot, sur le renforcement des polarités de l'armature comme lieux privilégiés pour l'accueil de populations, d'emplois, d'équipements et de services structurants, sur la limitation des extensions urbaines, le réinvestissement et la densification des enveloppes urbaines existantes.

Le confortement du modèle de développement multipolaire s'accompagne aussi d'orientations indispensables pour mieux organiser les services de mobilité et la production de logements à cette échelle.

Le projet d'aménagement stratégique s'inscrit dans cette ambition au travers des orientations suivantes :

- **Assurer la cohésion sociale et l'accès au logement pour toutes et tous ;**
- **Aménager la ville des proximités ;**
- **Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie ;**
- **Garantir une accessibilité robuste et décarbonée à l'agglomération.**

3/ POUR UNE AIRE MÉTROPOLITAINE AGILE FACE AUX MUTATIONS ÉCONOMIQUES

Face au constat d'une dynamique économique encore très spécialisée et concentrée sur l'agglomération lyonnaise, l'ambition portée par l'inter-Scot vise à organiser la complémentarité et les coopérations économiques entre territoires, en vue d'assurer une diversité économique à l'échelle des territoires, un rééquilibrage des activités et des emplois, mais aussi des fonctions d'enseignement supérieur et de recherche : rééquilibrage de la nouvelle offre tertiaire, renforcement du tissu productif, structuration et maillage de la logistique depuis les lieux de massification intermodaux vers les lieux d'approvisionnement...

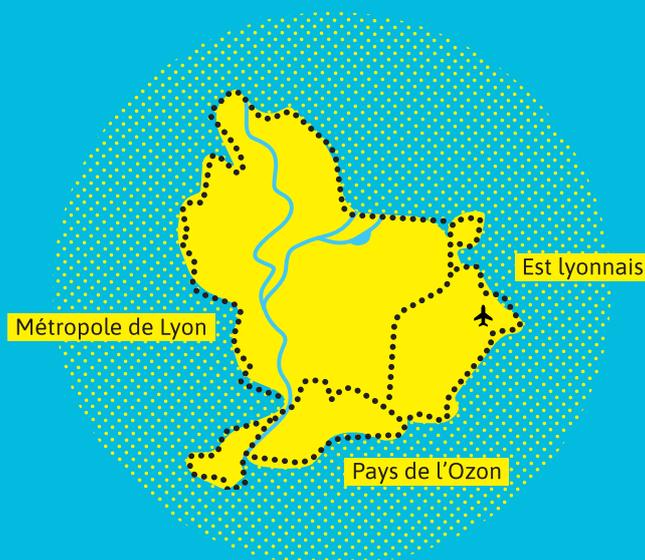
Les orientations du chapitre commun ont aussi pour objectifs de mieux tenir compte des mutations à l'œuvre dans le commerce. Il s'agit à la fois de limiter le développement des grands pôles commerciaux et de maintenir un dialogue constant entre les Scot voisins pour garantir une armature commerciale équilibrée. Il s'agit aussi pour chacun des Scot d'anticiper les mutations importantes dans ce secteur en portant une attention particulière au sein de leur document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) au devenir des grands formats et des zones commerciales, au maintien et au renforcement du commerce de proximité, et enfin à la maîtrise du développement de la logistique e-commerce par une organisation et un maillage fin des espaces de la logistique.

Le projet d'aménagement stratégique s'inscrit dans cette ambition au travers des orientations suivantes :

- **Favoriser les savoir-faire locaux et les filières économiques plus responsables ;**
- **Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie ;**
- **Organiser les fonctions économiques, logistiques et commerciales dans une logique de rééquilibrage, d'efficacité foncière et de coopération territoriale à toutes les échelles.**

3

ambitions
pour garantir
un territoire
habitable,
désirable
et équilibré





1

Une agglomération fertile,
neutre en carbone et adaptée
au changement climatique



Les agriculteurs et l'agriculture, sont aujourd'hui souvent considérés comme des problèmes, alors que nous portons des parties de solutions sur beaucoup de sujets : l'alimentation, l'environnement, un cadre agréable, l'énergie, les problèmes de ruissellement, de la qualité de l'eau. Bien sûr que l'on peut être à la source de certains problèmes, mais on devrait surtout être à la source de beaucoup de solutions.

Agriculteur à Communay



Paysage de l'agglomération depuis la commune de Chassieu

.....

Garantir un territoire habitable par une politique ambitieuse de reconquête paysagère et d'anticipation face aux effets du changement climatique

.....

Grâce à sa situation géographique exceptionnelle, l'agglomération lyonnaise dispose d'une grande diversité de sols, de paysages, et d'une richesse biologique qui contribuent à son identité et à la qualité de son cadre de vie.

Ce patrimoine reste pourtant menacé par certains développements urbains et l'artificialisation des sols et doit être efficacement protégé sur le long terme.

Confrontée à des dérèglements climatiques majeurs et à un effondrement de la biodiversité, l'agglomération lyonnaise va devoir durablement s'adapter et engager des actions plus ambitieuses pour garantir à terme un territoire « vivable » pour ses habitants et plus résilient face aux risques et à la raréfaction des ressources, notamment en eau, alimentaires et en matériaux.

C'est pourquoi le Scot fait du socle environnemental un axe structurant du projet de territoire et accompagne cet objectif de protection environnementale, d'une ambition forte de reconquête végétale des espaces urbains et agricoles, pour régénérer les sols et les milieux et restaurer toutes leurs fonctionnalités : biodiversité, alimentation, captation carbone, cycle de l'eau, paysages.

.....→ Protéger durablement et régénérer le patrimoine naturel, agricole et paysager

PRÉSERVER LES GRANDES ENTITÉS PAYSAGÈRES DU TERRITOIRE

Le paysage de l'agglomération lyonnaise est composé de six entités paysagères : ville-centre, plateau du Franc Lyonnais, massifs des Monts d'Or, coteaux et vallons de l'ouest, Balmes viennoises, plaine de l'est lyonnais. Il est fortement influencé par sa géologie et la prégnance de son réseau hydrographique organisé autour du Rhône et de la Saône. Cette mosaïque de paysages, accompagnée d'un patrimoine bâti historique d'une grande richesse, confère au territoire un cadre de vie exceptionnel. Celui-ci est aujourd'hui menacé par l'urbanisation qui génère fragmentation et banalisation des paysages.

Le Scot entend préserver les entités paysagères de l'agglomération lyonnaise qui garantissent la qualité du cadre de vie et fondent les identités locales. À travers une organisation multipolaire et économe en foncier, il vise à maintenir des espaces de respiration et des coupures paysagères essentielles à la structuration et à la lisibilité du territoire. Il doit également veiller à la qualité des franges urbaines en recréant des lisières, à la qualité des entrées de ville, ainsi qu'au respect des caractéristiques architecturales et paysagères locales.

PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ, PRÉSERVER ET RESTAURER LES MILIEUX LES PLUS FRAGILES COMME LES PLUS ORDINAIRES

De nombreuses espèces ont vu leur population décroître ou disparaître, particulièrement ces dernières décennies.

Les milieux agricoles, naturels et forestiers constituent des espaces d'expression pour la biodiversité mais leur qualité écologique diffère au sein de l'agglomération face aux pressions cumulées qui mettent en péril les écosystèmes : artificialisation des sols et fragmentation des milieux, pollutions et nuisances, intensité des usages récréatifs, érosion des sols et eutrophisation des zones humides accentués par le réchauffement climatique.

Le Scot considère les fonctions écologiques de l'ensemble des espaces naturels, agricoles et forestiers. L'objectif est de protéger strictement les milieux les plus riches et sensibles tels que les réservoirs de biodiversité, milieux humides et aquatiques, corridors écologiques, - îles de Miribel-Jonage et de la Pape (Crépieux-Charmy), vallons de l'ouest lyonnais, zones de lones et d'étangs ouverts... - mais aussi de renforcer voire restaurer la fonctionnalité écologique des milieux plus ordinaires : espaces agricoles cultivés, prairies, haies et ripisylves, boisements...

La nature en ville doit également être protégée et renforcée partout sur le territoire, au travers d'espaces dans les zones les plus artificialisées : parcs, jardins, copropriétés, abords des cours d'eau, dont certains à révéler (la Mouche, la Rize, le ruisseau des Planches, ...), zones humides et inondables. Ces espaces sont autant d'opportunités pour développer des parcours fraîcheurs et arborés devant être accessibles au plus grand nombre.

Il convient d'**encourager la création de lisières agro-paysagères** à l'interface entre les zones urbaines et agricoles. Ces espaces de contact situés aux franges des espaces urbanisés, ont un rôle stratégique pour la régulation climatique et la fonctionnalité écologique des sols. D'épaisseur variable, ils participent également à mieux gérer la qualité paysagère de la transition entre espaces urbanisés et espaces agricoles et naturels.



Couleuvre helvétique



Libellule à 4 taches



Blongios nain



Canard colvert



Azuré de la sanguisorbe



Lézard à 2 raies



Grande aigrette



Grenouille rieuse



Castor d'Europe



Héron cendré



Brochet



Lucane cerf-volant



Agrion de mercure



Martin-pêcheur



Couleuvre vipérine



Blaireau



Milan noir



Renard roux



Saint-Pierre-de-Chandieu

PRÉSERVER LES SOLS ET LEURS FONCTIONNALITÉS

Les sols constituent un bien commun encore peu ou mal considéré jouant un rôle déterminant pour le bon fonctionnement des écosystèmes et la vie humaine : ils abritent plus d'un quart de la biodiversité terrestre, régissent le cycle naturel de l'eau, de l'air et des substances organiques et minérales, stockent et transforment le dioxyde de carbone, ... et nourrissent l'humanité.

Ainsi, dans une approche nouvelle du territoire intégrant la nature du sol, **le Scot fixe l'objectif de préserver les sols, en particulier les plus fertiles**, afin de conserver durablement leurs fonctions écologiques, nourricières et productives.

Le Scot encourage également la régénération des sols dans les espaces urbanisés : reconquête de friches et sols pollués, refertilisation, renaturation et lutte contre les îlots de chaleur, ...



La multifonctionnalité des sols

Source : WWF

« FAIRE PROJET » AVEC LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Le Scot poursuit l'« inversion du regard » engagée par le Scot 2030, considérant les espaces agricoles, naturels et forestiers non plus comme des « vides » à aménager mais bien comme des « pleins » ayant leur propre valeur écologique, économique, paysagère, sociale et récréative.

Il s'agit de **préserver le foncier mais aussi de « faire projet »** pour développer une agriculture de proximité au service des habitants du territoire, développer les énergies renouvelables et de récupération dans le respect des fonctions écologique et nourricière, continuer à protéger ces espaces tout en les ouvrant au public quand cela est possible...

La politique des périmètres de Protection des espaces naturels et agricoles périurbains (PENAP) engagée par le Département du Rhône et reprise sur son périmètre par la Métropole de Lyon, s'inscrit dans cet état d'esprit tout comme d'autres mesures qui gagnent à être davantage déployées sur le territoire : projet agro-environnemental et climatique, Espaces Naturels Sensibles, ...

Au sein de ces espaces, **le Scot promeut une offre diversifiée et complémentaire d'espaces de loisirs-nature et parcours fraîcheurs arborés**. L'objectif est de répondre à une diversité de pratiques, d'offrir des lieux de rafraîchissement pour tous, tout en régulant la surfréquentation ou les conflits d'usages sur certains sites tels que les Vallons de l'ouest, les Monts d'Or, Miribel-Jonage ou encore les Balmes viennoises.

.....→ Se prémunir des dérèglements climatiques et des risques majeurs

INTÉGRER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LA GESTION DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Le changement climatique modifie en profondeur la nature et l'ampleur des risques naturels. La prévention du risque inondation, longtemps axée, sur la gestion des crues des grands cours d'eau (Rhône et Saône), doit aujourd'hui être aussi appréhendée au prisme de la survenue d'évènements météorologiques extrêmes tels que les pluies cévenoles qui génèrent de forts ruissellements urbains et agricoles, ainsi que le débordement des cours d'eau situés sur de petits bassins versants tel le réseau hydrographique de l'Ouest lyonnais, du Val de Saône et de l'Ozon.

Face à un risque inondation appelé à changer d'ampleur et de nature, **le Scot vise à limiter l'exposition des personnes et des biens aux risques d'inondation en agissant sur la réduction conjointe de l'aléa et de la vulnérabilité.** Il privilégie l'évitement et la réduction des risques à la compensation.

Dans ce contexte d'incertitude, **le Scot affirme un principe de précaution pour tous les autres risques naturels : feux de forêts, tempêtes, vents violents, gonflement des argiles... et invite à renforcer les mesures de protection et de gestion.** Un principe de prévention accru est à considérer tout particulièrement pour **les zones soumises aux risques technologiques** où les évènements climatiques extrêmes pourront fragiliser les installations et les process industriels. **Le Scot invite enfin à intégrer les évènements climatiques extrêmes dans l'organisation et la gestion des infrastructures de transports, d'énergie, d'eau et des équipements vitaux pour garantir la continuité des activités et du service public.**



La rivière Yzeron, réaménagée pour protéger des inondations et restaurer ses fonctionnalités environnementales, à Sainte-Foy-lès-Lyon

Planifier une grande trame boisée et agro-bocagère

Source : Urba Lyon



Protéger et valoriser les boisements et la couverture arborée

Développer une trame boisée et agro-bocagère sur l'ensemble du territoire en priorisant les secteurs en déficit de couvert arboré et les zones sensibles au plan environnemental

Aménager une agglomération perméable sur l'ensemble du territoire et végétaliser en priorisant les secteurs soumis aux îlots de chaleur

ACCLIMATER LE TERRITOIRE PAR LE RENFORCEMENT D'UNE TRAME BOISÉE ET AGRO-BOCAGÈRE MAILLÉE

L'agglomération lyonnaise est déjà fortement impactée par les effets du changement climatique : elle est vulnérable aux phénomènes d'îlots de chaleur urbains ou agricoles, particulièrement prégnants sur les zones de grandes cultures, ou encore à l'assèchement des nappes de l'est lyonnais et des cours d'eau : ruisseaux des vallons de l'ouest et du val de Saône et du val d'Ozon.

Avec un réchauffement généralisé et un climat estival qui pourrait s'apparenter à celui de Madrid en 2050 et d'Alger en 2100, l'agglomération lyonnaise doit agir dès maintenant pour adapter le territoire, à un climat bien plus chaud et à des dérèglements dont l'ampleur est d'ores et déjà mesurable comme en témoigne la multiplication des épisodes de crues. Cela implique des changements profonds dans la manière d'aménager la ville, en vue d'assurer l'habitabilité du territoire en permettant notamment le rafraîchissement des espaces à vocation résidentielle et économique, la restauration de la biodiversité et du cycle naturel de l'eau et une adaptation des pratiques agricoles.

Sous ce principe, le Scot fixe l'objectif, au-delà de la nécessaire désartificialisation des sols, de développer une grande trame boisée et agro-bocagère en renforçant et en priorisant cette présence végétale et arborée sur les secteurs en déficit et dans les zones sensibles au plan environnemental. Au-delà de son rôle écologique et social - diminution des températures de surface, accès à la nature de proximité, capture et stockage du carbone et des polluants, recharge des nappes, renforcement de la biodiversité - cette trame boisée et agro-bocagère est la condition d'une agriculture économiquement plus résiliente et diversifiée : effet coupe-vent, ombrage, atténuation de l'érosion des sols, amélioration de la fertilité, production complémentaire de bois ou de fruits.

Il convient de manière plus générale de renforcer cette canopée sur l'ensemble des territoires et de promouvoir la densification végétale comme corollaire indispensable à la densité urbaine.

Parce qu'elle est indispensable pour l'acclimatation du territoire, cette ambition est un marqueur fort du Scot révisé et engage les acteurs publics et privés sur plusieurs décennies.



Trame boisée et agro-bocagère

Ce concept, pièce maîtresse du projet de Scot, vise à développer d'ici 2100 un paysage forestier structurant, infiltrant la ville et les espaces périurbains. Mise en place progressivement à partir des franges urbaines et la constitution de lisières agro-paysagères, cette trame prend place à toutes les échelles : grands corridors, espaces agricoles (haies, pratiques agroécologiques, ...) et urbains (isolats paysagers, quartiers boisés, ...).



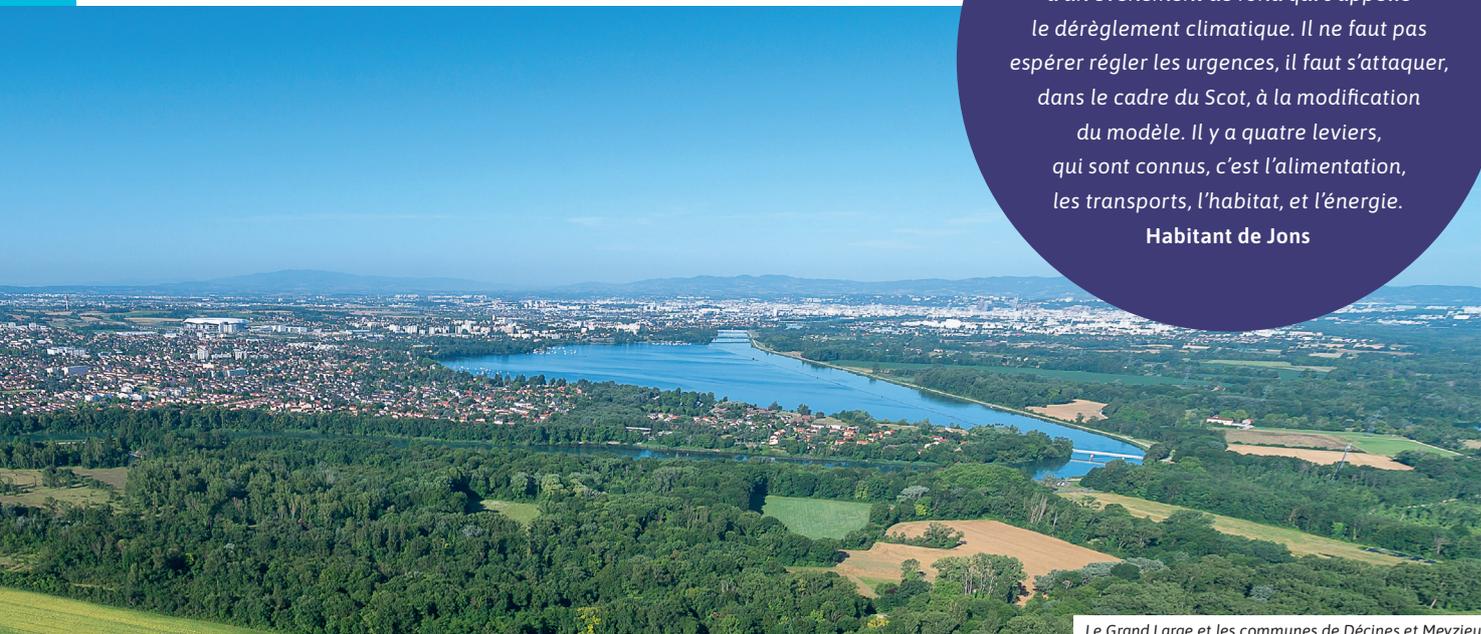
Photomontage illustratif (non prescriptif)
de la structuration d'une trame boisée et agro-bocagère

Source : Agence Base



On parle des crises :
les guerres, le Covid, ...
Tous ces événements sont liés
à un événement de fond qui s'appelle
le dérèglement climatique. Il ne faut pas
espérer régler les urgences, il faut s'attaquer,
dans le cadre du Scot, à la modification
du modèle. Il y a quatre leviers,
qui sont connus, c'est l'alimentation,
les transports, l'habitat, et l'énergie.

Habitant de Jons



Le Grand Large et les communes de Décines et Meyzieu

Économiser, régénérer nos ressources et limiter l'empreinte des activités humaines

Le respect des engagements internationaux, le renchérissement des coûts de l'énergie et la raréfaction des ressources naturelles, incitent à fortement accélérer la transition écologique et énergétique du territoire, notamment pour répondre à l'objectif national de neutralité carbone et de « zéro artificialisation nette » en 2050. Cela suppose une trajectoire d'évolution et d'organisation du territoire pensée d'abord selon un principe de sobriété et de gestion économe et circulaire des ressources naturelles.

.....> Engager le territoire dans une stratégie de neutralité carbone et de sobriété dans l'usage des ressources énergétiques et des matériaux

En accord avec les objectifs nationaux et européens, le Scot vise une baisse de 55 % de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à l'année 1990, et la neutralité carbone à horizon 2050. Cette ambition implique pour l'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les particuliers, de renforcer tous les leviers dont ils disposent - réglementaires, techniques,

financiers et fiscaux, comportementaux - pour contribuer à cette baisse.

Considérant que les solutions techniques, seules, ne suffiront pas à atteindre la **neutralité carbone** en 2050 et qu'il devient primordial d'agir à la fois sur la sobriété, l'efficacité énergétique et la sortie des énergies fossiles, **le Scot entend activer tous ces leviers pour mieux articuler politiques d'aménagement et de transition énergétique** : organisation spatiale du développement et articulation avec l'offre de transport, recarbonation des écosystèmes naturels et agricoles, décarbonation de la construction, développement des mobilités décarbonées, écologie industrielle et économie circulaire, développement des énergies renouvelables et de récupération, rénovation énergétique...

ACTIVER TOUS LES LEVIERS DE LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DE LA DÉCARBONATION

Si une politique volontariste en matière de transition énergétique est d'ores et déjà engagée à l'échelle des trois collectivités dans le cadre de leur plan-climat-énergie-territorial (PCAET), les efforts doivent être renforcés, en particulier dans les secteurs du bâtiment, de l'industrie et des transports, ce dernier générant un tiers de la consommation énergétique et 45 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire.

Le Scot considère la sobriété énergétique comme le premier et principal levier pour une agglomération bas-carbone et mobilise, pour ce faire, tous les leviers de la planification territoriale. **Il promeut une organisation urbaine multipolaire et la mixité fonctionnelle pour une ville des proximités**, à même de réduire les besoins et les distances de déplacements et d'offrir un confort de vie aux habitants.

Le Scot souligne également l'enjeu de développer les modes alternatifs à la voiture particulière (transports en commun étoffés et renforcés en heures creuses, réseau cyclable développé, autopartage, covoiturage...). Pour la décarbonation des mobilités, le déploiement d'alternatives aux moteurs thermiques est également à renforcer, pour les modes de transport individuels et collectifs.

Il entend aussi mobiliser au maximum le parc bâti existant pour l'accueil d'habitants et d'entreprises, en privilégiant la rénovation-réhabilitation de l'existant

à la construction neuve, en luttant contre la vacance et la sous-occupation et en encadrant notamment les meublés de tourisme. Ces mesures concourent à faire baisser les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction et s'inscrivent en cohérence avec l'objectif de réduction à la source des déchets du bâtiment et de la construction et de gestion raisonnée de la ressource en matériaux.

Le Scot promeut enfin l'efficacité énergétique à travers la massification de la rénovation énergétique des bâtiments existants : logements, bureaux, équipements, bâtiments d'activité...

DÉVELOPPER FORTEMENT LES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE RÉCUPÉRATION

Le mix énergétique de l'agglomération demeure aujourd'hui largement dominé par les énergies fossiles et importées. La production d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R), 2 400 GWhs soit 7 % des besoins du territoire, reste insuffisante en raison de politiques nationales peu incitatives et de certaines contraintes architecturales et réglementaires.

Pour accélérer sa transition énergétique, le Scot élève son niveau d'ambition et soutient une production énergétique décarbonée et locale, soit au plus près des consommations.





Une agglomération fertile,
neutre en carbone et adaptée
au changement climatique

il entend pour cela créer les conditions favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération sur le territoire de l'agglomération et au-delà, en coopération avec les territoires voisins : solaire photovoltaïque et thermique, bois énergie, biogaz, géothermie, chaleur industrielle, valorisation des déchets. Ce déploiement doit tenir compte des impacts potentiels et avérés sur la qualité écologique des milieux et la capacité nourricière des espaces agricoles.



Le Scot encourage en particulier le développement et la création de réseaux de chaleur et de froid urbains en zone dense qui, par rapport aux systèmes de chauffage et de climatisation individuels, permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'améliorer l'efficacité énergétique, de réduire la consommation d'eau et de produits chimiques et de limiter les effets de la production de froid sur les îlots de chaleur urbains.

ENGAGER UNE STRATÉGIE AMBITIEUSE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE ET DE RÉDUCTION DES DÉCHETS

L'agglomération lyonnaise est déjà engagée dans une trajectoire de gestion vertueuse de ses déchets, qu'ils soient domestiques ou liés aux activités économiques. Les volumes de déchets ménagers résiduels sont en diminution, les biodéchets sont mieux valorisés par la promotion du compostage domestique, l'installation de composteurs collectifs et la mise en place de points d'apports volontaires. Enfin, le développement de structures d'économie circulaire connaît une véritable dynamique, portée tant par les acteurs institutionnels, que par les acteurs privés et associatifs.

Le Scot s'inscrit dans cette dynamique et vise à massifier ces efforts par le déploiement d'espaces dédiés à la collecte, au tri et à la valorisation des déchets dans une logique de proximité et d'accessibilité renforcée.

En complément, il fixe une stratégie ambitieuse en matière d'économie circulaire, en accompagnant les entreprises vers des modèles économiques plus sobres notamment dans les secteurs les plus consommateurs en ressources (alimentation, construction, textile, chimie, mécanique et métallurgie...)

ADOPTER UNE GESTION RAISONNÉE ET LOCALE DES RESSOURCES EN MATÉRIAUX

L'agglomération lyonnaise est confrontée à une demande constante en matériaux issus des carrières pour les bâtiments et travaux publics, dans un contexte de diminution de la capacité maximale de production.

Le Scot fixe pour objectif de maîtriser ces besoins en matériaux à la source en priorisant la rénovation et la mobilisation du parc bâti existant, notamment dans les opérations de requalification urbaine.

Si la préservation d'une capacité de production locale est nécessaire pour garantir un approvisionnement en proximité, il convient en même temps de réduire l'impact environnemental, agricole et le trafic lié à cette filière. Il s'agit ainsi de privilégier le renouvellement et l'extension des carrières déjà autorisées, sous réserve de la préservation des « zones de sensibilité » définies dans le Schéma Régional des Carrières et le SAGE de l'est lyonnais, en particulier les zones de sauvegarde pour la ressource en eau.

Enfin, le Scot vise le développement des filières de recyclage et de réemploi des déchets du BTP, ainsi que la structuration de filières locales de matériaux biosourcés et géosourcés permettant leur recours plus important dans les nouvelles constructions : bois, terre crue, pierre sèche, lin, chanvre, textile recyclé...

.....► Protéger la ressource en eau et restaurer le cycle de l'eau

GARANTIR LA DISPONIBILITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU, EN QUANTITÉ ET EN QUALITÉ

Parce que l'eau est un bien commun universel indispensable, le Scot doit garantir sa disponibilité pour le long terme et pour l'ensemble des usages : alimentation en eau potable, agriculture, industrie... Si la ressource en eau potable fait d'ores et déjà l'objet de dispositifs de protections réglementaires, ceux-ci restent insuffisants face aux changements climatiques et à la pression urbaine et économique. La croissance des besoins, les conflits d'usages de l'eau et l'imperméabilisation des sols fragilisent l'état quantitatif et qualitatif de la ressource en eau.

Sur le plan quantitatif, au-delà des objectifs permettant une meilleure recharge des nappes, le Scot pose un principe général de sobriété pour tous les usages. Il invite ainsi à effectuer des prélèvements raisonnés et à adopter une gestion optimisée de la ressource : réutilisation de l'eau dans le respect des règles



Secteur des champs captants de Crépieux-Charmy, principale ressource en eau potable de l'agglomération lyonnaise

sanitaires, amélioration du rendement des réseaux, suivi des forages privés... Plus qu'auparavant, les développements urbains, économiques, les usages agricoles et domestiques doivent être adaptés pour garantir la disponibilité de la ressource.

Compte tenu de la forte dépendance du territoire au champ captant de Crépieux-Charmy, **il convient de le protéger efficacement et de diversifier les sources d'approvisionnement en eau potable dans l'agglomération lyonnaise et au-delà, en coopération avec les territoires voisins.**

Afin de garantir une bonne qualité des eaux superficielles et souterraines, **le Scot tient compte des périmètres de protection existants et vise à préserver les zones de sauvegarde de ressources non encore exploitées.** Il fixe également pour objectif de renforcer la vigilance concernant le rejet des polluants industriels et agricoles ayant un impact sanitaire avéré ou potentiel sur la ressource en eau potable de l'agglomération et ses territoires voisins.

Pour garantir la mise en œuvre de ces objectifs et mieux articuler les politiques publiques d'aménagement et de gestion de la ressource en eau, le Scot encourage la constitution d'instances de **gouvernance de l'eau à la bonne échelle**, telles que les schémas d'aménagement et de gestion de l'eau et leur plan de gestion de la ressource en eau.

RESTAURER LE CYCLE NATUREL DE L'EAU

L'eau s'inscrit dans un système complexe profondément altéré par le développement urbain. **Le Scot affirme la volonté de restaurer le cycle naturel de l'eau en mettant en œuvre tous les principes d'une « agglomération perméable »**, sachant gérer à la source les eaux pluviales afin de les restituer en priorité aux milieux naturels, dans les sols, les nappes et les cours d'eau et limiter la saturation des réseaux d'assainissement avec le risque de rejet d'eau non traitée dans le milieu naturel.

Dans cette logique, **le Scot poursuit un double objectif : limiter l'artificialisation des sols aux besoins les plus stricts dans une démarche de sobriété foncière et augmenter massivement les surfaces perméables et végétalisées**, notamment dans les aménagements urbains.

PRÉSERVER ET RESTAURER LES COURS D'EAU

Le territoire du Scot bénéficie d'un réseau hydrographique à la densité contrastée. L'ouest de l'agglomération se caractérise par un réseau de cours d'eau particulièrement dense avec plus de 90 ruisseaux qui structurent les paysages et participent de la richesse écologique des milieux. Quant à l'est, le réseau hydrographique demeure plus résiduel, essentiellement limité aux vallées du Rhône et de l'Ozon.

Le Scot souhaite préserver ce réseau hydrographique mais aussi restaurer certains ruisseaux dégradés ou recouverts en milieu urbain tels que le ruisseau de la Mouche, la Rize, le ruisseau des Planches... Pour cela, le Scot entend limiter l'urbanisation aux abords des cours d'eau et éviter les impacts environnementaux induits par l'activité humaine.



Habitat pavillonnaire - Commune de Solaize

.....> Réduire la consommation d'espace et préserver les sols

ATTEINDRE LE « ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE » À L'HORIZON 2050

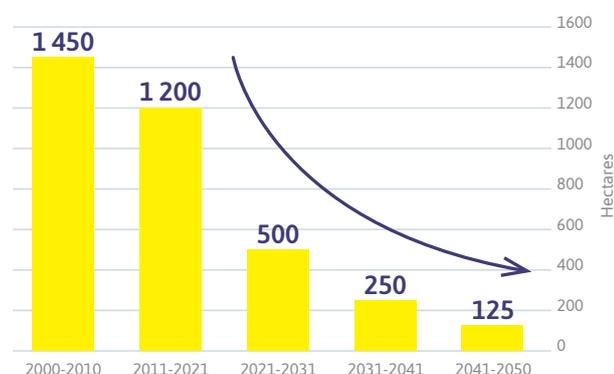
Le dynamisme de la dernière décennie, les logiques de concentration d'activités, de richesses et de diffusion des populations ont eu un impact important sur les ressources du territoire, en particulier sur la ressource « sol » qui joue pourtant un rôle majeur pour la biodiversité, l'infiltration des eaux dans les nappes, la captation carbone et l'alimentation.

Le principe du « 50/50 » inscrit au Scot 2030 et qui traduit l'ambition de conserver a minima la moitié du territoire en espaces naturels, agricoles et forestiers arrive à un point de bascule puisque ce plancher a été atteint en 2020. Sur la dernière décennie 2010-2020, en effet, environ 1200 hectares ont été consommés dont une grande majorité d'espaces agricoles.

En référence à la loi Climat et Résilience, le Scot s'inscrit dans une démarche plus ambitieuse de sobriété foncière et intègre l'objectif ZAN à l'horizon 2050. Le Scot fixe ainsi une trajectoire de réduction du rythme de l'artificialisation conduisant à fixer un plafond de « prélèvement » sur les espaces naturels et agricoles de l'ordre de 900 ha sur les 30 prochaines années.

Cet objectif se traduit par une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de l'ordre de :

- 500 ha sur la période 2021-2031, soit une réduction supérieure à 50 % et a minima de -57 % par rapport à la période 2011-2021 ;
- 250 ha sur la décennie suivante, soit une réduction par deux de l'artificialisation.



trajectoire de réduction du rythme d'artificialisation
à horizon 2050

L'objectif de - 57 % de baisse de l'artificialisation des sols par rapport à la période passée, arrêté à l'échelle du Sepal, débouche sur des attributions d'enveloppe foncière différenciées par collectivités membres du Sepal qui seront mises en œuvre dans les PLU(i) dans le cadre du principe de compatibilité, notamment au regard de la poursuite d'autres orientations ou objectifs fondamentaux du SCOT ; ces attributions seront à apprécier finement au regard des besoins du territoire ; elles pourront en outre admettre des évolutions suite à l'enquête publique en cas d'évolution de la loi « Climat et Résilience ».

PRIORISER ET CONTENIR L'URBANISATION AU SEIN DES ENVELOPPES URBAINES EXISTANTES

Considérant que la lutte contre l'étalement urbain et la préservation des paysages figurent parmi les facteurs-clés de résilience du Territoire et de la qualité du cadre de vie, **le Scot vise à orienter prioritairement l'urbanisation future au sein des enveloppes urbaines existantes, en renouvellement urbain, en comblement de dents creuses ou en densification par surélévation.** Cette orientation doit néanmoins être appréciée finement au regard des enjeux de densification végétale, d'agriculture urbaine et de rapport équilibré entre le bâti et le non bâti à l'échelle des communes, des quartiers, voire des îlots.

ENGAGER DES POLITIQUES DE RENATURATION SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Protéger, même durablement, le réseau maillé d'espaces naturels et agricoles de l'agglomération ne suffira pas à adapter efficacement le territoire aux dérèglements climatiques. **C'est pourquoi le Scot accompagne cet objectif de sobriété foncière d'une politique ambitieuse de végétalisation, de refertilisation et de renaturation.** Il définit des secteurs stratégiques pour la renaturation qui combinent des enjeux importants de santé et de qualité de vie pour les habitants de l'agglomération, de biodiversité, de protection en quantité et en qualité de la ressource en eau, de lutte contre les îlots de chaleur urbains.



Parcours vélo et piéton - rue Garibaldi à Lyon Part-Dieu

1

Une agglomération fertile,
neutre en carbone et adaptée
au changement climatique

“

On s'aperçoit que
les villes ont été désertées par
l'artisanat et le manufacturier.

Or ces activités génèrent de l'emploi sur place,
ce qui permet aux gens de moins émettre de CO₂
parce qu'ils peuvent se loger à proximité de leur lieu
de travail. Je pense qu'on a dans le monde occidental
transformé la ville en ghetto touristique, marchand
et pour dormir, et qu'on a complètement laissé partir
la notion de travail manufacturier et artisanal.
C'est une valeur primordiale pour l'aménagement
de la ville, pour l'aménagement du territoire,
pour le confort et l'éducation
des habitants.

Habitant de Lyon



Usine de fabrication de piles à hydrogène à Saint-Fons

Favoriser les savoir-faire locaux et les filières économiques plus responsables

Le caractère très diversifié de l'économie lyonnaise contribue à sa résilience face aux crises et aux aléas dans les différents secteurs d'activité, tout en permettant l'affirmation de vraies spécificités et de filières majeures. Le développement de la « métropole tertiaire » encouragé depuis les années 2000 a généré progressivement une forte concentration des activités et des emplois dans le cœur d'agglomération (Lyon en particulier) et une spécialisation économique des territoires de plus en plus visible.

C'est pourquoi, le Scot entend favoriser une diversité économique et le rééquilibrage territorial des activités, offrant aux habitants la possibilité de trouver au sein de chaque bassin de vie, en proximité, toutes les fonctions de la ville mixte : logement, travail, formation, équipements scolaires, culturels, sportifs, services, commerces.

Le Scot tient compte des mutations économiques en cours, des évolutions sur le marché de l'emploi, et des nouvelles attentes sociales et sociétales pour questionner et définir les fondements de son projet économique : diversité des fonctions économiques, coopérations territoriales, responsabilité sociale et environnementale, soutenabilité, circularité...

Le Scot entend placer l'économie au service du territoire : valoriser les filières industrielles innovantes et à impact positif (dépollution, développement des énergies vertes, économie circulaire...), développer les activités de production et les services utiles au fonctionnement de la ville, faire du tourisme un levier de développement local, favoriser le développement d'une économie régénérative des ressources et des milieux...

.....→ Accueillir une diversité d'activités économiques et accompagner les filières au service de la population et de la transition écologique

RÉÉQUILIBRER LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE TERTIAIRE

Tout en garantissant la diversité des activités économiques, l'ambition du Scot est d'accompagner le développement tertiaire vers un rééquilibrage au-delà des grands pôles tertiaires du cœur d'agglomération.

Ce rééquilibrage tertiaire concerne préférentiellement les polarités d'agglomération bien desservies et bénéficiant des aménités urbaines, notamment dans les secteurs de projets et de renouvellement urbain : Grand Parilly, Vallon de Saint-Genis Laval, Carré de Soie... Certains pôles d'échanges multimodaux peuvent également constituer des sites stratégiques pour l'accueil d'activités tertiaires au regard de la qualité de leur desserte actuelle ou future.

Au-delà des polarités d'agglomération, le Scot promeut également le développement d'une offre de bureaux de proximité au sein de l'ensemble des polarités de bassin de vie dans un objectif de rééquilibrage de l'emploi et d'animation des centres-villes.

FAVORISER LES CONDITIONS D'UN REDÉPLOIEMENT PRODUCTIF SUR L'AGGLOMÉRATION

Le Scot fait le choix de renforcer le socle industriel et la présence d'activités artisanales utiles aux habitants et au fonctionnement du territoire. Il s'agit à la fois de préserver une base de richesses importante, d'enraciner des activités qui s'inscrivent dans l'histoire de la cité (chimie, textile, mécanique, bâtiment et travaux publics), de préserver et développer un gisement d'emplois diversifiés pour tous les niveaux de qualification et catégories d'actifs. Cette stratégie se traduit dans le Scot à travers la **sanctuarisation du foncier économique et le développement d'une offre productive, prioritairement en optimisation des ZAE existantes. Il s'agit également de préserver et de développer une offre immobilière à destination des activités artisanales ou de petite fabrication au cœur des villes et villages, dans une logique de mixité fonctionnelle et de coût maîtrisé d'acquisition ou de location.**

L'innovation au service de la transition sociale et écologique continuera à jouer un rôle décisif dans les capacités de rebond des activités industrielles lyonnaises. **Le Scot promeut ainsi l'écologie industrielle comme levier de développement et de renouvellement de l'écosystème dans son ensemble.** Les projets en cours dans les domaines de la chimie verte, des énergies renouvelables et de l'environnement illustrent cette capacité de rebond, à l'instar des initiatives développées sur la plateforme Lyon-Vallée de la chimie : valorisation des terres polluées, production d'hydrogène vert, développement de l'énergie solaire...

DÉVELOPPER LES SERVICES À LA PERSONNE ET L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

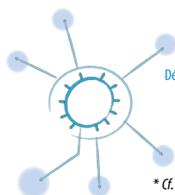
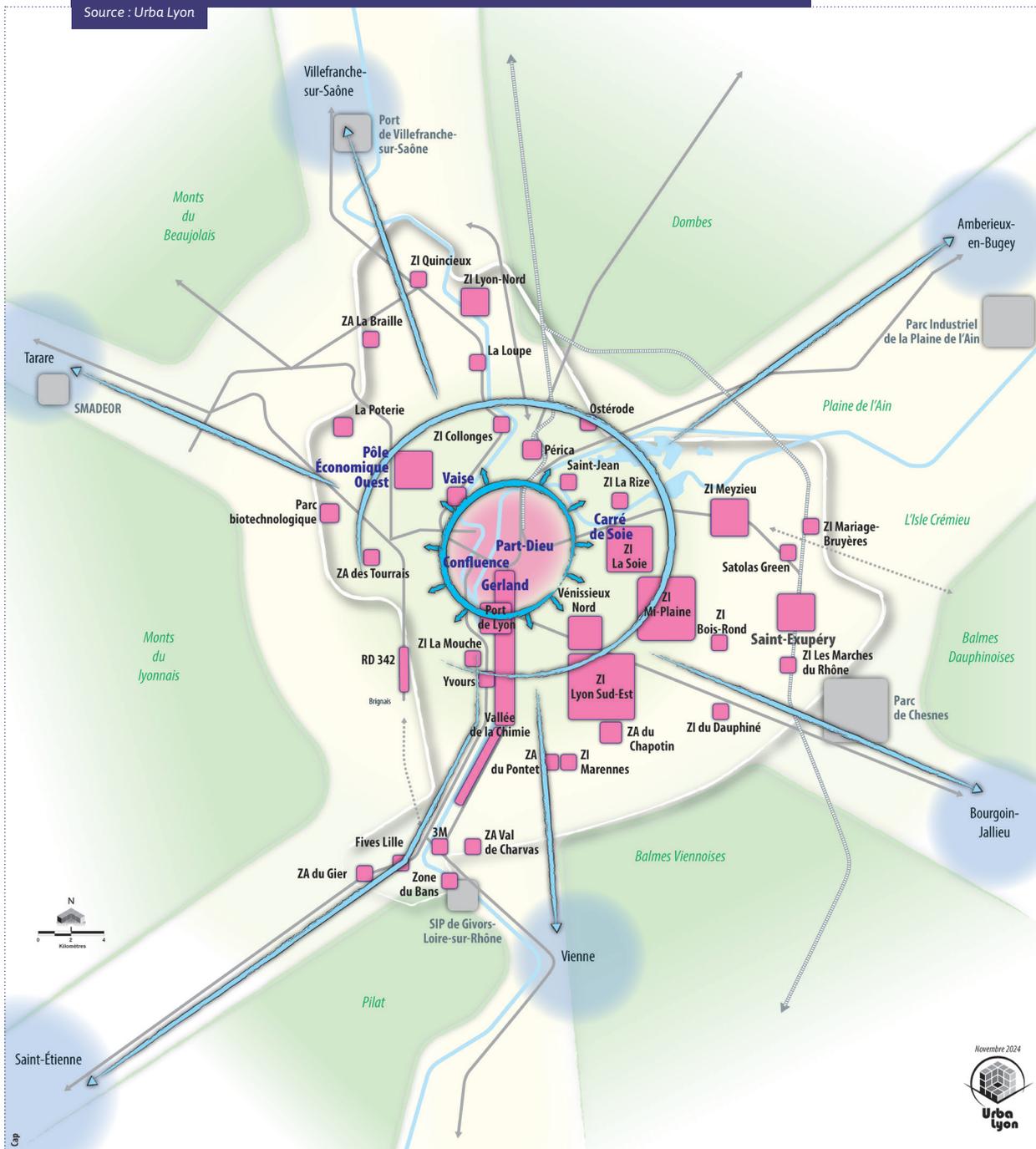
L'artisanat, les services à la personne (santé, loisirs, culture, éducation...) et l'économie sociale et solidaire sont des secteurs en pleine croissance, utiles aux habitants de l'agglomération, créateurs de lien social, mais aussi générateurs d'emplois. **Le Scot entend favoriser le développement de ces activités** au sein des espaces urbains, en créant de nouveaux sites d'accueil d'entreprises artisanales, en rendant accessible financièrement l'immobilier à tous les modèles entrepreneuriaux et en soutenant l'émergence de pôles territoriaux de coopération économique (PTCE). Cette stratégie doit s'articuler avec une politique d'accès au logement pour tous les actifs.



Jeune entreprise accueillie à l'Étape 22D, lieu d'urbanisme transitoire à Villeurbanne Carré de Soie

Maîtriser, rééquilibrer le développement tertiaire et renforcer la ville productive

Source : Urba Lyon



Déconcentrer l'activité tertiaire :
- dans les polarités*
- vers les villes moyennes de l'aire métropolitaine

* Cf. carte «Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie»

- Renforcer l'activité productive dans le cœur d'agglomération
- Conforter la vocation productive des zones d'activités

Zones d'activités structurantes en dehors du Scot de l'agglomération lyonnaise

STRUCTURER LES FILIÈRES SUR TOUTE LA CHAÎNE DE VALEUR

Le Scot soutient le renforcement des chaînes de valeurs, afin d'ancrer les filières économiques stratégiques au service du territoire. Ceci se traduit notamment par une meilleure sélectivité des activités accueillies, pour en favoriser la complémentarité, de la conception jusqu'à la distribution. Cela passe aussi par le développement d'une offre de formation en adéquation avec les besoins des acteurs économiques du territoire. Cette attention doit porter à la fois sur les filières d'excellence, déjà bien ancrées sur l'agglomération, comme la santé, le numérique, la chimie verte, mais aussi sur d'anciennes filières traditionnelles à reconquérir comme le textile, ou sur des filières nouvelles en pleine mutation, comme le bâtiment durable.

La structuration de ces filières passe notamment par l'intégration des innovations sociales et environnementales et d'économie circulaire sur l'ensemble des chaînes de valeur : formation, conception des produits, process de fabrication, traitement des approvisionnements et des rejets.

Chaîne de valeur économique

Elle désigne une chaîne d'activités interconnectées pour fabriquer un produit : définition/conception du produit, fabrication, distribution, mise en marché, recyclage-réemploi. La combinaison des différents processus et leurs interactions génèrent une certaine valeur.

Enfin, **le Scot soutient les capacités d'entraînement des pôles de compétitivité et clusters** : ceux-ci doivent pouvoir irriguer les territoires de l'agglomération, fertiliser le riche tissu de petites et moyennes entreprises que compte la région lyonnaise et créer les conditions d'un meilleur maillage entre grands groupes et PME.

.....→ S'engager dans un tourisme responsable, au service du territoire et de ses habitants

PRÉSERVER LES QUALITÉS PATRIMONIALES DU TERRITOIRE ET LES FONCTIONS RÉSIDENTIELLES DANS LES QUARTIERS CENTRAUX

Reconnue pour son patrimoine, son architecture, son cadre de vie et son offre muséale, l'agglomération lyonnaise est une destination particulièrement prisée à l'échelle nationale et européenne. Néanmoins, la fréquentation touristique touche particulièrement le cœur historique, entraînant des situations de

surfréquentation et d'atteinte à l'intégrité des sites, voire de concurrence avec la vie de quartier par la pression exercée sur les prix et l'offre immobilière.

Le tourisme contribue donc au rayonnement et à la vitalité économique du territoire, mais il peut également générer des effets indésirables qu'il convient de limiter. En cela, **le Scot soutient la promotion d'un tourisme responsable**, soucieux de la préservation des qualités patrimoniales, culturelles et naturelles du territoire face à la surfréquentation de certains espaces, urbain ou naturel.

Le Scot entend aussi garantir l'équilibre entre fonction touristique et résidentielle dans les quartiers centraux pour préserver la qualité de vie des résidents et **éviter le phénomène de villes-musées**. Les quartiers touristiques, à l'instar du Vieux-Lyon, doivent être valorisés dans l'épaisseur des fonctions qu'ils accueillent, qu'elles soient liées au tourisme, à l'économie, au logement, à la vie locale et étudiante, au commerce...



Vieux-Lyon

DIVERSIFIER ET METTRE EN RÉSEAU L'OFFRE TOURISTIQUE

Le Scot soutient un tourisme d'affaire et d'agrément responsable en termes d'impact social et environnemental. Il encourage une mise en réseau des activités (visites, lieux d'exposition, événementiels...) pour valoriser des sites touristiques moins connus afin d'atténuer la charge des lieux les plus fréquentés tels que : Fourvière, Saint-Jean, l'amphithéâtre romain... En ce sens, **le Scot appuie la valorisation du patrimoine culturel et naturel des villes et des villages, au-delà des lieux touristiques centraux, et la complémentarité entre l'offre de tourisme urbain et de tourisme vert.**



Cyclotouriste à Saint-Pierre-de-Chandieu



Une agglomération fertile,
neutre en carbone et adaptée
au changement climatique

Enfin, concernant l'offre d'hébergement touristique, **le Scot promeut une diversification de l'offre**, un développement dans les secteurs bien desservis, les centralités et/ou à proximité des grands pôles d'emplois et grands équipements structurants et une régulation des implantations hôtelières pour limiter les effets de bords entre territoires.

DIVERSIFIER LES CLIENTÈLES TOURISTIQUES

Le Scot fixe l'objectif de garantir un mix équilibré de clientèles en soutenant le développement du tourisme de proximité, qui contribue à renforcer la résilience de la destination face aux crises et permet une fréquentation plus régulière tout au long de l'année.

.....> Renforcer la sécurité alimentaire en développant une production agricole locale et de qualité

Véritable activité économique, l'agriculture locale joue un rôle essentiel pour renforcer la sécurité alimentaire dans un contexte de changement climatique et de tensions géopolitiques 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 son système agricole dans sa globalité, de la production à la commercialisation/distribution en passant par la transformation.

Aller vers une alimentation de proximité impose en priorité de limiter la consommation de terres agricoles pour l'urbanisation et donc de renforcer les politiques de renouvellement urbain.

PROTÉGER LE FONCIER AGRICOLE ET AMÉLIORER SES QUALITÉS ÉCOLOGIQUES

En lien avec la trajectoire « zéro artificialisation nette », **le Scot renforce la protection sur le long terme des sols agricoles** et encourage l'extension et la création de périmètres PENAP, en particulier sur les secteurs à forte valeur agronomique et paysagère.

Par ailleurs, face aux baisses attendues de rendements, à l'érosion de la biodiversité et de la fertilité des sols, **le Scot soutient et accompagne le développement des pratiques agroécologiques** : agriculture de conservation des sols, agroforesterie, agriculture biologique... Celles-ci doivent permettre à l'agriculture de renforcer son rôle de relais pour la biodiversité et de s'adapter aux effets des dérèglements climatiques : manque d'eau, érosion des sols, vents chauds, grêles...

CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES À UNE ALIMENTATION DE PROXIMITÉ

Cette politique de protection renforcée des sols agricoles ne peut suffire à elle seule à renforcer l'autonomie et donc la sécurité alimentaire de l'agglomération. **En soutien à une production agricole de proximité tournée vers le territoire, le Scot entend conforter des « polarités agricoles »** qui intègrent, selon les spécificités de leur terroir, des lieux de production, de transformation, de distribution, de recherche et innovation, de sensibilisation et de gestion/valorisation des matières résiduelles (fertilisation des sols, méthanisation.)

Cette organisation en proximité nécessitera également une **stratégie foncière d'anticipation** permettant le renouvellement des exploitations existantes, la création de nouvelles exploitations, ou encore le maintien de la vocation des bâtiments agricoles, en lien avec des partenaires comme la SAFER.



Polarités agricoles

Dans l'objectif d'augmenter l'autonomie alimentaire du territoire, il s'agit d'organiser et de développer à l'échelle de bassins locaux 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.

RENFORCER LES COOPÉRATIONS AVEC LA PROFESSION AGRICOLE ET AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Renforcer la sécurité alimentaire est un objectif ambitieux nécessitant la mobilisation de toutes les parties prenantes, en premier lieu la profession agricole, et une échelle de coopération beaucoup plus large que celle de l'agglomération lyonnaise. **C'est pourquoi le Scot soutient le développement des coopérations à l'échelle du Projet Alimentaire du Territoire Lyonnais (PATly)** soit dans un rayon d'environ 50 km autour de la Métropole de Lyon, pour initier une relocalisation des filières et rapprocher production et consommation. Il s'agit tout à la fois de garantir aux habitants une alimentation de qualité et de proximité, accessible à tous en termes de prix, de sécuriser les débouchés et les capacités d'exploitation des agriculteurs et de limiter l'impact environnemental et sanitaire d'une alimentation importée et transformée.

2

Une agglomération
accueillante,
favorable à la santé
et au vivre-ensemble





Quand on regarde
les quartiers populaires,
la plupart se trouvent en périphérie
de la ville. Le centre-ville aujourd'hui
est inaccessible pour les habitants
à bas quotient. Qu'est-ce qu'on fait
pour créer cette mixité et améliorer
le vivre-ensemble?
Habitant de Craponne



Programme immobilier « Les Cabanes de Sermenaz » à Rillieux-laPape

Assurer la cohésion sociale et l'accès au logement pour toutes et tous

Face à la crise écologique et climatique et à la montée des inégalités sociales et territoriales, les habitants ont exprimé leur souhait de vivre dans une agglomération à « taille humaine » et plus équilibrée dans son développement. Le parti d'aménagement retenu repose donc sur une organisation territoriale plus multipolaire, qui nécessite une politique ambitieuse et concertée de rééquilibrage du développement économique et de l'offre de formation, en confortant cette offre dans les différents bassins de vie du Scot, et au-delà, au sein de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

L'agglomération lyonnaise restera attractive dans les prochaines années, même si la population devrait croître à un rythme moins soutenu. Considérant les différentes projections de population de l'Insee, le Scot s'inscrit dans un scénario de maîtrise démographique par rapport à la période récente durant laquelle l'agglomération lyonnaise a accueilli la moitié de la croissance démographique de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

Convaincu de la nécessité de répondre aux besoins en logements actuels et futurs et de permettre des parcours résidentiels choisis et non subis, le Scot favorise la production d'une offre de logements suffisante, diversifiée, adaptée en volume et en prix, notamment via une offre sociale et abordable dans toutes les communes.

Le Scot confirme ainsi l'ambition d'un territoire accueillant pour tous et qui favorise la mixité sociale, tout en travaillant sur les équilibres territoriaux du développement.

.....→ Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins de tous les ménages

LOGER LES HABITANTS ACTUELS ET FUTURS

Dans une agglomération qui restera attractive malgré une trajectoire démographique ralentie et dans un contexte de tension sur l'offre de logements et de hausse des valeurs foncières et immobilières, **le Scot confirme la nécessité de garantir un accès au logement pour toutes et tous, tout au long des parcours résidentiel.** Cette ambition suppose de produire une offre de logements suffisante, apte à satisfaire les besoins de la population déjà présente et à accompagner l'accueil de nouveaux ménages.

Ce développement résidentiel doit se répartir de manière plus équilibrée à l'échelle du Scot et des bassins de vie, en tenant compte des besoins, des enjeux et des capacités de développement de chaque territoire. Au-delà des objectifs quantitatifs, il s'agit de proposer une offre diversifiée de logements, notamment en termes de typologie, de statut d'occupation et de coût.

MOBILISER LE PARC EXISTANT

En complément d'une offre nouvelle par construction neuve, **le Scot entend favoriser et prioriser la reconquête du parc de logements existant, parfois sous-occupés.**

Il s'agit, tout d'abord de réinvestir et moderniser **le parc de logements durablement vacants** estimé à 6 400 logements sur le territoire de l'agglomération, dont la moitié sur le secteur de Lyon-Villeurbanne. Outre la vacance « frictionnelle¹ » liée à la mobilité résidentielle, certains logements inoccupés car dégradés ou inadaptés aux attentes des ménages, constituent un potentiel mobilisable pour renforcer l'offre résidentielle.

La rénovation de ce parc doit être accompagnée pour maintenir et développer une offre de logements répondant aux standards de confort, de qualité, de performance énergétique, et permettre le maintien de ces logements dans le parcours locatif.

La mobilisation du parc existant implique également des initiatives pour **limiter le développement des résidences secondaires**, notamment les logements loués à des fins touristiques, qui réduisent d'autant le parc de résidences principales. En hausse prononcée dans le cœur d'agglomération, avec notamment la progression des meublés de tourisme, ce parc représente environ 22 000

logements sur l'ensemble du territoire.

Enfin, le développement de l'offre résidentielle doit être rendu possible par **l'adaptation du bâti existant.** Les changements d'usages, tels que la transformation de bureaux en logements, ou les travaux de surélévation sont des leviers essentiels d'une production résidentielle qui s'appuie aussi sur le patrimoine existant.

DIVERSIFIER L'OFFRE ET GARANTIR LES PARCOURS RÉSIDENTIELS

Si l'offre de logements reste globalement diversifiée à l'échelle du territoire Sepal, le Scot entend **lutter contre toute forme de spécialisation résidentielle à l'échelle des communes et des bassins de vie** qui, associée à une tension sur les marchés immobiliers, influence et contraint les parcours résidentiels des ménages : concentration des petits appartements dans le cœur d'agglomération et des grands logements familiaux dans les communes de premières et deuxièmes couronnes qui entraînent des difficultés à se loger pour les familles et ménages modestes, pour les jeunes, les personnes âgées, les familles monoparentales...

REQUALIFIER LES QUARTIERS POPULAIRES ET L'HABITAT DÉGRADÉ

Le Scot réaffirme la nécessité d'améliorer les conditions de vie et d'habiter dans les quartiers populaires de l'agglomération lyonnaise qui connaissent un déficit d'attractivité et qui concentrent des situations de fragilités économiques, sociales et urbaines : manque de mixité sociale et résidentielle, présence de copropriétés fragiles ou dégradées, espaces publics de mauvaise qualité, enclavement, difficultés d'accès aux mobilités et aux aménités du quotidien.

Au-delà des **quartiers** populaires métropolitains qui bénéficient de soutiens spécifiques, cette attention doit être également portée sur les quartiers plus « ordinaires ». L'objectif est de lutter contre toutes les formes d'exclusion en garantissant l'accès et le maintien dans un habitat décent, confortable et adapté aux aspirations des ménages à toutes les étapes de la vie, le tout dans un cadre de vie renouvelé, proche des aménités nécessaires à la vie quotidienne.

1. La vacance frictionnelle ou conjoncturelle est une période de vacance relativement courte entre deux occupants pour une remise en location ou une vente, ou pour réaliser de courts travaux de rénovation. Essentielle au fonctionnement du marché, elle permet la mobilité résidentielle.

.....> Répondre aux besoins de logements sociaux et abordables

DÉVELOPPER ET RÉÉQUILIBRER L'OFFRE SOCIALE ET ABORDABLE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

L'agglomération lyonnaise connaît de fortes tensions sur les marchés du logement, qui réduisent les possibilités d'accès des ménages à un logement adapté à leurs besoins et attentes : difficultés d'accès au logement social, augmentation des valeurs immobilières pour l'accession à la propriété, pressions sur le parc locatif privé. Face à ces tensions, les ménages sont contraints de s'adapter : longs délais d'attente d'un logement, renoncement à déménager ou à accéder à la propriété, report de leurs choix résidentiels vers des territoires plus éloignés.

Aujourd'hui, l'offre locative sociale représente 178 000 logements, majoritairement présents sur le centre et l'est de l'agglomération. **Pour permettre des parcours résidentiels choisis et non subis, le Scot confirme la nécessité de renforcer l'offre de logements sociaux et durablement abordables sur l'ensemble des territoires de l'agglomération.** L'effort de production concerne l'offre locative sociale, mais également l'offre en produits intermédiaires à des prix abordables, en locatif comme en accession à la propriété, dont le logement en bail réel solidaire.

Cet objectif ne doit pas se limiter aux seuls logements sociaux et aux communes soumises à des obligations réglementaires : il concerne l'ensemble des communes et bassins de vie et doit tenir compte des situations de déséquilibre dans la répartition de l'offre existante.

Par ailleurs, la production d'une offre sociale et abordable doit reposer sur une **politique publique d'action foncière ambitieuse**, afin de produire davantage, maîtriser les coûts et favoriser la qualité des projets.

INVESTIR DE MANIÈRE VOLONTARISTE DANS L'OFFRE DE LOGEMENTS SOCIAUX ÉTUDIANTS

Deuxième pôle universitaire de France, l'agglomération lyonnaise a vu sa population étudiante progresser de manière significative au cours des dernières décennies. Cette dynamique va se poursuivre dans les prochaines années.

Comme l'ensemble de la population, les étudiants connaissent des difficultés à accéder à un logement abordable. L'offre en logement social étudiant a progressé au cours des dernières années, mais son renforcement reste un enjeu majeur.

Ainsi, le Scot confirme la nécessité d'investir de manière volontariste dans le logement social étudiant, afin de faire face aux besoins actuels et futurs et d'éviter un renchérissement du parc privé sur les petits logements. Il s'agit également de veiller à la localisation de cette offre en relation avec les sites universitaires, les services de mobilité ainsi que les aménités urbaines du territoire.

RÉPONDRE AUX BESOINS D'HABITER DES PUBLICS SPÉCIFIQUES

De nombreux ménages de l'agglomération sont concernés par des problématiques spécifiques liées au vieillissement, à des difficultés sociales, économiques ou de santé : personnes en souffrance psychique, âgées, handicapées, personnes sans-abri... Elles rencontrent toutes des difficultés à trouver dans le parc de logements ordinaires une solution d'habitat adaptée à leurs besoins.

En poursuivant un objectif d'insertion par le logement, **le Scot réaffirme la nécessité de veiller aux besoins spécifiques des ménages par une programmation spécifique.** Il s'agit, d'une part, de développer une offre de logements et d'habitat spécifique et adaptée à ces besoins et, d'autre part, d'accompagner ces ménages vers le logement ou des solutions alternatives au logement ordinaire.

.....> Garantir la cohésion et le vivre-ensemble

VALORISER LES IDENTITÉS DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Les habitants reconnaissent volontiers l'attractivité et le rayonnement historique, scientifique, économique ou culturel de l'agglomération lyonnaise, qui participent d'un sentiment d'appartenance au territoire. Ils se réfèrent régulièrement à leur bassin de vie, à la proximité des cœurs de villes, de villages ou de quartiers pour décrire leur cadre de vie. Toutefois, le cœur d'agglomération apparaît également comme un trait d'union entre les différents territoires. Il est perçu et vécu comme un espace urbain faisant « commun », chargé d'une dimension historique et symbolique forte.

Face aux craintes exprimées par certains habitants d'une exclusion du cœur d'agglomération, notamment du fait de la hausse des valeurs immobilières et des difficultés à se déplacer, **le Scot vise à garantir un égal accès à la centralité historique de l'agglomération.**

Parallèlement, l'organisation multipolaire que le Scot promeut vise à développer des services et fonctions de centralité, notamment au sein des polarités d'agglomération.

FAVORISER LA RENCONTRE ET LA DIVERSITÉ SOCIALE, CONTINUER À INVESTIR LES QUARTIERS POPULAIRES

La diversité sociale et le vivre-ensemble ne se jouent pas uniquement sur le terrain du logement, mais aussi dans l'accès aux fonctions et aménités urbaines essentielles ; ce « droit à la ville » et la diversité sociale que le Scot entend favoriser concernent tout à la fois :

- les politiques d'aménagement du territoire, de localisation de l'habitat, des activités, des services à la population et d'accès à la nature ;
- les politiques de mobilité et de désenclavement de certains quartiers, notamment les plus fragilisés, pour faciliter l'accès aux zones d'emplois ;
- les politiques sportives et culturelles, à travers une localisation équilibrée de l'offre d'équipements et de grands événements ;
- les politiques de santé et d'éducation, ces dernières interagissant avec les marchés du logement et les processus de valorisation ou de dévalorisation des quartiers.

Malgré un sentiment global d'appartenance à l'agglomération lyonnaise, il subsiste de fortes disparités entre les territoires, particulièrement au sein des quartiers populaires où les habitants décrivent des situations et un sentiment d'entre-soi subi, d'isolement et d'enfermement dans leur quartier, voire un sentiment d'exclusion.

Pour favoriser la cohésion sociale et territoriale à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, le Scot participe à la lutte contre toutes les formes d'exclusions liées à l'habitat, l'emploi, la mobilité, l'éducation, la santé et plus globalement, contre les inégalités d'accès aux aménités de la vie quotidienne.

Le Scot fixe pour objectif la poursuite des actions de requalification des quartiers populaires et leur désenclavement, la réduction des coupures urbaines engendrées par le boulevard périphérique et autres infrastructures (autoroutes et voies ferrées), le renforcement des offres de mobilité vers les zones d'emplois et la diversification de l'habitat pour lutter contre la spécialisation sociale de certains quartiers. Il s'agit, enfin, de poursuivre l'ouverture des quartiers populaires sur le reste de l'agglomération, d'accroître leur attractivité par l'accueil d'activités économiques diversifiées et d'aménités culturelles, sportives, de loisirs valorisants pouvant rayonner à l'échelle de l'agglomération.



Espace de jeux et de promenade le long du tram à Villeurbanne



Sur l'urbanisation,
on ne peut pas stopper et se dire,
à vingt kilomètres de Lyon, on reste un petit
village de trois mille habitants pas plus,
on ne veut que des maisons. Forcément,
il y a une évolution qui doit se faire,
mais elle doit être maîtrisée, et sans
perdre l'identité de notre territoire.

Habitant de Sérézin-du-Rhône



Cœur de ville de Genas

Aménager la ville des proximités

Conscients des limites d'un modèle d'aménagement qui concentre toujours plus les fonctions économiques et urbaines, dans le cœur d'agglomération, les habitants expriment une attente de plus en plus forte de rapprochement des fonctions essentielles à leur vie - logement, emploi, commerces, équipements et loisirs - et d'amélioration des conditions de mobilité. Une organisation davantage multipolaire à l'échelle de l'agglomération et des bassins de vie est de nature à limiter les besoins et le temps consacrés aux déplacements et à favoriser une meilleure relation à son environnement proche.

Pour enfin réconcilier confort de vie et cadre de vie, le Scot entend ainsi garantir la possibilité pour les habitants de travailler, se nourrir, se divertir, s'aérer, se rencontrer, accéder à des services diversifiés, en proximité et dans un cadre de vie préservé et de qualité.

Ces aspirations renvoient également à la manière d'aménager une ville plus mixte, moins « étalée ». La densification urbaine, nécessaire pour diversifier l'offre de logements et répondre aux enjeux de sobriété foncière, doit s'accompagner d'une attention forte autour de la qualité de l'« habiter » ; cette qualité renvoie à la conception des logements, des espaces publics pour favoriser l'usage de la marche et du vélo, à la végétalisation et la renaturation, à la mixité fonctionnelle des quartiers et à leur desserte, à l'insertion des projets dans leur environnement urbain et paysager... Cette densification doit être progressive, qualitative et respectueuse des morphologies et caractéristiques urbaines des villes, bourgs et quartiers.



Ville des proximités

organisation territoriale qui permet de maximiser les déplacements à pied ou à vélo autour de chez soi, et ainsi limiter ceux réalisés en voiture, pour accéder aux fonctions essentielles de la vie quotidienne, comme faire ses courses, se soigner, se divertir, travailler, etc.

La ville des proximités

Source : cartographie(s) numérique(s)

.....> Renforcer la diversité des fonctions dans l'ensemble du territoire urbain

DÉVELOPPER ET DIVERSIFIER LES EMPLOIS LOCAUX

La ville des proximités repose sur l'implantation d'activités économiques diversifiées dans les différents bassins de vie, contribuant à la fois à l'animation locale, à la répartition des ressources et à la réduction des besoins de déplacement, dans un contexte de congestion des réseaux

de transport, notamment en direction des grands pôles d'emplois du cœur d'agglomération.

Cette orientation doit être accompagnée d'une amélioration de la desserte des pôles d'emploi par les transports collectifs et les réseaux modes actifs sécurisés, pour faciliter l'accès à l'emploi et limiter les déplacements en voiture solo. La présence d'aménités urbaines, ainsi que la desserte numérique haut débit doivent être aussi développées pour favoriser les conditions d'un déploiement des activités dans les différents bassins de vie et accompagner la pratique du télétravail et du coworking.



L'Atelier Urbain, collectif d'artisans, rue Roger Salengro à Villeurbanne

**DÉVELOPPER UNE OFFRE FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE
ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE EN FAVEUR
D'UNE « VILLE MIXTE »**

Le Scot réaffirme l'ambition d'une ville plus mixte dans ses fonctions, à travers le renforcement des activités économiques et commerciales au cœur des espaces urbains mixtes. L'implantation d'activités tertiaires, commerciales et de petite production, lorsqu'elles sont compatibles avec la fonction résidentielle, doit être recherchée en travaillant les conditions d'insertion urbaine de ces activités, la qualité des espaces publics, l'accessibilité et les besoins logistiques qui leur sont associés.

Dans un contexte de sobriété foncière, il s'agit de développer une offre foncière et immobilière **adaptée au sein des tissus urbains constitués**, afin d'éviter la création, l'extension de zones d'activités dédiées sur des espaces agricoles ou naturels.

Le Scot promeut une **sélectivité plus forte des activités accueillies en zones d'activités dédiées**, celles-ci devant être réservées prioritairement à des fonctions logistiques et de production nécessitant des surfaces importantes.

Par ailleurs, l'aspiration à renouer le lien entre production et consommation, grâce à une agriculture de proximité, implique **la définition d'espaces dédiés pour la transformation, le stockage, la distribution des denrées agricoles** sur l'agglomération. Ces espaces vitrines de l'agriculture locale ont pour effet de renouer la relation entre l'agriculture et son bassin de consommation et d'appuyer la structuration des filières de production locale.

Enfin, **la création d'espaces logistiques au sein des quartiers est indispensable** au développement de services logistiques décarbonés, tels que la cyclologistique, mais aussi pour gérer demain les flux de matières pour une économie circulaire. Ces activités peinant à trouver leur place dans le tissu urbain, la réservation d'emprises dédiées est nécessaire pour accompagner cette évolution, dans les constructions neuves et en requalification : friches, anciens parcs de stationnement, anciennes stations-service...

**ANTICIPER LES BESOINS EN SERVICES
ET ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ**

L'accès à des emplois diversifiés en proximité est important mais non suffisant pour accompagner les évolutions démographiques. **Le Scot doit anticiper les besoins**, notamment foncier, pour maintenir des services publics physiques et accessibles à tous et localiser les futurs **équipements nécessaires au quotidien** : établissements scolaires, culturels, sportifs, services de santé, équipements nécessaires au fonctionnement des réseaux urbains...

Chaque commune ne pouvant répondre seule à tous les besoins de la vie quotidienne, il s'agit parallèlement de réfléchir à une meilleure optimisation et mutualisation de ces équipements et services de proximité à l'échelle du bassin de vie, dans un objectif de sobriété foncière, énergétique et de solidarité territoriale.

.....→ Favoriser une densification urbaine désirable et adaptée aux différents territoires

DIVERSIFIER LES FORMES URBAINES

Face aux coûts économiques et environnementaux de l'étalement urbain, **le Scot promeut la ville des courtes distances et entend favoriser une densification progressive, adaptée à chaque contexte urbain.**

Il s'agit de promouvoir dans toutes les communes des formes d'habitat plus compactes mais néanmoins diversifiées pour répondre aux différents besoins et attentes des ménages, dans un rapport harmonieux entre les espaces bâtis et non bâtis à l'échelle de la rue, du quartier ou de la commune.

L'objectif de sobriété foncière implique de mobiliser prioritairement le foncier en renouvellement urbain ou sur des espaces peu ou non bâtis mais déjà artificialisés, afin d'y développer des projets urbains répondant aux standards de qualité en matière de végétalisation, d'espaces extérieurs privés et/ou collectifs, de performance environnementale. Cet objectif doit s'accompagner d'une préservation des îlots ou quartiers présentant une dimension plus patrimoniale : quartiers historiques faubouriens, grandes propriétés, ensemble de maisons de ville anciennes.

Par ailleurs, le Scot préconise de penser la mutation du modèle pavillonnaire dans un contexte de sobriété foncière. La densification de certains ensembles pavillonnaires, déjà à l'œuvre avec les divisions de parcelles, est à anticiper et à accompagner pour éviter des développements non maîtrisés et non qualitatifs pouvant occasionner parfois une surcharge des réseaux urbains et viaires.

QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET ÎLOTS DE FRAÎCHEUR : LES ATOUTS MAJEURS D'UNE VILLE DÉSIRABLE

Aménager et surtout végétaliser les « vides » est la clé d'une densité réussie. La qualité de conception des nouvelles opérations et des espaces publics est fondamentale pour construire des quartiers vivants, facilitateurs de lien social. La crise climatique renforce plus que jamais le besoin de disposer d'espaces extérieurs ouverts, perméables, arborés, qui contribuent aussi à la diversité écologique.

La place dédiée aux piétons et aux mobilités actives doit être renforcée prioritairement. **Les parcs et jardins doivent également être considérés comme un maillon**

majeur de l'aménagement des espaces publics et des continuités piétonnes à l'échelle d'un quartier ou d'une ville. Ils sont indispensables à la constitution de véritables îlots et parcours fraîcheurs dans la ville et doivent être développés et maillés sur l'ensemble des secteurs de l'agglomération, en particulier les plus denses.

PRÉSERVER LE PATRIMOINE ET LES IDENTITÉS LOCALES

Aménager le futur de la ville, c'est aussi prendre en compte l'héritage architectural et paysager du territoire porteur de mémoire et de l'identité des villes et villages.

Véritable ciment culturel et social, le patrimoine remarquable ou ordinaire participe à l'attachement des populations à leur territoire. Il peut prendre une diversité de formes, d'ambiances et d'échelles : centres historiques, parcs et jardins (Domaine de Beaurepaire, Parc Lacroix-Laval, Parc de Parilly...), faubourgs industriels (Oullins-Pierre-Bénite, Vénissieux, Givors...), grands collectifs (La Duchère, Rillieux Ville Nouvelle...), cités jardins (Saint-Priest, Grigny, Vaulx-en-Velin...).

Il s'agit d'assurer **une qualité urbaine sans tomber dans une banalisation du territoire**, avec l'enjeu d'adapter cette ville héritée au défi écologique et climatique : rénovation énergétique des bâtiments, production et réhabilitation en matériaux biosourcés, la production d'énergies renouvelables, la végétalisation et la désimperméabilisation...





Le but est que tout le monde ait un logement et puisse vivre dans des conditions saines. On doit privilégier le bien-être des habitants. Si on ne veut pas construire beaucoup de bâtiments pour garder des terrains pour végétaliser, alors il faudra trouver un autre moyen pour pouvoir construire et loger tout le monde, et en même temps conserver l'écologie.

Habitant de Vénissieux



Extension et aménagement du cœur de ville - Tassin la Demi-Lune

Aménager un territoire qui prend soin des habitants et du vivant

Le Scot intègre les enjeux de qualité de l'habiter, qui renvoie à plusieurs échelles d'espaces vécus : le logement, les espaces communs, les espaces publics et plus largement les quartiers dans la ville. Les phénomènes d'inconfort peuvent être nombreux et liés aux infrastructures de transport, à la pollution et au bruit, à l'intensité des flux, à l'absence de nature en ville.

Les attentes des habitants en faveur d'un environnement de qualité se renforcent, accentuées par la récente crise sanitaire, l'évolution des modes de vie et de travail ainsi que la crise énergétique et climatique : fréquence des canicules, raréfaction des ressources, hausse des coûts de l'énergie...

.....→ Améliorer la qualité, la sécurité et le confort urbain

RÉPONDRE AUX « DÉSIRS D'HABITER » DE LA POPULATION

Dans ce contexte de changements, le Scot fixe l'objectif de tenir compte des « désirs d'habiter » des ménages dans l'aménagement urbain et l'offre résidentielle.

Il convient de garantir la **qualité et le confort des logements** - taille, confort thermique et isolation phonique, orientation, espaces extérieurs et de rangements privatifs..., et de lutter contre les logements non-décents et les copropriétés fragiles ou dégradées. Le Scot entend également agir sur la **qualité des environnements urbains** : qualité architecturale et mise en valeur patrimoniale, espaces publics végétalisés et apaisés, renforcement des commerces et services du quotidien en proximité...

SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS POUR MIEUX COHABITER DANS L'ESPACE PUBLIC

Pour favoriser la ville des proximités, accompagner un recours de plus en plus massif aux modes actifs et permettre à l'espace public de jouer son rôle de cohésion et d'intégration sociale à tous les âges, le Scot fixe l'objectif de renforcer la place dédiée aux modes actifs sur l'espace public et la voirie, **souvent suroccupés par l'automobile et par nature contraints dans leur dimensionnement**.

Il s'agit de tenir compte de la pluralité des usages de **mobilité** et d'assurer les conditions de sécurité et de confort pour tous les déplacements, en particulier lorsqu'ils concernent des lieux fréquentés par les publics les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap).

Pour que la ville ne soit pas qu'un lieu de flux, le Scot porte une **vigilance particulière sur la juste place accordée à la fonction « circuler » des personnes et des biens dans les aménagements urbains, afin de redonner toute leur importance à la vie de quartier, aux sociabilités et aux modes actifs dans un espace public apaisé et végétalisé.**

RÉPARER LES COUPURES URBAINES

L'agglomération est marquée par de multiples coupures, qu'elles soient géographiques (fleuves, balmes...) ou liées à la présence d'infrastructures aéroportuaires, ferroviaires et routières : M6-M7, boulevard périphérique Laurent Bonnevey, rocade Est... Ces dernières génèrent des nuisances et de véritables coupures pour les déplacements entre les communes et quartiers. **Le Scot vise un travail de couture, de mise en lien, de valorisation urbaine de ces secteurs par des projets ambitieux de requalification urbaine.** Ces secteurs d'« agrafes », qui cumulent des facteurs de fragilité urbaine et sociale, **sont des lieux d'intervention prioritaires** pour retisser les liens entre le cœur de l'agglomération et les territoires environnants.

FAIRE ÉVOLUER LES GRANDS AXES ROUTIERS ET FAVORISER LEUR INSERTION PAYSAGÈRE

Le Scot promeut une évolution, voire une transformation des grands axes routiers et autoroutiers (M6-M7, boulevard périphérique Laurent Bonnevey, A42-A43, rocade Est, A450, ...) de manière à favoriser leur insertion paysagère et urbaine et limiter les nuisances pour les populations riveraines. La réduction de la vitesse et du trafic sur ces grands axes, en particulier dans les zones urbaines les plus densément peuplées, doivent participer à réduire l'exposition au bruit et aux pollutions et leur réaménagement, à qualifier les entrées de ville et à développer des alternatives à la voiture solo.



Boulevard périphérique Laurent Bonnevey à Villeurbanne

.....→ Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé des populations

RÉDUIRE L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX NUISANCES, AUX POLLUTIONS ET À L'INCONFORT THERMIQUE

L'objectif du Scot reste plus globalement de **protéger les habitants et les usagers des impacts sur leur santé d'une exposition aux risques, aux pollutions et au bruit, en particulier pour les populations les plus fragiles et les établissements sensibles recevant du public.**

En renforçant la « ville des proximités » et l'organisation multipolaire, **le Scot entend en premier lieu réduire à la source les besoins de déplacements motorisés et donc les pollutions et autres nuisances.**

Il convient parallèlement de **conditionner voire limiter l'urbanisation dans les zones urbaines les plus exposées à ces risques et nuisances**, en particulier autour des grands axes routiers et ferroviaires, des sites industriels (Vallée de la chimie, sites Seveso...), des aéroports, dans les zones inondables...

Pour faire face à l'inconfort thermique, qui figure parmi les effets néfastes pour la santé dans le contexte de réchauffement climatique, **le Scot porte une ambition forte sur la constitution d'une grande trame boisée et agro-bocagère destinée à agir sur le rafraîchissement global de l'agglomération**, notamment lors des périodes caniculaires. Il prône le développement massif des espaces végétalisés et arborés, en ville mais aussi en zone naturelle et agricole, pour offrir des espaces de fraîcheur en proximité et renforcer la biodiversité. **Des parcours fraîcheurs arborés doivent être aménagés pour favoriser, y compris lors des fortes chaleurs, les pratiques de loisirs, la marche et le vélo.**

Il s'agit enfin de **favoriser un urbanisme bioclimatique grâce à la désimperméabilisation et la végétalisation des espaces publics et privés**, à des formes urbaines favorables à la ventilation nocturne, des matériaux réfléchissants. En outre, pour anticiper des situations d'urgence, le Scot favorise la création de lieux de fraîcheur dans les secteurs fortement exposés aux îlots de chaleur.

DÉVELOPPER LE RECOURS AUX MODES ACTIFS ET À UNE ALIMENTATION DE QUALITÉ

L'activité physique est essentielle à une politique préventive en matière de santé. **Le Scot entend appuyer fortement ce levier en laissant une place majeure aux mobilités actives dans les aménagements urbains, en travaillant le confort (notamment thermique) et la qualité des parcours piétonniers et cyclables, en renforçant le maillage des parcours de santé** sur l'agglomération de manière à permettre un accès libre à l'exercice physique.

En protégeant activement les espaces agricoles et leur fonction nourricière, **le Scot soutient le développement d'une alimentation locale et de qualité pour les habitants de l'agglomération lyonnaise.**

FACILITER L'ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ

L'agglomération lyonnaise, bien que densément peuplée, n'échappe pas aux problématiques d'accès aux services de santé : baisse de la démographie médicale, présence de secteurs carencés notamment sur Grigny, Givors et Ternay, classés en zone d'intervention prioritaire². **Le Scot vise une répartition équilibrée de l'offre de santé sur le territoire.** Il s'agit à la fois de veiller à l'amélioration de l'offre sur les secteurs carencés ou à risque de carence, à faciliter l'installation des professionnels de santé en particulier dans les secteurs les plus touchés par l'inflation des prix de l'immobilier, et enfin à renforcer leur mise en réseau afin d'assurer un service continu aux populations.

FAVORISER UN URBANISME INCLUSIF PLAÇANT L'USAGER AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Confrontée comme d'autres métropoles à de fortes inégalités sociales et territoriales, l'agglomération lyonnaise vise davantage d'inclusivité dans l'ensemble des aspects de la vie quotidienne - logement, emploi, mobilités, éducation... - et souhaite **favoriser le brassage et le lien social.**

Cela implique de favoriser les lieux de rencontre et leur appropriation par les habitants en favorisant la co-construction des projets avec les riverains et de **tenir compte de la diversité des publics dans la conception des espaces urbains** : seniors, enfants, personnes à mobilité réduite...

2. Cette catégorie correspond aux zones les plus touchées par le manque de médecins généralistes (classement de l'Agence Régionale de Santé (ARS)).



Jardin des Trembles - Quartier de l'Industrie - Lyon 9

.....→ Renforcer l'accès à la nature, à la culture et au sport en tout point de l'agglomération

MAILLER LE TERRITOIRE DE LIEUX DE NATURE ET DE BAIGNADE ACCESSIBLES À TOUS

L'accès aux espaces verts de proximité, aux espaces de nature et à l'eau est un enjeu de qualité de vie, de santé globale. Le déficit observé dans certains secteurs de l'agglomération lyonnaise, en particulier sur Lyon-Villeurbanne et l'Est lyonnais, interroge l'habitabilité du territoire dans un contexte de hausse des températures moyennes.

L'agglomération lyonnaise a la chance de disposer de grands espaces de nature en limite de son territoire : Miribel-Jonage, Parc naturel régional du Pilat, Monts du Lyonnais et du Beaujolais, Balnes viennoises...

Néanmoins, leur présence ne suffit pas à garantir la qualité de vie au quotidien. L'objectif est donc **de mailler et de diversifier l'offre de nature et de baignade à l'échelle des bassins de vie** par des équipements dédiés ou en tirant parti de toutes les opportunités offertes par le milieu naturel : fleuve, rivières, canal, parcs, anciennes carrières... tout en portant une vigilance à la sensibilité environnementale des lieux.

L'accessibilité à cette offre doit être favorisée tant en transports collectifs, qu'en modes actifs, grâce au développement de « **parcours fraîcheurs et arborés** » supports de liaisons à pied ou à vélo entre les espaces urbains et les espaces naturels.

**ENCADRER LA FRÉQUENTATION
DES ESPACES NATURELS**

Renforcer cette offre, travailler à sa mise en réseau, contribue également à limiter la surfréquentation de certains espaces remarquables mais particulièrement sensibles et riches au plan de la biodiversité (Miribel-Jonage, Monts d'Or, Pilat...).

L'accès à ces espaces doit d'ailleurs s'accompagner d'une politique de **gestion de la fréquentation** reposant sur **la sensibilisation, la surveillance** et l'encadrement des différentes pratiques pour faciliter leur bonne cohabitation des usages (VTT, randonnée, chasse, agriculture...), voire des restrictions en cas d'atteinte constatée à leur intégrité. Cette gestion, déjà à l'œuvre sur les sites sensibles, devra sans doute être renforcée face à une augmentation probable de la fréquentation liée à la hausse des chaleurs estivales.

**GARANTIR L'ÉPANOUISSEMENT CULTUREL
ET SPORTIF DES POPULATIONS**

L'accès à la culture, aux sports et aux loisirs demeure une condition essentielle à l'épanouissement des individus. Au-delà d'une politique d'équipements qui maille le territoire et facilite l'accès physique à ces aménités, **le Scot promeut le développement d'une offre culturelle, sportive et de loisirs diversifiée et accessible qui réponde à la diversité des publics, notamment des jeunes, et facilite le lien social, intergénérationnel et interculturel.** L'appui au tissu associatif dans sa diversité en est un levier essentiel.





3

Une agglomération
multipolaire,
équilibrée, ouverte
sur l'aire métropolitaine
et au-delà



Peut-être que le problème, c'est qu'on est trop centralisé, tous les emplois se concentrent vers le centre ou très proche du centre. Il faut poser la question : si on décentralisait un petit peu, si on proposait des centres d'attractivité plus éloignés, pour que tout ne converge pas vers le centre, ça changerait beaucoup de choses...

Habitante de Lyon



Cœur de ville de Tassin la Demi-Lune

Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie

Le Scot confirme l'objectif d'une organisation plus multipolaire, fondatrice du précédent Scot. Il promeut une logique de renforcement des bassins de vie au-delà du centre et de rééquilibrage économique et résidentiel à l'échelle de l'agglomération, voire de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

Les polarités sont confirmées dans leur rôle d'accueil privilégié des logements, activités, équipements, services et commerces. Elles ont vocation à jouer un rôle structurant dans le fonctionnement du territoire, notamment à l'échelle des bassins de vie, et à ce titre, à voir leur desserte confortée et renforcée.

En dehors des polarités, les développements urbains doivent être davantage maîtrisés, particulièrement en dehors des centralités, de manière à contenir la consommation d'espace à éviter les nouveaux besoins de desserte ou d'équipements dans des secteurs peu denses qui ne peuvent pas être efficacement desservis par les transports collectifs.



Polarité

Commune dont le nombre d'habitants, d'emplois et/ou d'équipements la conduisent à jouer un rôle structurant dans le fonctionnement du territoire. À l'échelle de son bassin de vie, la polarité a vocation à accueillir de manière privilégiée et non exclusive les populations et emplois, équipements et services. Pour accompagner sa dynamique de développement, la polarité est prioritaire pour disposer d'une desserte multimodale performante.

Bassin de vie

Les bassins de vie constituent le cadre privilégié pour la vie quotidienne des habitants de l'agglomération ; ils accueillent un niveau de services, d'équipements et d'emplois aptes à satisfaire les besoins des habitants, dans une logique de ville des courtes distances et de réduction des besoins de déplacement.

.....→ Conforter les polarités comme lieux préférentiels du développement urbain

PÉRENNISER LE RÔLE MOTEUR DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

La dynamique d'agglomération est historiquement portée par son centre, Lyon et Villeurbanne, qui constitue un « hub » résidentiel et économique majeur à l'échelle d'agglomération et de l'aire métropolitaine lyonnaise. À l'horizon 2040, ce cœur d'agglomération continuera à accueillir une part importante de la population, des emplois et des équipements structurants mais à un rythme plus mesuré que par le passé et dans une proportion plus équilibrée vis-à-vis des autres bassins de vie.

Ainsi, tout en reconnaissant le rôle d'entraînement du cœur d'agglomération, le Scot oriente davantage l'accueil des fonctions et des équipements de niveau d'agglomération vers les polarités d'agglomération. Confirmées dans leur rôle, celles-ci ont vocation à répondre à la fois à l'objectif d'une plus grande autonomie des bassins de vie qu'elles structurent et au desserrement des fonctions métropolitaines.

L'objectif est d'opérer progressivement un rééquilibrage territorial, de juguler la pression urbaine qui s'exerce sur le centre liée à la rareté et au coût du foncier, à l'hyperconcentration d'emplois tertiaires supérieurs et de l'offre d'enseignement supérieur, et qui se traduit par la saturation des réseaux de transport en heures de pointe, notamment.

Par ailleurs, pour répondre aux enjeux d'adaptation au changement climatique, l'aménagement du centre,

particulièrement impacté par les îlots de chaleur, doit intégrer le développement de la trame végétale et arborée à toutes les échelles. La production d'une offre de logements diversifiée, notamment sociale, doit par ailleurs se poursuivre pour continuer à maintenir et à accueillir une diversité de populations et éviter le phénomène de gentrification.

CONFORTER DES POLARITÉS D'AGGLOMÉRATION

À l'instar de Lyon-Villeurbanne, la plupart des communes de première couronne, en particulier à l'est et au sud, ont joué un rôle important dans le développement urbain ces dernières décennies. Elles sont parmi les plus peuplées et les plus denses du territoire après Lyon et Villeurbanne.

Le Scot confirme les polarités d'agglomération comme lieux d'accueil privilégié du développement économique, résidentiel et des grandes fonctions urbaines. Néanmoins, la qualité urbaine et le renforcement végétal sont également à rechercher dans cette intensification, en tenant compte des qualités patrimoniales et paysagères des lieux, ou en recréant une qualité qui fait parfois défaut (végétalisation, travail sur les espaces publics, vigilance vis-à-vis de la standardisation des programmes immobiliers...). Afin de contribuer à l'objectif de rééquilibrage, l'accueil d'emplois diversifiés, notamment tertiaires, doit être recherché autant que possible sur ces polarités. En fonction des opportunités foncières, l'implantation d'équipements structurants de niveau métropolitain - grands pôles sportifs et de loisirs, grands équipements culturels et d'enseignement supérieur, grands parcs d'agglomération - doit être privilégiée, en complément de ceux présents dans Lyon-Villeurbanne.



La Halle Diagana au cœur de la Duchère, Lyon 9



Entrée M6 sur Lyon depuis l'échangeur du Valvert

Par ailleurs, la mise en œuvre d'agrafes urbaines sur des territoires à enjeux doit participer à l'amélioration des liens entre ces polarités d'agglomération et le centre.

Elle permet de répondre aux attentes en faveur de plus d'apaisement et de qualité urbaine, notamment à travers la requalification de voiries pouvant générer des coupures et nuisances importantes.

La plupart des polarités d'agglomération bénéficient aujourd'hui ou bénéficieront à terme d'une desserte en transports collectifs structurante, support d'une programmation urbaine ambitieuse, avec cependant une vigilance à porter sur la capacité de charge de certains axes, à l'instar du corridor tram T3 entre Lyon et Meyzieu. **Cette desserte mérite d'être confortée vers le cœur d'agglomération et davantage développée en rocade entre les différents bassins de vie. Il s'agit de poursuivre le maillage déjà engagé avec la réalisation des trams T6, T9 et T10 pour véritablement « passer de l'étoile à la toile » et de compléter cette offre par un maillage cyclable continu et sécurisé.**



Agrafe urbaine

Lieu privilégié de renforcement des liens urbains entre le cœur d'agglomération et la 1^{re} couronne, de réduction des coupures liées notamment aux infrastructures et d'amélioration de la qualité urbaine à travers la requalification des espaces publics, l'accessibilité multimodale, la mise en œuvre de projets urbains qualitatifs et mixtes...

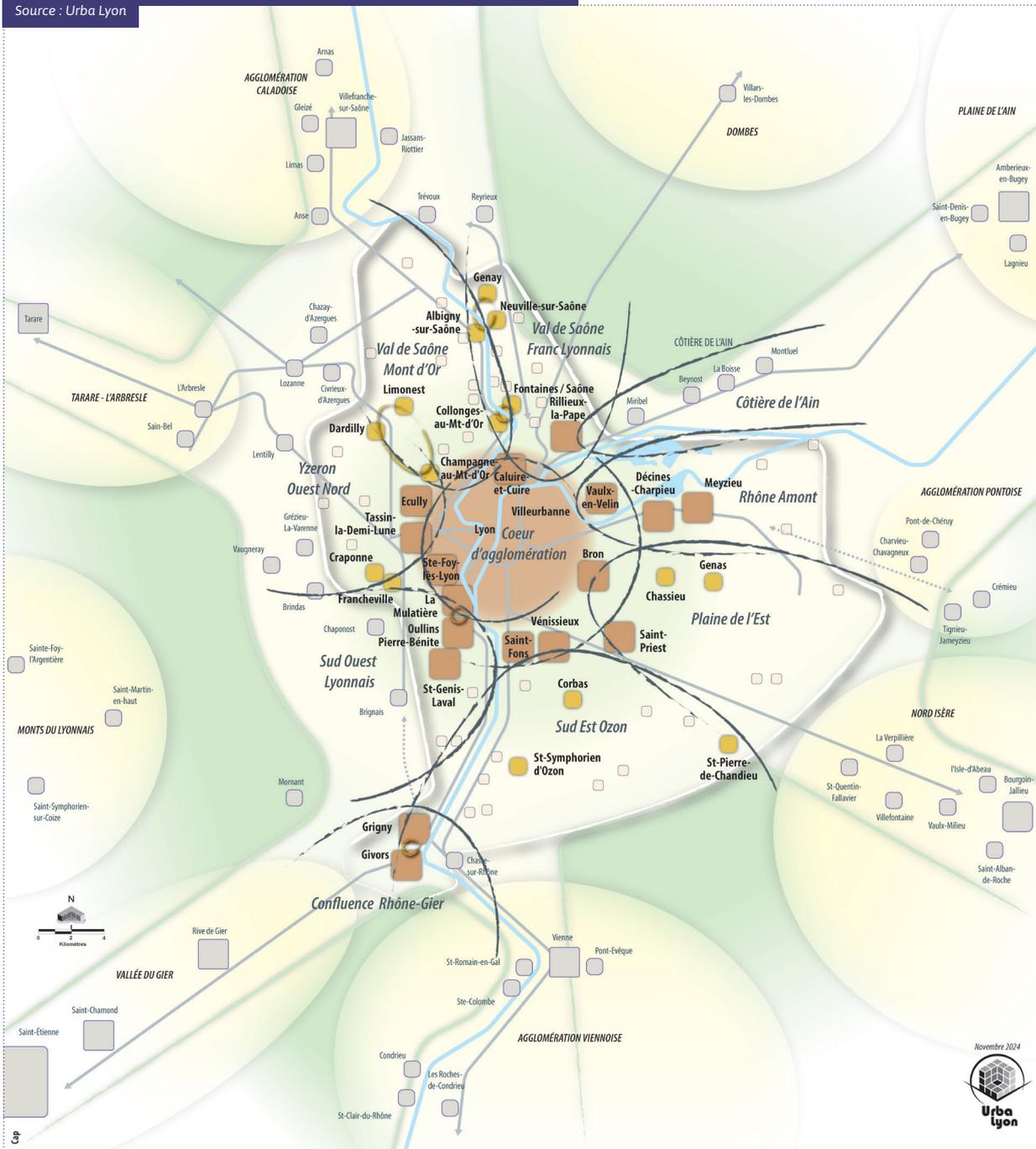
IDENTIFIER DES POLARITÉS URBAINES DE « BASSINS DE VIE »

Renforcer l'organisation multipolaire et le rééquilibrage implique également d'identifier de nouvelles polarités de « bassins de vie », notamment en 2^e, voire 3^e couronne. **Celles-ci doivent permettre de faciliter l'organisation de la vie quotidienne à l'échelle des bassins de vie**, en polarisant une partie du développement urbain et l'accueil d'équipements et de services, en complément des polarités d'agglomération. Ces polarités ne peuvent efficacement jouer leur rôle « relais » qu'en renforçant la présence d'activités économiques et en multipliant ainsi les opportunités d'emploi en proximité. Concomitamment, il s'agit d'améliorer l'accessibilité multimodale des polarités de bassin de vie, en particulier par un maillage bus et cyclable.

Pour asseoir leurs rôles, ces polarités peuvent être amenées à fonctionner en complémentarité avec d'autres bassins de vie afin de développer les services, les équipements et l'offre de logements nécessaires à l'accueil de nouvelles populations.

Renforcer la multipolarité et l'organisation des bassins de vie

Source : Urba Lyon



Complémentarité des fonctions entre polarités :



Bassins de vie voisins

→ Faire du bassin de vie l'échelle du quotidien

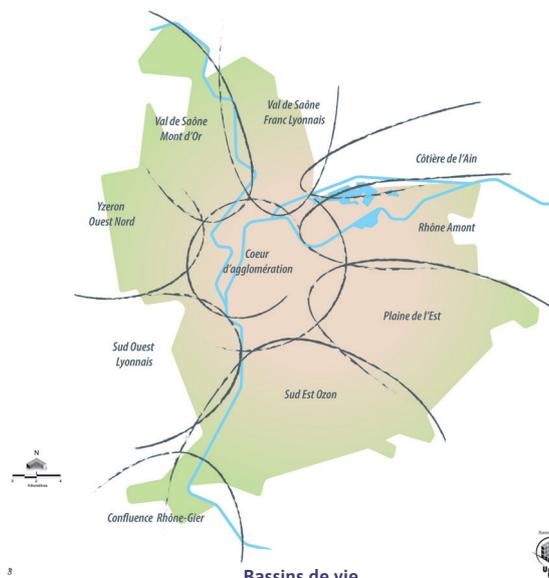
GARANTIR AU SEIN DE CHAQUE BASSIN DE VIE UN NIVEAU COMPLET DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS DU QUOTIDIEN

Pour renforcer la ville des proximités et limiter la dépendance au cœur d'agglomération, **les équipements culturels, cinématographiques, de loisirs, de santé, d'éducation doivent être développés sur l'ensemble des bassins de vie, prioritairement au sein des polarités identifiées et en centralité dans une logique de mixité fonctionnelle.** Il s'agit de garantir à l'ensemble de la population un accès facilité et sur de courtes distances à une offre de services et d'équipements essentiels du quotidien. Il en va de même pour l'accueil de nouveaux équipements et ouvrages techniques liés aux services urbains : déchets, chauffage, transports, assainissement...

Pour permettre ces implantations dans un contexte de concurrence croissante d'usage des sols, **les collectivités doivent développer une stratégie et une action foncière d'anticipation à l'échelle de l'agglomération et de chaque bassin de vie.**

Bassin de vie

Il correspond à un territoire au sein duquel les habitants ont accès à une diversité d'équipements, commerces et service de la vie quotidienne. Il correspond à l'échelle d'usages et de représentations de l'espace vécu.



Bassins de vie

Source : Urba Lyon



Collège Simone Veil à Saint-Priest



Parc d'activités mixtes - Oullins

FAVORISER UN RÉÉQUILIBRAGE ÉCONOMIQUE, NOTAMMENT TERTIAIRE

Le Scot promeut un rééquilibrage du développement économique à l'échelle de l'agglomération lyonnaise et, plus largement, de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

Ce rééquilibrage doit permettre d'asseoir l'organisation multipolaire et de favoriser l'autonomisation des bassins de vie du Scot. Il répond aussi à l'objectif de réduction des besoins de déplacement, notamment vers le cœur d'agglomération, et de redynamisation des villes et villages pour limiter l'effet « ville dortoir ».

À l'échelle du Sepal, cette orientation majeure implique notamment de conforter les activités productives dans l'ensemble des bassins de vie du Scot, notamment en zones d'activités dédiées.

Le Scot prévoit également le renforcement ou le développement de nouvelles polarités économiques mixtes, en particulier en 1^{er} couronne, sur des secteurs bien desservis par les transports collectifs. Grâce à une programmation mixte (bureaux, socles productifs, équipements, logements), ces polarités sont supports d'intensité urbaine (ex : Vallon de Saint Genis Laval, Saulaie, Grande Porte des Alpes, Grand Parilly).

Plus largement, l'ensemble des polarités peut développer une offre de services voire de bureaux, de manière privilégiée au sein de leurs centres-villes ou à proximité de gares et pôles d'échanges disposant d'opportunités foncières. Ailleurs, l'objectif est d'éviter l'implantation d'activités tertiaires en diffus et dans les zones d'activités économiques à vocation productive et industrielle dont le foncier doit être réservé pour des activités peu compatibles avec un tissu urbain mixte.

.....> Organiser l'offre commerciale à toutes les échelles

CONSOLIDER UNE ARMATURE COMMERCIALE ÉQUILBRÉE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Face au constat d'un maillage hétérogène de l'offre et conscient de l'enjeu de réduire les besoins de déplacements liés aux achats, le Scot poursuit l'objectif de satisfaire les besoins de consommation plus en proximité, en s'appuyant sur une armature commerciale moins concentrée, davantage maillée et apte à satisfaire les besoins des habitants au sein de chaque bassin de vie. Cet objectif repose en particulier sur trois grands principes :



Marché à Meyzieu

- une cohérence entre l'accueil de population, l'organisation multipolaire du territoire et l'évolution de l'offre commerciale ;
- un rééquilibrage commercial sur les achats courants pour mieux répondre aux besoins et rapprocher les consommations ;
- un confortement des pôles existants dans les bassins de vie sur certaines catégories de besoins aujourd'hui peu ou non pourvus.

Il s'agit également de tenir compte des effets de bord et des dynamiques portées sur les territoires voisins et entre les bassins de vie, afin de favoriser les complémentarités et d'éviter des situations de suroffre.

ORGANISER LE MAILLAGE DE L'OFFRE COMMERCIALE AU SEIN DES BASSINS DE VIE

La localisation de l'offre commerciale au sein des bassins de vie doit répondre à plusieurs principes complémentaires :

- Créer les conditions d'un renforcement de l'offre commerciale, artisanale et de services dans les centralités

L'offre commerciale est une composante essentielle de l'animation des centralités urbaines et villageoises. Le Scot vise à conforter l'offre commerciale des centralités bien structurées (Oullins-Pierre-Bénite, Tassin-la-Demi-Lune...), redynamiser les centralités montrant des signes de fragilisation (Givors, Saint-Fons, Saint-Priest...) et accompagner les centralités en devenir.

Cet objectif s'appuie en particulier sur le déploiement de nouvelles formes de commerces et de services et sur la qualité de l'environnement urbain, puissant facteur de commercialité : espaces publics, accessibilité tous modes, mixité fonctionnelle, reconfiguration de socles actifs existants, renforcement des équipements, déploiement de programmes comprenant des rez-de-chaussée commerciaux...

Il s'appuie également sur le fait **ne pas créer de nouvelles polarités marchandes en dehors des centres-villes et centres de quartiers existants ou en devenir, et de ne pas autoriser les développements commerciaux hors pôles**, en diffus notamment sur les axes de flux, qui participent à l'émission de l'offre, au renforcement de l'usage de la voiture et à la fragilisation des centralités.

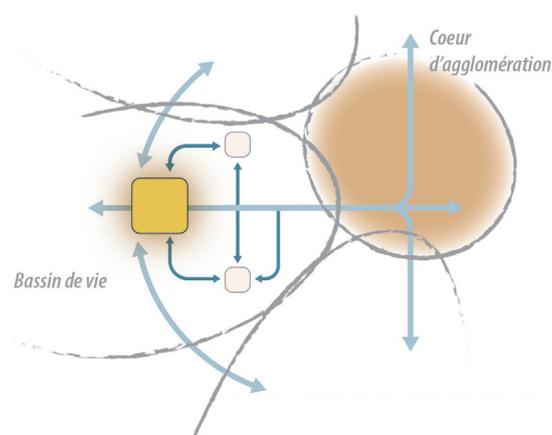
- Maintenir les complémentarités commerciales entre les pôles commerciaux de périphérie et les centralités et faire face au développement de la vente en ligne

Le Scot promeut un maillage commercial fin des bassins de vie prenant appui sur le **renforcement de l'offre du quotidien dans les centralités et sur une meilleure sélectivité des activités développées dans les zones périphériques** ; ces dernières étant plus orientées vers certains achats occasionnels et exceptionnels, notamment les activités qui, du fait de leur taille, ont plus de difficultés à s'implanter en cœur urbain. **C'est ici un principe de complémentarité et de non-concurrence centralité/périphérie qui prévaut dans une logique d'attractivité globale face au développement du e-commerce.**

.....→ Mailler finement les bassins de vie par une offre de mobilité décarbonée

AMÉLIORER LES LIAISONS EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET CYCLABLES

Le renforcement de l'organisation multipolaire de l'agglomération lyonnaise nécessite d'améliorer les liaisons tous modes au sein et entre les bassins de vie, afin de permettre aux habitants d'accéder en proximité aux aménités urbaines et services du quotidien.



Renforcer le maillage et les liaisons de bassin de vie (réseaux TC et cyclable)

Source : Urba Lyon

Le Scot fixe ainsi l'objectif d'étoffer l'offre en transports collectifs et de développer le réseau cyclable pour mailler finement les bassins de vie, selon deux logiques complémentaires :

- mieux relier le centre aux autres bassins de vie (maillage « en étoile ») ;
- améliorer les liaisons entre les différents bassins de vie sans passer par le cœur d'agglomération, en tissant « la toile » des réseaux cyclables et de transports collectifs (maillage « réticulaire »).

Par ces mesures, le Scot entend proposer des alternatives décarbonées aux habitants et salariés destinées à améliorer leur confort de vie, à réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Pour accompagner l'objectif de rééquilibrage, il vise à concentrer tout particulièrement les efforts sur la desserte des principales polarités urbaines, services et équipements structurants, des pôles d'emplois, notamment des grandes zones d'activités productives aujourd'hui insuffisamment desservies : ZI Mi-Plaine, Lyon-Sud-Est... Il s'agit également de mieux répondre aux besoins de déplacement croissants pour les motifs de consommation et de loisirs.

Au-delà des réseaux de transports collectifs et cyclables, le Scot promeut un usage plus collectif de la voiture par la valorisation du covoiturage et l'autopartage, notamment lorsque les liaisons où les alternatives en transports collectifs ou cyclables sont difficiles à développer.



Quartier Mermoz - Lyon 8

OPTIMISER ET ADAPTER LE RÉSEAU ROUTIER

Pour fiabiliser, sécuriser, rendre performants les transports collectifs et la pratique du vélo et donc massifier leur usage, le Scot fixe l'objectif d'optimiser le réseau routier plutôt que de le développer.

Ce réaménagement du réseau routier doit permettre un développement ambitieux des offres de transports collectifs, du réseau cyclable et du covoiturage pour favoriser le nécessaire report modal. Il ne doit pas aboutir à un report du trafic sur certaines voiries mais doit contribuer à la réduction globale des trafics routiers sur l'ensemble des voiries d'agglomération. Cet objectif s'inscrit en cohérence avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone et de réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle.

Ces réaménagements devront intégrer en outre les objectifs de végétalisation indispensables à la pratique des modes actifs dans un contexte de réchauffement climatique.



M6 réaménagée au nord de Lyon, avec arrêt de bus Lycée Agricole.



Réaménagement de la RD 306 à Saint-Bonnet-de-Mûre

LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION, DES SECTEURS DE PROJET ET DE RENFORCEMENT DES OFFRES DE MOBILITÉ

Le Scot identifie des « entrées d'agglomération » à requalifier, souvent d'anciennes routes départementales ou nationales qui accueillent une diversité de trafics et de fonctions urbaines à leurs abords : route de Paris, route de Strasbourg, RD306, RD489, RD342, route de Genève... Elles concentrent, selon les séquences, des enjeux de développement et de restructuration urbaine, de requalification paysagère et d'amélioration de la desserte multimodale...

Ce sont également des axes structurants pour le fonctionnement du bassin de vie, prioritaires pour la mise en place de services de transports collectifs fiables et d'un réseau cyclable continu et sécurisé.

Le développement de nouvelles offres de mobilités sur ces entrées d'agglomération doit s'accompagner d'aménagements urbains et paysagers qualitatifs sur les voiries et l'espace public : séquences paysagères, linéaires arborés, traitement des coupures urbaines...

“

Plus on met en place des aménagements pour la voiture, plus on va attirer de la voiture. On veut un air qui soit moins pollué, donc il va falloir se poser la question de la voiture. La voiture électrique n'est pas une solution, car elle ne résout pas la trop grande place utilisée dans l'espace public. On a besoin de transports en commun beaucoup plus décentrés.

Habitant de Genay



Gare Lyon Part-Dieu

Garantir une accessibilité robuste et décarbonée à l'agglomération

Carrefour historique à l'échelle régionale, nationale et européenne, l'agglomération lyonnaise constitue un pôle économique et un hub résidentiel majeur dont l'aire d'influence s'est largement renforcée ces dernières années. Ce rôle nécessite de garantir une accessibilité robuste, multimodale et décarbonée au territoire de l'agglomération lyonnaise, grâce à une offre de transport fiable et performante pour les personnes comme pour les marchandises.

Pour cela, le Scot confirme l'impérieuse nécessité de développer sans attendre des services express régionaux métropolitains (SERM), prévus par la loi du 27 décembre 2023, reliant efficacement l'agglomération aux territoires voisins et complétés d'une offre de mobilité d'échelle d'agglomération, qui permet d'irriguer l'ensemble des polarités et des bassins de vie du territoire.

Si les gares et pôles d'échanges sont des lieux stratégiques pour l'organisation des déplacements et l'intermodalité, ils sont également des lieux de vie à part entière nécessitant d'améliorer leur qualité et leur insertion urbaines, leur potentiel d'animation pour la vie locale, en jouant les complémentarités avec les centralités voisines proches.

.....> Déployer des services express régionaux métropolitains (SERM)

RENFORCER LES SERVICES ET AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRAIN

Le Scot fixe l'objectif de renforcer « le train du quotidien » à travers la mise en œuvre du volet ferroviaire du SERM, ou « RER lyonnais ». L'objectif est de proposer de nouveaux services ferroviaires avec une offre capacitaire et ponctuelle, cadencée à la demi-heure avec une amplitude horaire large et un renforcement de la fréquence aux ¼ d'heure en heure de pointe. L'objectif est d'améliorer l'attractivité du train pour tout motif de déplacement et pour des déplacements entre et au sein des bassins de vie.

Ces services express sont complémentaires et viennent renforcer le réseau urbain existant (métro, tramway, BHNS, bus, funiculaires...), avec lequel ils s'articulent grâce à des politiques d'intermodalité coordonnées : gares et pôles d'échanges multimodaux, information voyageurs, tarification et billettique...

La mise en œuvre de ce « RER lyonnais » nécessite, sur certains axes, l'aménagement d'infrastructures d'envergure permettant d'augmenter significativement la fréquence des trains et la robustesse de l'étoile ferroviaire lyonnaise, dans un contexte de développement des circulations TGV et fret.

COMPLÉTER L'OFFRE FERROVIAIRE PAR DES CARS ET BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

En complément de la composante ferroviaire du SERM, le Scot soutient la mise en place de bus et cars à haut niveau de service en lien avec les territoires voisins, en particulier dans les secteurs éloignés des corridors ferroviaires. La mise en place de voies réservées, permettant également la priorisation pour les covoitureurs, doit permettre de garantir la qualité et la fiabilité du niveau de service attendu et également être un levier pour favoriser le transport de marchandises par des véhicules aux motorisations non thermiques.

LES GARES ET PÔLES D'ÉCHANGES : UNE ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE ET DES LIEUX DE VIE À RENFORCER

En intermodalité avec ces services express ferroviaires et routiers, le Scot souhaite prioriser le rabattement et la diffusion par le vélo, la marche à pied et les transports collectifs : métro, tramway et bus. Le rabattement en voiture doit être davantage régulé pour éviter les congestions en heures de pointe qui impactent localement la qualité de vie, pour préserver les fonciers disponibles pour d'autres usages que le seul stationnement automobile et mettre en œuvre des projets urbains et économiques qui contribuent à l'animation des quartiers environnants. Ces mesures de régulation tiendront compte du rôle et de l'aire de chalandise plus ou moins vaste des gares et pôles d'échange.

Sous réserve des capacités foncières et immobilières disponibles et d'une situation adéquate, les pôles d'échanges, dont les gares, sont des lieux privilégiés d'accueil de nouveaux habitants, de services, d'activités et d'emplois utiles à la vie locale, qui doivent être complémentaires et non concurrentiels des centralités.

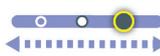


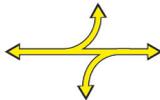
Gare de Vénissieux - pôle multimodal

Déployer les services express régionaux métropolitains

Source : Urba Lyon



 Développer les services ferroviaires

 Développer des services routiers à haut niveau de service en lien avec les territoires voisins et le réseau structurant d'agglomération

.....> **Consolider l'accessibilité multimodale du territoire au sein du corridor méditerranéen transeuropéen**

Le réseau autoroutier et de voiries structurantes dont dispose l'agglomération lyonnaise lui offre une accessibilité régionale, nationale et internationale utile à son fonctionnement économique. Néanmoins, l'importance des trafics routiers relevant à la fois de liaisons locales et de transit de portée euro-régionale, continue à générer d'importantes congestions aux heures de pointe, des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, qui détériorent le cadre de vie des riverains.

FAVORISER LE FERROVIAIRE ET LE FLUVIAL POUR LES VOYAGEURS ET LES MARCHANDISES

C'est pourquoi le Scot entend consolider **la connectivité ferroviaire et fluviale de l'agglomération lyonnaise** en donnant à l'avenir la priorité au développement **de ces deux modes de transport**, notamment pour le fret longue distance.

Le Scot soutient les programmes d'aménagement capacitaires de l'étoile ferroviaire lyonnaise et les grands projets qui visent à désaturer le nœud ferroviaire lyonnais, à renforcer et fiabiliser les services ferroviaires voyageurs et accompagner le report modal pour les marchandises : la mise à quatre voies de la section Saint-Fons / Grenay (dont le raccordement à Saint-Fons), le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise complet, avec une section sud du tracé le long de la LGV, le franchissement du Rhône au droit de Givors, l'ajout de deux voies dans la traversée de Lyon entre Saint-Clair et Guillotière et le débouché des accès français du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

DÉVELOPPER DES LIAISONS CYCLABLES

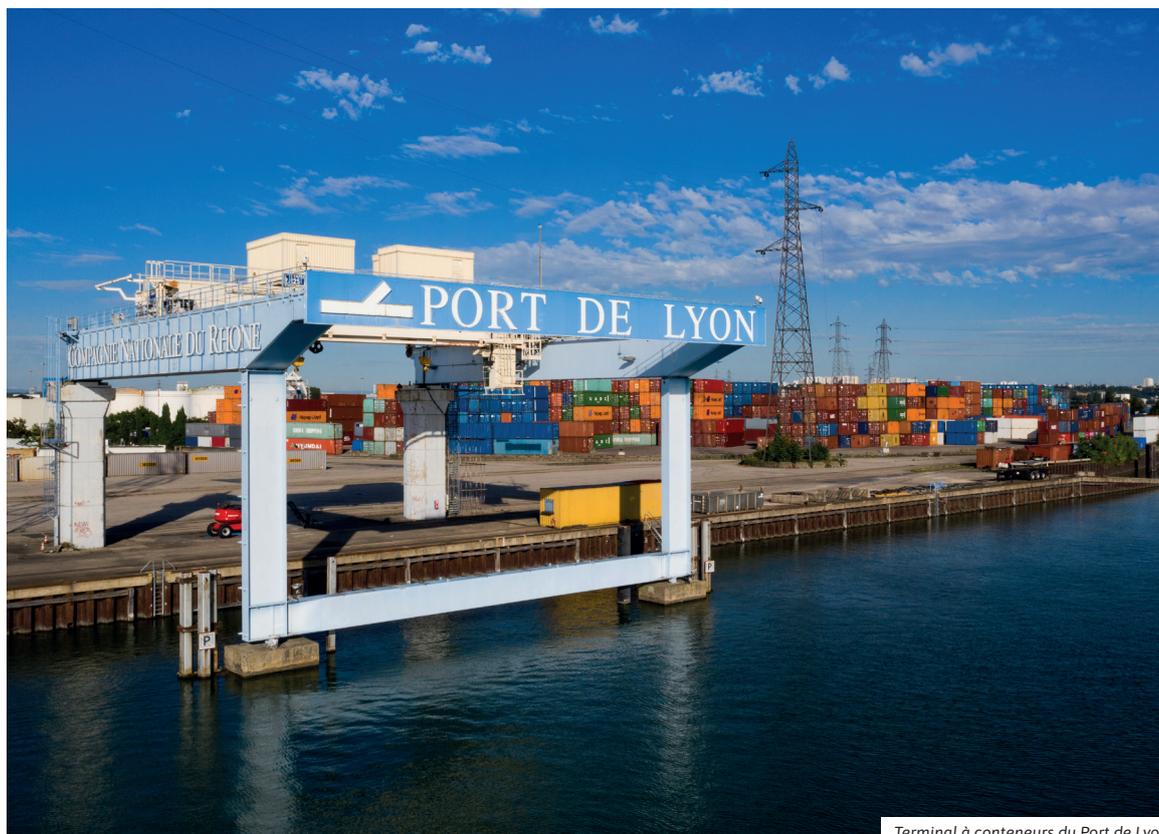
STRUCTURANTES ET LES « GRANDS ITINÉRAIRES »

Le Scot confirme la nécessité de développer un **vaste réseau cyclable d'agglomération, continu, qualitatif et connecté aux territoires voisins**. En complément de ce réseau cyclable du quotidien, de grands itinéraires cyclables (réalisés ou en projet) traversent l'agglomération lyonnaise : la ViaRhôna, la Voie verte des Confluences et la Voie Bleue. Ces trois réseaux complémentaires sont des éléments forts pour positionner l'agglomération comme **un territoire d'accueil du cyclotourisme**, renforcer les relations avec les territoires voisins et développer le tourisme de proximité.

PRÉSERVER ET RENFORCER LES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES

L'agglomération lyonnaise est située sur deux corridors de fret transeuropéen. Ces corridors sont des opportunités pour développer l'accessibilité de l'agglomération lyonnaise en mode massifié sur longue distance. Sur le territoire de l'agglomération, certains équipements sont indispensables à la massification des flux de marchandises et au report modal : la plateforme de transport combiné de Vénissieux-Saint-Priest, le Port de Lyon-Édouard Herriot, le site industrialo-portuaire de Givors-Loire... **Le Scot entend favoriser leur préservation, leur modernisation voire leur développement, en tenant compte des capacités des infrastructures routières permettant le pré et le post-acheminement jusqu'aux sites des entreprises concernées.**

Par ailleurs, **le Scot vise à conforter l'offre intermodale fret en permettant la création de nouvelles plateformes** pour répondre à l'évolution des trafics sur l'axe Nord-Sud, les liaisons transalpines et les liaisons vers la façade atlantique. Est notamment concerné le projet de plateforme d'intermodalité au sud de la plaine Saint-Exupéry, au croisement du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et du potentiel débouché des accès français du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. Ce site présente l'avantage d'être proche du bassin de consommation et de production lyonnais et au barycentre des principales implantations logistiques (Parc de Chesnes, Cargoport, Lyon Sud-Est...).



Terminal à conteneurs du Port de Lyon

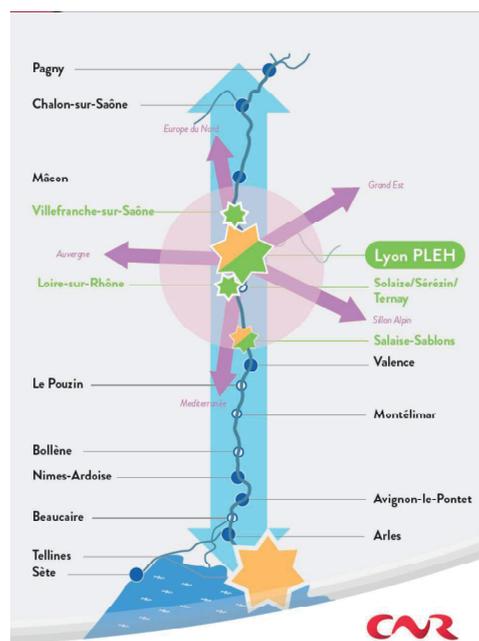
AFFIRMER LE RÔLE ÉCONOMIQUE ET INDUSTRIEL DU PORT DE LYON ET SON OUVERTURE SUR LA VILLE

Le Port de Lyon Édouard Herriot (PLEH) est une infrastructure multimodale qui occupe une place stratégique dans l'axe portuaire et logistique reliant les ports de la Méditerranée et les ports intérieurs sur le réseau transeuropéen de transport. Il abrite différentes fonctions : terminaux à conteneurs, port industriel, dépôts pétroliers...

Conformément aux orientations définies par le schéma directeur du port en 2024, **le Scot entend préserver et renforcer l'utilisation du mode fluvial en lien notamment avec le port de Marseille et consolider son rôle pivot pour l'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise et la logistique du dernier kilomètre.** La réduction progressive, puis la suppression des volumes de stockage des hydrocarbures, constitue une opportunité pour atteindre un mix énergétique équilibré à l'horizon 2050. **Le port doit devenir exemplaire dans son fonctionnement, davantage ouvert sur la ville,** grâce au développement de la logistique des derniers kilomètres (hôtel logistique urbain, services de livraison fluviale, déchèterie fluviale...), des activités liées à l'économie du territoire, autour d'une démarche ambitieuse d'économie circulaire et de gestion des déchets.



Service de logistique fluviale



- Développer un système d'informations portuaires et un outil de suivi de flux routiers
- Renforcer la stratégie intermodale
- Renforcer la complémentarité des sites portuaires de la région lyonnaise
- Structurer la filière conteneurs et fluidifier le report modal sur le Port de Marseille-Fos

Le Port de Lyon, hub intermodal et pivot urbain de la logistique du dernier kilomètre

Source : CNR

RENFORCER LA COOPÉRATION INTERPORTUAIRE SUR L'AXE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE

Depuis les travaux de la délégation interministérielle Méditerranée-Rhône-Saône en 2018, plusieurs démarches visent à renforcer la compétitivité de l'axe en réaffirmant le rôle de porte d'entrée du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) pour les flux internationaux, et sa connexion à un hinterland³ maillé, multimodal et efficace dont le port de Lyon constitue une pièce importante.

Cela soulève des enjeux de gouvernance multiples, tant au niveau de chacun des ports qu'au niveau de l'axe pour coordonner l'ensemble des sites portuaires. Dans ce contexte, **le Scot soutient toute démarche de coordination visant à assurer une complémentarité entre les sites intermodaux pour fluidifier la chaîne logistique portuaire et renforcer la massification des flux à travers un dialogue continu et renforcé entre les parties prenantes : État, collectivités, gestionnaires de port, utilisateurs...**

En cohérence avec le schéma portuaire lyonnais et de ses territoires d'influence validé en 2015, la fonctionnalité intermodale du port de Lyon doit être confortée en complémentarité avec les sites voisins de Vienne-sud-Salaise-Sablons, pour le développement des fonctions régionales en relais du PLEH sur la filière conteneur, et, dans une moindre mesure, Givors-Loire-sur-Rhône pour la desserte du bassin lyonnais et ligérien.

.....► Garantir la qualité et la pérennité des infrastructures et des services numériques

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES SERVICES NUMÉRIQUES

La fibre est aujourd'hui déployée sur la quasi-totalité du territoire de l'agglomération sous l'égide de la Métropole de Lyon et du Département pour les communes de la Communauté de communes de l'est lyonnais (CCEL) et de la Communauté de communes du pays de l'Ozon (CCPO). Le Scot préconise une **couverture intégrale du territoire en très haut débit** à très court terme, conformément aux engagements du plan national France Très Haut Débit.

Au-delà de l'infrastructure, il apparaît important de tendre vers une **mise à niveau des services numériques proposés** aux entreprises à l'échelle de l'agglomération, à l'instar de l'offre fibre déployée sur le territoire de la Métropole de Lyon. Il y va de la réussite de la politique de desserrement économique, notamment tertiaire, vers les polarités des différents bassins de vie.

Enfin, le territoire de l'agglomération est aujourd'hui concerné par le déploiement de la 5G. Moins gourmande en données, cette technologie requiert néanmoins plus d'antennes. Aussi **le Scot préconise une meilleure mutualisation des installations par les opérateurs**, afin de limiter leur nombre et leurs impacts.

3. Hinterland désigne une région desservie par un port ou une voie navigable.



J'espère un développement plus raisonnable, qui réponde à l'urgence climatique. On sait que l'Est lyonnais est le mauvais élève en termes de poumon vert, de zone de respiration, puisqu'on a mis une zone commerciale, l'aéroport, les infrastructures de transport. On a une jolie rocade Est, mais ce n'est pas utile pour les habitants d'à côté, et ce n'est pas la rocade Est qui va nous permettre de moins utiliser nos voitures, pour moins polluer, moins émettre de CO₂. J'espère qu'aujourd'hui, dans le cadre de la révision du Scot, on arrête d'appliquer le même mode de développement que l'on a pu faire les années précédentes.

Habitante de Genas



Zone d'activité économique - Givors

.....

Développer les fonctions économiques, logistiques et commerciales dans une logique de rééquilibrage, d'efficacité foncière et de coopération territoriale à toutes les échelles

.....

Le Scot entend accompagner le développement économique et en particulier le développement de filières stratégiques à impact positif pour l'agglomération lyonnaise, afin de mettre l'économie au service du territoire, de ses entreprises et de ses habitants. Face à la montée des préoccupations écologiques et climatiques et aux dynamiques de métropolisation qui ont accentué la spécialisation et la concentration économique dans les grands cœurs urbains, les défis économiques du territoire relèvent moins d'une logique de compétition internationale que d'une logique de coopération territoriale et d'efficience. Coopération, pour engager une stratégie de rééquilibrage territorial et de diversification économique à l'échelle du Sepal et de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne. Efficience, dans les logiques d'implantation pour préserver une ressource foncière précieuse et permettre la fluidification et la décarbonation de la chaîne logistique, vitale au fonctionnement de l'agglomération.

.....► Inscrire le développement de l'agglomération dans une logique de complémentarité économique et de coopération territoriale

FAVORISER LA DÉCONCENTRATION DES FONCTIONS ÉCONOMIQUES ET DE L'OFFRE DE FORMATION AU-DELÀ DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

À l'instar d'autres métropoles françaises et européennes, la dynamique de métropolisation de l'agglomération lyonnaise a généré une forte concentration des richesses et des emplois dans le cœur d'agglomération, en particulier à Lyon, doublée d'une spécialisation économique des territoires à l'échelle de l'aire métropolitaine. **Le Scot promeut une relation renouvelée entre l'agglomération et son aire d'influence**, fondée sur la coopération et la diversité économique des territoires. L'objectif consiste à nourrir les réciprocités à l'échelle de l'aire métropolitaine et à sortir d'une logique de « territoire servant » au profit du pôle central.

Il s'agit à la fois de générer des dynamiques profitables à tous et de mettre en cohérence l'ensemble de l'action publique en matière de développement économique, que ce soit sur la programmation du foncier économique et l'accueil d'entreprises, sur la structuration d'écosystèmes d'innovation et de production appuyés sur des savoir-faire territorialisés, sur la définition de stratégies communes sur les grands secteurs en développement ou en renouvellement (Plaine Saint-Exupéry, Plaine de l'Ain, Vallée du Gier...) ou encore, sur le développement de l'offre de formation et de recherche.

Le dialogue territorial est essentiel pour organiser les fonctions économiques et d'enseignement supérieur

à large échelle, pour développer les synergies et les complémentarités. **Le Scot engage les territoires à poursuivre la voie des coopérations négociées sur ces différents aspects.** L'agglomération gagnerait à se tourner davantage vers l'ouest, pour conforter son socle industriel (textiles techniques, fabrication de machine et équipements...), en lien avec la dynamique industrielle du bassin ligérien, bâtie sur un long héritage industriel et un bassin de main-d'œuvre qualifié, notamment dans les régions stéphanoise et roanaise. De même, la déconcentration des fonctions d'enseignement supérieur nécessite d'être davantage soutenue et accompagnée à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne. En cela, **le Scot préconise de renforcer les liens entre les universités et de favoriser la création de nouvelles antennes universitaires** tout en améliorant les conditions de vie étudiantes au sein des antennes existantes.

OUVRIR LES CAMPUS SUR LA VILLE ET RÉÉQUILIBRER L'OFFRE UNIVERSITAIRE À L'ÉCHELLE D'AGGLOMÉRATION

La vie étudiante, l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation sont une pierre angulaire de la dynamique économique et de la vie sociale de l'agglomération lyonnaise. En matière d'organisation territoriale, **le Scot souligne la nécessité de ne plus polariser uniquement les équipements universitaires au sein de campus dédiés**, mais de les ouvrir sur la ville et de favoriser le déploiement d'une nouvelle offre de formation universitaire et professionnelle au-delà de Lyon-Villeurbanne, en lien avec les grands projets urbains notamment. Ces développements doivent s'accompagner d'une offre de mobilité performante, d'une mixité et d'une intensité urbaine propres à la vie étudiante (services, équipements...) et d'une offre en logements abordables pour les étudiants.



Campus de la Doua - Villeurbanne

.....→ Développer une approche économe et stratégique du foncier à vocation économique et permettre une organisation efficace de la logistique

SANCTUARISER ET DÉVELOPPER LA VOCATION PRODUCTIVE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ZAE), NOTAMMENT PAR UNE PLUS GRANDE SÉLECTIVITÉ DES ACTIVITÉS ET DES FONCTIONS ACCUEILLIES

L'enjeu de sobriété foncière implique de reconsidérer les ZAE existantes et leur potentiel. Au-delà des enjeux de requalification et d'optimisation exposés ci-après, il s'agit aussi d'apprécier de manière plus cohérente et efficiente la nature des activités à implanter dans ces zones. En cela, **le Scot affirme la nécessité de protéger et renforcer la vocation productive des ZAE**, pièce maîtresse du socle industriel de l'agglomération et d'**être plus sélectif dans les choix d'implantation**, en ayant à l'esprit les liens et les coopérations que les entreprises sont susceptibles de développer, leur complémentarité dans la chaîne de valeur, afin de faciliter l'émergence d'écosystèmes productifs : partage des approvisionnements, économie circulaire, écologie industrielle...

Toutefois, les ZAE ne doivent pas être considérées comme la seule réponse au besoin légitime des territoires de développer l'emploi et les ressources fiscales. **Le Scot favorise également l'implantation des activités commerciales, artisanales, de services, de petite production, au cœur des villes et villages.** Les ZAE doivent accueillir en priorité les activités qui, par défaut, ne peuvent trouver à s'implanter dans le tissu urbain constitué et pour lesquelles il est nécessaire de préserver des capacités foncières et immobilières en site dédié.

ORGANISER LE MAILLAGE DU TERRITOIRE EN SITES LOGISTIQUES À TOUTES LES ÉCHELLES, DEPUIS LA GRANDE LOGISTIQUE EURORÉGIONALE JUSQU'ÀUX ESPACES URBAINS DE DISTRIBUTION

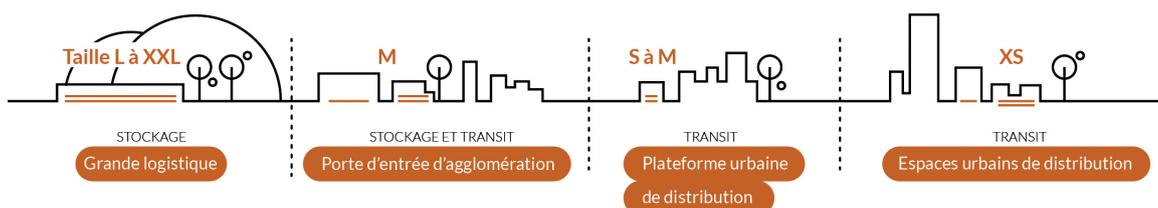
Particulièrement imbriquée dans le fonctionnement économique et urbain de l'agglomération, la logistique est indispensable à l'approvisionnement du territoire. Sans logistique, pas de livraison, ni de réception de matière et de marchandises. La logistique est consubstantielle au bon fonctionnement des entreprises et répond aux différents besoins alimentaires et matériels des habitants.

La stratégie du Scot de renforcement des infrastructures multimodales se double d'une stratégie de polarisation et de maillage des espaces d'accueil de la logistique.

Le Scot entend ainsi réserver les fonciers nécessaires au développement de la logistique, en s'appuyant sur les sites existants et en tenant compte des enjeux de rééquilibrage à l'échelle de l'agglomération. Il hiérarchise les sites d'accueil actuels et potentiels afin de répondre à la pluralité des besoins et des formats logistiques, tout en favorisant les mutualisations et en limitant les conflits d'usages.

Ainsi, le Scot identifie :

- **des zones d'activités à fonction logistique régionale ou d'agglomération correspondant essentiellement à des zones industrielles et logistiques de périphérie, situées à proximité d'infrastructures structurantes** - fluviales, ferroviaire et/ou routière. Ces zones accueillent généralement des immobiliers logistiques de grand format, qui reçoivent des flux issus majoritairement de l'extérieur de l'aire urbaine lyonnaise, afin de les redistribuer principalement au sein de cette aire urbaine ;
- **des secteurs à enjeux pour l'accueil de « plateformes urbaines de distribution », situés plutôt en première couronne.** Ces plateformes assurent principalement les flux approvisionnant l'agglomération lyonnaise et n'excèdent généralement pas 10 000 m², sauf en cas de mutualisation immobilière (ex : HLU Lyon Gerland).



Formats immobiliers, fonctions et localisations

Source : Urbalyon d'après une typologie Afilog



Vallée de la Chimie

Le Scot accompagne également la réalisation d' « Espaces urbains de distribution » pour faciliter la gestion des flux de proximité (logistique dite « du dernier kilomètre »), dans le centre et les principales polarités urbaines du territoire.

Il promeut par ailleurs une sélectivité plus forte des activités présentes sur les zones embranchées au réseau ferré ou en bord de voie d'eau, de manière à optimiser l'usage des fonctions intermodales et développer les trafics fluviaux et ferroviaires.

FAIRE DES ZONES D'ACTIVITÉS DES ESPACES DE TRAVAIL AGRÉABLES À VIVRE

Le Scot fixe l'objectif d'améliorer les conditions de desserte en transport en commun et par le réseau cyclable des zones d'activités existantes ou en projet et de renforcer leur qualité urbaine et environnementale. Il s'agit notamment d'améliorer l'environnement de travail des salariés : couverture numérique, services aux salariés et aux entreprises non concurrentiels des centralités, espaces végétalisés et parcours piétons/cyclistes...

ENGAGER LA RÉGÉNÉRATION DES ESPACES ÉCONOMIQUES ET ENCADRER LES FUTURES EXTENSIONS DE ZONES

Le modèle des zones d'activités est relativement récent, quelques décennies tout au plus. Il a consacré une logique de « zoning » aujourd'hui fortement réinterrogée et qui a généré une consommation importante d'espaces naturels ou agricoles. Le vieillissement de ces zones est pour les collectivités un défi important qui, dans le contexte de « zéro artificialisation nette », représente l'opportunité d'optimiser cette ressource foncière rare et de qualifier ces espaces.

Le Scot fait du renouvellement des zones d'activités existantes une priorité. Il soutient ainsi :

- **l'entretien et la requalification progressive des zones d'activités de première génération** et les plus vieillissantes ;
- **la densification des zones d'activités**, en réinvestissant les espaces sous-optimisés, en travaillant la compacité, la verticalité et la multifonctionnalité des nouvelles opérations ;
- **l'optimisation et la mutualisation** des espaces de stationnement, des services aux entreprises, des équipements... de manière à libérer de nouveaux espaces pour l'accueil ou l'extension d'activités ou pour aménager plus qualitativement les zones.



Marché de gros - Corbas

Il réserve les futures extensions à des besoins pour des activités ne pouvant être accueillies en zone urbaine mixte et **dans une logique** de renforcement des activités économiques et de l'emploi au sein des bassins de vie.

La rareté foncière oblige parallèlement à interroger l'évolution de certaines zones commerciales vers plus de mixité, en faveur notamment d'une vocation productive.

Enfin, de manière générale pour l'ensemble des espaces d'activités existants ou en projet, le Scot encourage **la qualité urbaine et environnementale** des zones (intégration paysagère et architecturale, perméabilité, biodiversité, cheminements cyclables et piétons...), ainsi que **la mutualisation des espaces et fonctions** : énergie, déchets, voirie, stationnement, services et achats groupés...

.....→ Accompagner l'évolution des comportements d'achat et repenser la vocation des espaces commerciaux monofonctionnels

NE PAS ÉTENDRE LES ZONES COMMERCIALES PÉRIPHÉRIQUES ET ENGAGER LEUR RESTRUCTURATION ET LEUR MODERNISATION

Le commerce connaît des évolutions structurelles sans précédent. Le fort développement du e-commerce et des livraisons, le ralentissement de la consommation, la recherche d'une plus grande proximité pour les achats courants, ou encore l'essor d'une consommation plus « responsable » s'accompagnent d'un changement profond de modèle d'urbanisme commercial (mutation des grands formats, besoin de surfaces plus compactes...). Aussi, la tendance n'est plus aujourd'hui à la création de nouveaux pôles mais bien au repositionnement des mètres carrés commerciaux, voire pour certains secteurs, à leur réduction.

Dans ce contexte, **le Scot fixe l'objectif de ne pas étendre les zones commerciales existantes** et de privilégier leur modernisation et leur restructuration à foncier constant, notamment en faveur de projets urbains plus mixtes. Les perspectives sont ici plurielles, allant du repositionnement sectoriel de l'offre commerciale, toujours dans l'exercice d'une complémentarité avec les centralités, au développement de nouvelles fonctions - économiques, résidentielles, récréatives, environnementales... - en passant par le recyclage d'actifs commerciaux en surcapacité.

Le potentiel d'évolution des zones commerciales périphériques monofonctionnelles, notamment lorsqu'elles sont rattrapées par la ville (Vénissieux Grand Parilly, Écully Le Pérolier, Vaulx-en-Velin 7 Chemins, Porte des Alpes...) **est à apprécier au cas par cas** , selon leur situation, le niveau de desserte actuel et futur...

FIXER UN FORT NIVEAU D'AMBITION ET D'EXIGENCE VIS-À-VIS DE LA QUALITÉ DES PROJETS COMMERCIAUX

Parce que les projets commerciaux participent à la qualité du cadre de vie et des entrées de ville, **le Scot porte des exigences particulières pour les futurs projets en termes de qualité architecturale** , d'insertion urbaine et paysagère, de performance énergétique et environnementale : compacité, végétalisation et désimperméabilisation, accessibilité multimodale, mixité fonctionnelle, performance énergétique...



Centre commercial - Saint-Priest



Centre commercial Lyon Confluence

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, 1re vice-présidente déléguée du Sepal, vice-présidente de la Métropole de Lyon
- Claire Brossaud, 2e vice-présidente du Sepal, conseillère de la Métropole de Lyon
- Paul Vidal, 3e vice-président du Sepal, président de la CCEL, maire de Toussieu
- Benjamin Badouard, 4e vice-président du Sepal, conseiller de la Métropole de Lyon
- Nicolas Varigny, 5e vice-président du Sepal, vice-président de la CCPO, adjoint au maire de Chaponnay
- Stéphane Gomez, 6e 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, 1er 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-Lapperriere, 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, 1er 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 Thicoïpe, 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 Levailant, 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

