
















EVALUATION PAR SECTEURS

CENTRE (LYON - VILLEURBANNE)



DESTINATION GENERALE DES SOLS

 TERRITOIRE URBAIN	 SITE DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE
 GRAND POLE ECONOMIQUE A DOMINANTE INDUSTRIELLE	 VOIRIE STRUCTURANTE
 SITE NATUREL INALTERABLE	 VOIRIE STRUCTURANTE A L'ETUDE
 ESPACE D'INTERET PAYSAGE	 VOIE FERREE NOUVELLE : T.G.V.
 ESPACE AGRICOLE	 VOIE FERREE
 PLATE FORME AEROPORTUAIRE	 METRO
 ZONE D'ACTIVITES PORTUAIRES A MAINTENIR ET A RECOMPOSER	 PROLONGEMENT METRO OU AUTRE TECHNOLOGIE (A L'ETUDE)
 AMENAGEMENT FLUVIAL (PROJET A L'ETUDE)	 ETABLISSEMENT EXISTANT PRESENTANT UN RISQUE TECHNOLOGIQUE MAJEUR (LOCALISATION INDICATIVE)
 PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR	

Centre (Lyon / Villeurbanne)

Les orientations du schéma directeur sont illustrées par des ambitions qui mobilisent l'ensemble des territoires des communes de Lyon et de Villeurbanne autour d'idées-forces : rayonnement et attractivité, qualité urbaine et haut niveau de services urbains. Par delà les différences dans la programmation des projets, les politiques urbaines conduites sur les communes de Lyon et de Villeurbanne révèlent une profonde continuité de choix par rapport aux orientations du schéma.

Des nuances doivent cependant être apportées en ce qui concerne la conduite de certains projets inscrits au schéma directeur : relation Presqu'île / Part Dieu, nouvelles liaisons nord / sud, orientations sur le secteur Herriot / Confluent, faiblesse des marges de manœuvre en terme foncier.

Objectifs du schéma directeur

Les principes généraux du schéma directeur sont illustrés par des enjeux stratégiques et des ambitions marquées. Ils mobilisent l'ensemble des territoires des communes de Lyon et de Villeurbanne autour d'idées-forces : rayonnement et attractivité, qualité urbaine et haut niveau de services urbains.

Rayonnement et attractivité

Ainsi les vocations dédiées au centre de l'agglomération passent selon le schéma directeur par plusieurs points. Tout d'abord, il s'agit d'en faire le centre d'attraction, de culture et d'animation urbaine d'une grande métropole. L'objectif est aussi d'en faire le centre d'affaires d'une métropole régionale et européenne ; de promouvoir un espace résidentiel de grande qualité ; un lieu où est maintenu et mis en valeur le patrimoine urbain ; en résumé, un cœur d'agglomération qui montre l'image d'une ville contemporaine «alliant tradition et modernité ... soucieuse de renouveau et de création » (extrait du rapport de présentation).

Qualité urbaine et haut niveau de services urbains

Ces principes structurants passent par des actions de différents niveaux tels que la mise en place d'une « grande politique d'embellissement » ; l'amélioration de la circulation et de l'accessibilité du centre, articulée autour du bouclage du périphérique au nord ; l'amélioration de l'accessibilité de la Part Dieu et une amélioration des relations nord-sud ; la complémentarité entre la trame du métro et un réseau de transports en commun en sites propres adapté à des technologies nouvelles (tramway, trolleys en site propre, ...) relié à des pôles d'échanges et d'interconnexion. Le schéma directeur promeut également la réalisation d'une grande politique de qualité de l'environnement afin d'améliorer les conditions d'habitat et d'accompagner le mouvement de retour au centre, ainsi que la promotion d'une organisation urbaine forte autour de grands sites de développement et d'extension des fonctions du centre-ville.

Evolutions années 1990 - 2000

Les actions conduites dans les dix à quinze dernières années confirment les choix généraux de structuration du schéma directeur.

Valorisation du patrimoine

Les interventions sur le tissu urbain existant ont été marquées par la protection et la mise en valeur du patrimoine, dynamisées par le classement du centre-ville au patrimoine mondial de l'UNESCO. Ce label a tiré vers le haut les opérations de réhabilitation telles que les plans de sauvegarde, les zones de protection du patrimoine urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.) de la Croix Rousse et des Gratte Ciel. Il a favorisé la fréquentation touristique. En cohérence également avec les orientations du schéma directeur, les ambitions culturelles et sportives des communes de Lyon et de Villeurbanne (événements artistiques et sportifs, réhabilitation d'équipements culturels et sportifs) se confirment.

Actions sur les centres de quartiers et les tissus urbains récents

De même, le renouveau des espaces publics centraux est l'un des succès marquants de la période écoulée : réaménagement de plusieurs places dans la presqu'île, de rues piétonnes, de mails plantés. La prise en compte des centres de quartier dans les plans d'occupation des sols marque une période de maturité dans la consolidation des identités de chaque secteur du centre de l'agglomération. Il convient également de souligner, dans cette période 1990 / 2003, le renforcement des centres importants – Gratte-Ciel, Vaise, Gerland – ainsi que la requalification d'un bon nombre de sites de Développement Social Urbain (D.S.U.) ou autres ensembles des années 1960 autour d'un projet urbain et social global (réhabilitation, gestion urbaine et sociale de proximité, espaces publics, commerces, emploi / insertion, culture).

Des progrès dans le domaine des transports

D'autres évolutions sont à noter notamment en ce qui concerne les transports en commun en sites propres (T.C.S.P.), marqués par les deux premières lignes de tramway (septembre 2000) et l'abandon des options tout métro à la fin des années 1980. La liaison Presqu'île/Part Dieu se renforce des interventions sur les deux pôles, de la ligne de tramway entre Part Dieu et Perrache (T1) du regain d'attractivité de la rive gauche du Rhône, de quelques opérations significatives (ex : Cité judiciaire) et la poussée du tertiaire à l'est (secteur Villette). Des opérations favorisent un fonctionnement plus unitaire du centre de l'agglomération : liaisons "modes doux" (vélos, piétons), aménagement des berges, réaménagement de la place Gabriel Péri). Le choix de limiter la place de l'automobile dans le centre est un choix de moins en moins contesté.

Evaluation – Mesure des écarts

Par delà les différences dans la programmation des différents projets, les politiques urbaines conduites sur le **secteur centre** – communes de Lyon et de Villeurbanne – révèlent une profonde continuité de choix par rapport aux orientations du schéma directeur. Des nuances doivent cependant être apportées en ce qui concerne la conduite de certains projets inscrits au schéma directeur, et non entrepris à ce jour.

Liaison Presqu'île / Part Dieu : des inflexions

Le concept d'axe est – ouest, ou liaison Saint-Jean / Part-Dieu / Bron / Satolas, figure au schéma directeur comme un axe fort du développement urbain (la « flèche » inscrite sur la carte des orientations fondamentales d'aménagement).

Ce concept mêle deux notions : une notion de structuration du développement urbain d'une part, et une notion d'accessibilité et de desserte par un transport en commun en site propre (T.C.S.P.) d'autre part.

Pour ce qui concerne la liaison T.C.S.P. entre La Part-Dieu et l'aéroport, celle-ci sera réalisée sur un autre tracé ne desservant pas Eurexpo et Porte des Alpes. La desserte de l'aéroport depuis le centre-ville sera en effet assurée par la ligne Léa-Leslys dans les programmes du SYTRAL et du Conseil Général du Rhône.

La liaison Presqu'île / Part Dieu n'a été qu'amorcée par le tracé du tramway rue Servient.

Difficulté pour la création de nouvelles liaisons nord sud

Au titre des besoins de liaisons entre le nord et le sud dans le coeur de l'agglomération, le projet d'une voie structurante entre Villeurbanne, La Pardieu et l'avenue Berthelot (boulevard dit « de l'Europe »), au travers de Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) successives a été stoppée au niveau de l'avenue de Gambetta. En matière de T.C.S.P., le SYTRAL réfléchit à un projet de ligne nord - sud parallèle au boulevard Laurent Bonneval, qui reprendrait le parcours de la ligne TCL 38 pour son prochain plan de mandat (au-delà de 2007), reprenant l'esprit de la ligne T.C.S.P. de petite couronne figurant au schéma directeur.

Nouvelles orientations des politiques publiques locales

Les politiques conduites par les élus de Lyon sur les trois derniers mandats insistent sur le développement international de la métropole. « Il n'y a pas de grande ville qui n'ait d'espaces centraux forts ». Les élus veulent se donner les moyens de « continuer à inscrire une grande qualité esthétique au cœur de notre agglomération » (extraits plan de mandat 2001-2007). Cette volonté passe par la poursuite de grandes opérations de développement urbain telles que la relance de la Part Dieu, la transformation de Gerland, la rénovation des 8^{ème} et 9^{ème} arrondissement, l'opération Lyon Confluence, la libération des terrains du Marché d'Intérêt National (M.I.N.), la poursuite des opérations de renouvellement urbain (Vaise et Duchère).

Des questions pour l'avenir

Au-delà des points qui précèdent, quelques grandes questions restent posées sur le **secteur centre**. Elles constituent une base pour définir les enjeux de l'élaboration du futur SCoT de l'agglomération lyonnaise.

Herriot / Confluent : un secteur névralgique

La reconfiguration de la traversée de Lyon au sud (requalification de l'A7) ainsi que l'avenir des voies de bouclage (liaison boulevard L. Bonneval / tronçon ouest du périphérique) qui commandent l'opération Confluent et au-delà l'organisation de la « Porte Sud », sont à mettre en lien avec la réflexion à mener concernant le devenir du Port Edouard Herriot et plus globalement avec la prise en compte des risques technologiques et de leurs conséquences sur le développement urbain.

Foncier : se redonner des marges de manœuvre

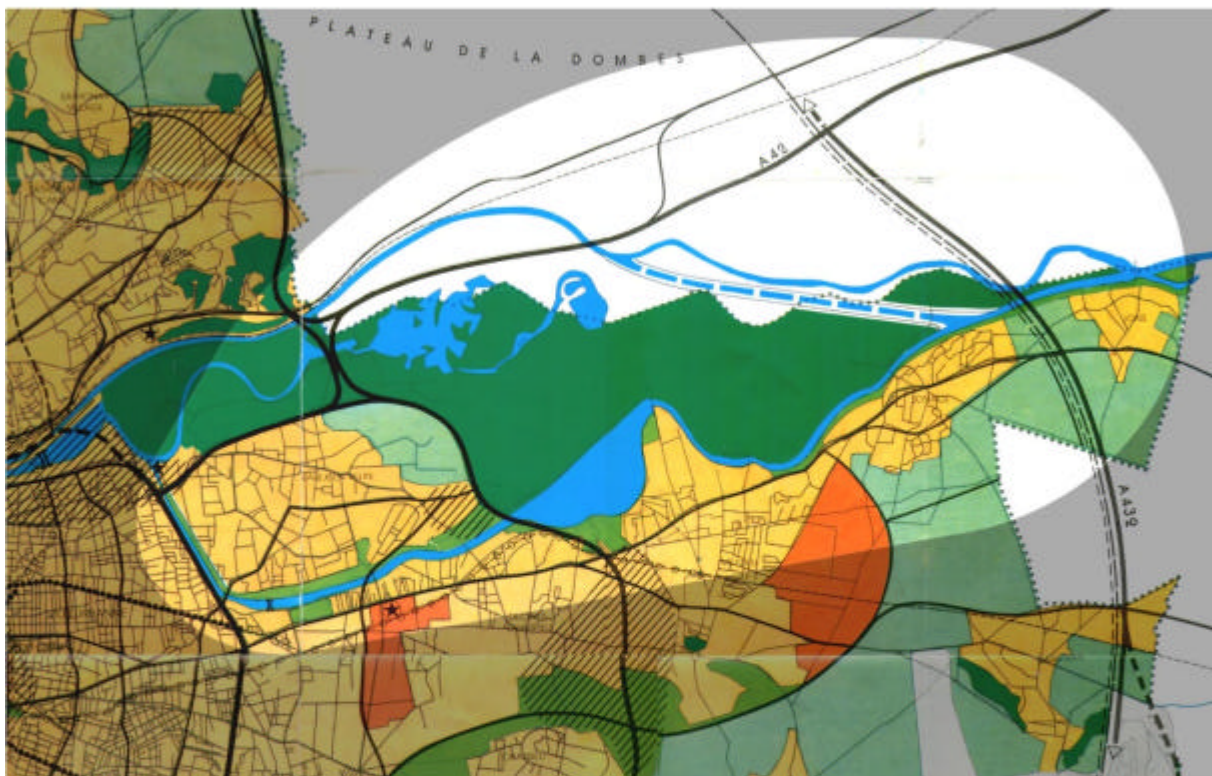
En terme de politique foncière, les collectivités locales ont tendance aujourd'hui à agir, en fonction des opportunités. Les crises immobilières de ces 15 dernières années les ont rendu craintives. Elles ont, pour la plupart, adopté les modes de gestion des entreprises : flux tendus et "0 stock". Or, une politique foncière permet de préserver des marges de manœuvre. Elle permet d'éviter les effets d'aubaine et de capter les plus values liées aux investissements publics. Elle permet de réaliser des embellissements (parcs), des aménagements pour les transports en commun, des opérations nécessaires à une politique de justice et d'équité. La question foncière va devenir essentielle.

Sans aucun doute un grand sujet pour le SCoT.

Le schéma directeur n'a par exemple pas permis la constitution de réserves foncières en matière de Transports en Commun en Sites Propres. Aucun tracé T.C.S.P. nouveau n'est réservé dans les documents d'urbanisme ; aucune réservation près des gares de rabattement non plus. Des réservations pour des partiels de TCSP ont été abandonnées. La possibilité d'interconnexion est-ouest (lignes de l'ouest lyonnais, nouvelle ligne Saint-Paul à Part Dieu, Léa) est également un enjeu très important.

10/2003

RHÔNE AMONT



DESTINATION GENERALE DES SOLS



Rhône Amont

Grand site compris entre la côtière des Dombes et la RN 517, le Rhône amont est un espace de grande dimension faiblement urbanisé. Il est caractérisé par une abondante végétation et la présence de l'eau, qui pénètre jusqu'aux abords de la ville de Lyon. Présentant d'importantes potentialités pour le développement des loisirs dans un paysage de qualité, il assure la régulation des crues en amont de la ville et constitue la plus importante ressource d'eau potable.

Une mise en valeur continue depuis la fin des années 1980 associée à la recherche d'une meilleure complémentarité entre les différentes entités confirme aujourd'hui sa vocation naturelle. Les aménagements réalisés participent à l'amélioration des liens urbains entre ces espaces naturels et les communes limitrophes, qui n'ont cependant pas tiré tout le profit que ce site pouvait leur apporter.

Objectifs du schéma directeur

Le secteur Rhône amont est un point fort de la trame verte du schéma directeur.

Porte d'entrée nord est de l'agglomération

Le schéma directeur identifie ce territoire comme la porte d'entrée nord-est de l'agglomération, (A46N, A42, TGV), vitrine des ambitions européennes et internationales de la métropole lyonnaise. La vocation du site de Miribel Jonage ayant fortement évolué entre la première version du schéma directeur de 1990 et sa version approuvée de 1992, passant d'un site d'intérêt stratégique susceptible d'accueillir de nouveaux points de développement à un site inaltérable mettant en avant son intérêt écologique. Les thèmes d'aménagement majeurs tournent autour de l'écologie et de l'environnement. Les traitements paysagers projetés sont de très grande qualité et de très grande ampleur : base de loisirs de Miribel, du Grand Large, abords du canal de Jonage. L'intégration des grands ouvrages d'infrastructures est un autre objectif assigné par le schéma.

Développement de l'attraction des centres

Dans le domaine de l'urbanisme, le schéma directeur prescrit le développement de l'attraction des centres existants des communes et la poursuite de la politique de réhabilitation des grands ensembles d'habitat social (Vaulx-en-Velin et Rillieux-la-Pape). Ces actions doivent s'accompagner d'une amélioration de la qualité de l'environnement des zones d'activités existantes, de la création d'un pôle économique à la Glayre et de l'extension de la zone industrielle de Meyzieu.

Evolutions années 1990 - 2000

L'aménagement des berges des canaux de Miribel et de Jonage, est lancé à travers le projet d'« Anneau bleu », d'ampleur et de « qualité » communautaire. L'A46 Est a été réalisée conformément aux prévisions. Des actions de requalification à grande échelle sont menées dans les deux Grands Projets de Villes (G.P.V.) de Vaulx-en-Velin et de Rillieux-la-Pape. Des actions « d'enrichissement » des centres-villes se poursuivent et obtiennent dans toutes les communes des résultats probants. L'extension de la zone industrielle de Meyzieu - Jonage sur une centaine d'hectares est programmée. Une première phase sera opérationnelle à court terme.

L'« Anneau bleu », projet d'ampleur communautaire

L'aménagement des berges des canaux de Miribel et de Jonage, est lancé. Le concept général est de relier les canaux de Miribel et de Jonage et d'articuler le canal de Jonage avec le centre et les quartiers urbains. Il s'agit également de valoriser les paysages et le patrimoine industriel, technique et écologique lié à l'eau ; d'harmoniser et coordonner l'ensemble des projets foisonnants sur ce secteur, sous la maîtrise d'ouvrage du parc de Miribel-Jonage, du syndicat mixte d'aménagement du canal de Jonage et du syndicat de la Rize. Le démarrage des travaux est prévu pour 2005.

Progression de l'A432

Le barreau autoroutier compris entre A42 et A43 a été ouvert à la circulation en juin 2003 (tronçon central du grand contournement est de l'agglomération). L'A432 Nord – liaison Les Echets / La Boisse –, également inscrite au schéma directeur, n'a fait l'objet d'aucune programmation à ce jour.

Des actions de requalification à grande échelle

Des actions de requalification sont menées dans les deux Grands Projets de Ville de Vaulx-en-Velin et de Rillieux-la-Pape. De 1990 à 2002, 4.305 logements ont été réhabilités dans la ville nouvelle de Rillieux-la-Pape, 5.750 dans le périmètre du G.P.V. de Vaulx-en-Velin. 600 logements ont été démolis pendant la même période sur la commune de Vaulx-en-Velin. 125 nouveaux logements dont 23 en accession à la propriété bâtis dans le nouveau centre de Vaulx-en-Velin, avec rez-de-chaussée commerciaux et moyenne surface attenante. Un équipement d'agglomération y est installé : le planétarium. La requalification complète du quartier du Prainet à Décines a permis un véritable retournement d'image.

Renforcement des centres

Les actions "d'enrichissement" des centres se poursuivent. Elles obtiennent dans toutes les communes des résultats probants. Des modifications réglementaires portées dans le futur P.L.U. communautaire incitent à plus de densification, de mixité économique et d'accueil de surfaces commerciales (centres de Décines et de Jonage). Notons d'importantes Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) en cours : centre à Vaulx-en-Velin, la Bascule et centre-ville de Décines, et des opérations d'urbanisme autour de la mairie à Meyzieu.

Site stratégique de la Porte du Rhône : phase active

La fin de l'aménagement pour la Cité internationale est prévue pour 2007, avec réalisation de la Salle 3000 et d'un hôtel de niveau international. Le parc de la Feyssine est en voie d'achèvement ; c'est un projet « vert » et non pas de densification urbaine.

Extension des espaces économiques

L'extension de la zone industrielle de Meyzieu Jonage sur une centaine d'hectares est programmée. Une première phase sera opérationnelle à court terme. La Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) des Gaulnes a été créée en 2002.

Evaluation – Mesure des écarts

Des choix différents ont été effectués dans la réalisation des lignes de transport en commun. La décision de relier la Part Dieu à Saint-Exupéry en transport en commun en utilisant la ligne du CFEL – axe situé beaucoup plus au nord – change totalement la donne concernant les projets de développement urbain sur le secteur **Rhône amont**. Cela est d'autant plus vrai que cette décision se cumule avec celle d'implanter dans le secteur de la Soie un pôle de loisirs marchands – le Carré de Soie – qui n'est pas prévu par le schéma directeur de 1992. Or ce projet devient le projet « phare » de la 1^{ère} couronne de l'est lyonnais. Par ailleurs, on observe des sites stratégiques sans programmation ni effectivité, et des actions de mise en valeur des zones industrielles existantes extrêmement limitées (ce qui au demeurant, n'a pas nuit à leur occupation).

Des choix différents dans la réalisation des lignes de transport en commun

Ainsi, il a été décidé de prolonger la ligne A du métro jusqu'à un centre d'échange tram Léa / métro ligne A programmé à Carré de Soie, et non jusqu'à Salengro. Par ailleurs, l'extension future de la ligne A de métro vers le sud le long du Boulevard Urbain Est (B.U.E.) n'est pas prévue. Enfin et surtout, l'utilisation de la ligne du CFEL pour relier la Part Dieu à Saint-Exupéry est un itinéraire non prévu par le schéma directeur qui prévoyait cette liaison via Bron et Eurexpo (voir rapport de présentation).

Léa : un changement complet de la donne

La décision de relier la Part Dieu à Saint Exupéry en transport en commun en utilisant la ligne du CFEL change totalement la donne concernant les projets de développement urbain sur ce secteur. La ligne de T.C.S.P. est utilisée comme plus value et levier pour les territoires traversés. Elle est l'occasion d'une véritable restructuration urbaine et d'une démarche globale recomposant les actions opérationnelles ou futures. Séquence par séquence émergent de projets nouveaux : Le Carré de Soie devient le principal point d'appui du développement urbain de la 1^{ère} couronne, une nouvelle stratégie d'avenir pour la ville de Décines. L'ouverture sur son site fluvial peut s'envisager. Une possibilité de création d'un « quartier gare » est offerte à Meyzieu. La réorganisation du développement économique autour du pôle modal de la zone industrielle de Meyzieu peut s'envisager.

Carré de Soie : projet phare non prévu au schéma directeur

Cumulé avec la décision d'implantation d'un pôle de loisirs marchands, le projet du Carré de Soie, non prévu par le schéma directeur de 1992, devient le projet « phare » de la 1^{ère} couronne de l'Est lyonnais. Le choix a été fait d'implanter un multiplex cinématographique en 2000 puis de constituer un pôle de loisirs marchands (67.900m² de commerces) englobant les berges du canal de Jonage et l'hippodrome de Vaulx-en-Velin.

Des sites de développement stratégique à repenser

Les sites stratégiques du secteur Rhône amont sont aujourd'hui sans programmation ni effectivité. Ainsi, on note aucune effectivité sur le site d'intérêt stratégique Rocade Est entre Décines et Meyzieu, bien qu'il soit prévu dans le schéma directeur pour des implantations à « court terme ». Le site de la Glayre n'a pas reçu de commencement d'exécution. Ce site est situé en bordure de la rocade au nord du Grand Large, dans un secteur jouxtant le site inaltérable de Miribel Jonage. La remise en cause de sa dimension économique n'est pas exclue.

Peu d'actions de mise en valeur des espaces économiques

Les actions de mise en valeur des zones industrielles existantes ont été extrêmement limitées. Au demeurant, cela n'a pas nuit à leur occupation. Sur le domaine public uniquement, des efforts pour la création de plantations ou de pistes cyclables n'ont pas été relayés sur le domaine privé. Dans le cadre des P.O.S., on observe une tentative de réorganisation des zones réglementaires par la différenciation des zones d'activités (UI) et des zones commerciales (UX).

Des questions pour l'avenir

Le secteur **Rhône amont** est durablement marqué par les choix environnementaux. Ceux-ci s'affirment dans tous les projets. La volonté d'aménager la grande entrée nord ouest de l'agglomération comme un lieu majeur du paysage industriel et urbain est à ranger parmi la continuité des choix d'aménagement. Il faut noter la montée en puissance de la fonction de loisirs de cet ensemble. La mise en place d'un mode de transport très structurant pour les territoires traversés – à travers l'aménagement du CFEL (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais) – est un point important. La ligne LEA LESLYS devrait devenir un axe de développement majeur au même titre que l'axe Est / Ouest du schéma directeur. Le secteur Carré de Soie devrait devenir un pôle clé du renouvellement urbain de la première couronne de l'agglomération.

Concilier choix écologiques stricts et ouverture au public

La nature et les loisirs sont des éléments déterminants et invariants pour tous les projets « urbains » sur ce secteur. La nature apporte la qualité et l'identité, les loisirs la qualité de vie à atteindre, deux éléments indispensables pour créer ces morceaux de ville souhaités et redonner l'envie aux gens d'y habiter. Il s'agit de trouver le point d'équilibre, la compatibilité avec la vocation de ressource en eau de l'agglomération.

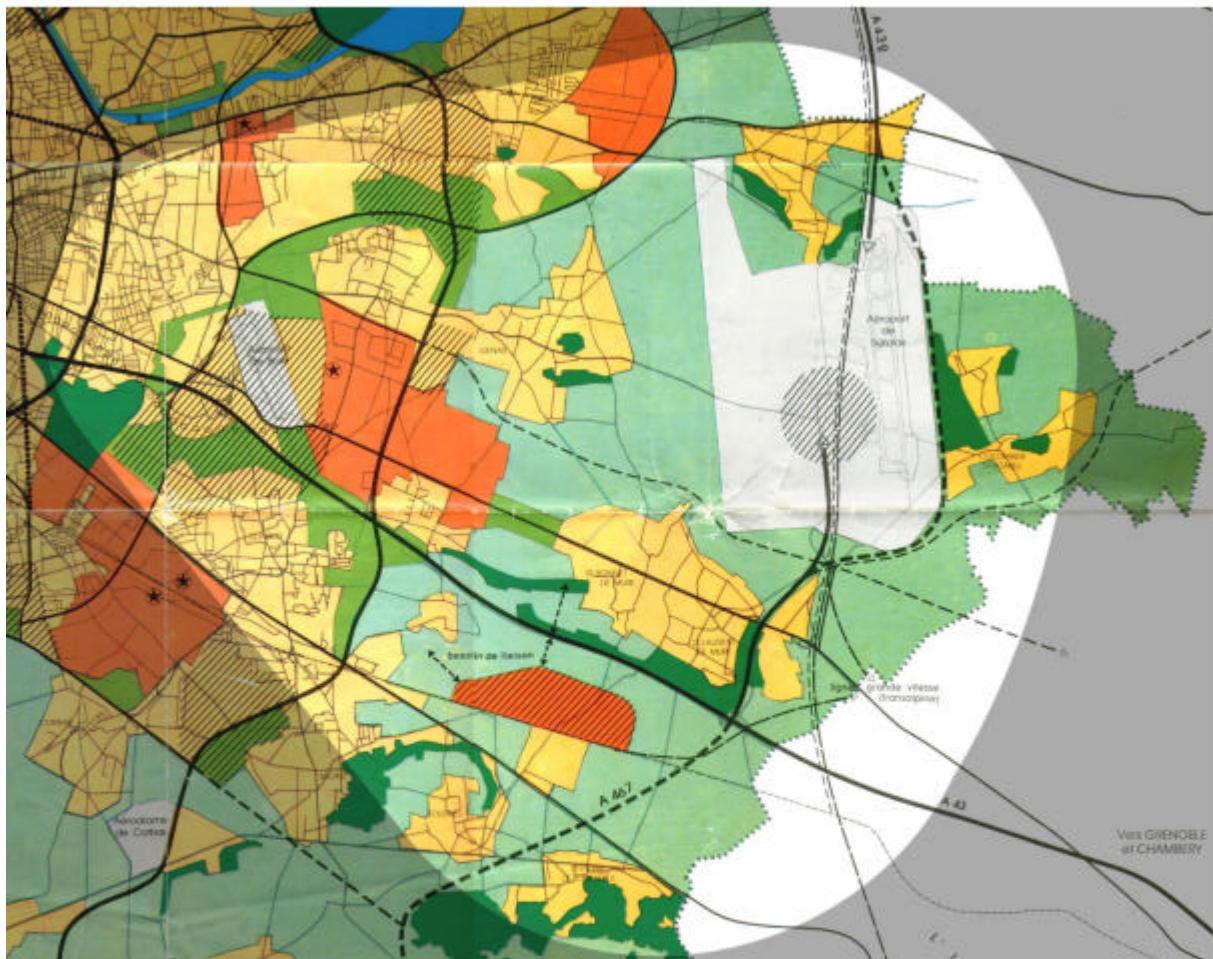
Prendre en compte l'environnement dans les projets urbains

La révélation du grand site environnemental et sa prise en compte dans les projets urbains est très récente. Oubliés dans le développement des villes (constitution le long des voies), qui historiquement se sont toujours protégées de l'eau et des risques d'inondation, les franges du canal sont des « arrières » de ville, hétérogènes et sans prise en compte d'un quelconque effet de façade. La diffusion des qualités environnementales à l'intérieur des secteurs urbanisés est aujourd'hui une condition de la requalification de ce secteur. La recherche de la diversité d'offre de logement et de formes d'habitat est incontournable afin d'attirer une nouvelle clientèle recherchant un habitat possédant une qualité résidentielle et environnementale.

















Une séquence « clé » du renouvellement urbain : Carré de Soie

Le projet d'urbanisme associé au projet de transport en commun Leslys-Léa sur l'ancienne ligne du CFEL est le projet majeur du territoire Rhône amont. Il n'était pas planifié en 1992. D'initiative et d'encadrement publics – par obligation de posséder une stratégie foncière adaptée – il doit pouvoir inciter le privé à s'intéresser à ce secteur, condition nécessaire à la réussite du renouvellement urbain. Cela oblige certaines remises en cause. Cela nécessite des visions différentes, un traitement cohérent du futur pôle sur les communes de Villeurbanne et de Vaulx-en-Velin. Une réflexion devra être également conduite sur la capacité d'entraînement des nouveaux projets sur l'ensemble du territoire.

PLAINE DE L'EST



DESTINATION GENERALE DES SOLS

- | | |
|---|--|
|  TERRITOIRE URBAIN |  SITE DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE |
|  GRAND POLE ECONOMIQUE A DURANTE INDUSTRIELLE |  VOIE STRUCTURANTE |
|  SITE NATUREL INALTERABLE |  VOIE STRUCTURANTE A L'ETUDE |
|  ESPACE D'INTERET PAYSAGE |  VOIE FERREE NOUVELLE (T.G.V.) |
|  ESPACE AGRICOLE |  VOIE FERREE |
|  PLATE FORME AEROPORTUAIRE |  METRO |
|  ZONE D'ACTIVITES PORTUAIRES A MAINTENIR ET A RECOMPOSER |  PROLONGEMENT METRO OU AUTRE TECHNOLOGIE (A L'ETUDE) |
|  AMENAGEMENT FLUVIAL (PROJET A L'ETUDE) |  ETABLISSEMENT EXISTANT PRESENTANT UN RISQUE TECHNOLOGIQUE MAJEUR (LOCALISATION INDICATIVE) |
|  PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR | |

Plaine de l'Est

Une politique en faveur d'un habitat de qualité et pour l'amélioration de la vie de quartiers : voilà le grand thème d'aménagement du schéma directeur sur ce territoire qui apparaît aujourd'hui sous-estimé. Cette politique est à transformer en une véritable politique de renouvellement urbain. Les sites stratégiques portés au schéma directeur sont des sites économiques. Aujourd'hui d'autres sites deviennent stratégiques : les sites de renouvellement urbain. Pour l'essentiel, il s'agit de la 1^{ère} couronne est avec un secteur "clé" : Vaulx-en-Velin sud. Les autres grands enjeux d'aménagement restent pertinents. Seulement, dans les faits, ils peuvent se contredire. Que restera-t-il de la couronne agricole continue après réalisation des différents projets d'infrastructures, du contournement fret et autres sites d'activités ? Il semble nécessaire aujourd'hui de dicter des options plus tranchées.

Objectifs du schéma directeur

Pour le schéma directeur, la **plaine de l'est** est le site d'organisation du réseau des infrastructures de transport. Il s'agit de « réaliser l'essentiel du nœud des communications de niveau régional et européen ». Ce secteur est la « grande réserve d'espaces permettant l'accueil d'équipements d'intérêt général pour l'agglomération et l'aire métropolitaine [...] ». Il doit permettre « l'accueil d'une part importante du développement économique de l'agglomération sur des sites diversifiés ». Le développement résidentiel est prévu à travers des actions de revitalisation des centres des communes et la poursuite de l'effort d'amélioration de l'habitat des ensembles des années 1960. L'enjeu pour la plaine de l'Est est d'y rehausser son image par la création d'un grand paysage en mettant en place une politique ambitieuse d'arborisation. L'activité agricole de production céréalière est maintenue, afin de conserver un bon équilibre entre zone urbaine et zone rurale.

Accueillir une part importante du développement économique de l'agglomération

Les projets cités par le schéma directeur sont nombreux. Il y a tout d'abord celui de Porte des Alpes, « site stratégique majeur pour l'agglomération ». Au sud d'Eurexpo, le long de l'aéroport de Bron, des terrains sont réservés pour l'accueil de futurs grands équipements ou d'activités. Le renforcement du pôle santé est également évoqué. La création d'un pôle d'affaires lié à la plateforme de Satolas et à la future gare TGV est projetée. Enfin, un « grand pôle économique à dominante industrielle » est réservé entre l'A43 et la voie ferrée Lyon / Grenoble : la zone des Quatre Chênes.

Poursuivre le développement résidentiel

Sans que cela constitue une innovation, le schéma directeur demande la poursuite de l'effort d'amélioration de l'habitat des ensembles années 1960 : copropriétés « sociales » de Saint-Priest, quartiers de Bron Parilly et de Bron Terrailon. Dans le même ordre d'idée, il rappelle la nécessité de maintenir et développer l'attraction des centres existants des communes – notamment Bron, Meyzieu, Genas, Décines – en renforçant leur animation commerciale et en diversifiant leurs fonctions.

Site d'organisation du réseau des infrastructures de transport

Le schéma directeur quadrille le secteur de la plaine de l'est d'infrastructures de transport : Boulevard Urbain Est ; déviation de Décines / Meyzieu ; projet de ligne T.C.S.P. périphérique qui permettrait de relier Vaulx-en-Velin à Saint-Priest et Vénissieux (ligne dite « A 8 ») ; autoroute A 432 ; projet de liaison Centre / Satolas (la « flèche » du schéma directeur, liaison autrefois appelée « Satolienne ») ; contournement TGV et liaisons régionales ferrées.

Protection de la plaine agricole

Le schéma directeur assure « l'équilibre entre zone urbaine et zone rurale en renforçant l'économie agricole et [en préservant] l'espace nécessaire au développement du trafic aérien autour de Satolas » (rapport de présentation – page 202). De fait, la plaine agricole est ainsi protégée au sud et à l'est de la déviation de Meyzieu ainsi qu'autour de la plateforme aéroportuaire.

Une politique de grands paysages

Un des objectifs importants du schéma directeur dans la partie est de l'agglomération est la création d'un « grand paysage ». Concrètement, cet objectif se traduit par la création d'un grand « V vert » à partir du Fort de Bron, de la butte de Chassieu et de Fort de Saint-Priest, par le prolongement du parc urbain de Parilly, par la création d'un autre parc urbain sur la butte de Chassieu et enfin par « un traitement paysager ambitieux de l'environnement de l'ouvrage de la rocade est ».

Evolutions années 1990 - 2000

Des évolutions importantes, sur la période 1990 / 2000, ont marqué le secteur de la **plaine de l'est**. Le boulevard urbain est a été en partie réalisé, et la rocade sud de Meyzieu mise en service. L'engagement du « V vert » est un autre fait marquant. L'opération « Porte des Alpes » voit son rôle s'affirmer autour des centres commerciaux et du parc scientifique. Les actions de développement de l'attraction des centres des communes se mettent en place. Leur animation commerciale progresse. L'effort d'amélioration de l'habitat des ensembles des années 1960 est conforme aux engagements des partenaires publics sur les secteurs de Développement Social Urbain (Saint-Priest Bel Air et Alpes Bellevue, Bron Parilly) malgré des retards sur les copropriétés (Bron Terrailon). On observe une veille à la qualité de l'habitat individuel, dont le développement dans ce secteur est important. Quant aux zones agricoles, elles se maintiennent.

Infrastructures : des réalisations

La rocade-est est ouverte au trafic dès 1993. La ligne à grande vitesse est mise en service l'année suivante. Le Boulevard Urbain Est (B.U.E.) est réalisé par phases successives (tronçon Champ du Pont ouvert en 2001). La rocade sud de Meyzieu est mise en service en 1999. L'A432 – tronçon du grand contournement autoroutier par l'est – est ouverte à la circulation en juin 2003. La liaison T.C.S.P. directe entre Lyon et Satolas ne desservira pas Eurexpo et Porte des Alpes (projet Léa – Leslys). Pour ce qui concerne la ligne T.C.S.P. dite « A 8 », elle est évoquée dans le P.D.U. mais non programmée. En revanche, l'Etat et les entreprises ferroviaires nationales projettent de nouvelles liaisons ferroviaires dont les fuseaux d'études concernent la plaine de l'est (contournement fret, LGV Lyon / Turin).

Engagement du « V vert »

Concernant le projet de « V vert », on relève la mise en œuvre de sa partie sud, mais on note aussi des retards dans l'aménagement de la partie nord. Mais ce projet est devenu une donnée intangible. Elle apparaît dans tous les partis d'aménagement, dans l'ensemble des études de préservation des espaces (projet "nature"), ou encore associé à une opération d'urbanisme (coulée verte plantée du parc technologique). Le « V vert » est confirmé dans le Plan d'Occupation des Sols communautaire, et même amplifié (branche Nord "épaissie" entre Décines / Meyzieu et Chassieu).

Une opération phare : Porte des Alpes

Le rôle structurant de l'opération « Porte des Alpes » se confirme, autour des centres commerciaux et de la constitution du parc scientifique. Les investissements réalisés par la collectivité ont été importants, et le haut niveau d'ambition affiché a été tenu en terme de produits et de qualité environnementale. Le concept de maisons de ville est expérimenté à grande échelle (175 logements) avec le concours des promoteurs privés. A noter l'engagement de la requalification du campus de Bron / Parilly qui profite de l'arrivée du tramway.

Actions sur les centres-villes

Les actions de maintien et de développement de l'attraction des centres existants des communes sont conduites en renforçant l'animation commerciale et diversifiant les fonctions. Les principes du schéma directeur – zonage de densification, mixité économique, accueil de locaux commerciaux dans les centres parallèlement au gel des grandes surfaces commerciales en périphérie – sont appliqués dans le cadre des Plans d'Occupation des Sols. Quelques actions marquantes peuvent être citées : Zone d'Aménagement Concertée (Z.A.C.) Mozart à Saint-Priest, avenue Franklin Roosevelt à Bron (tramway T2), réhabilitation du centre-ville de Genas. Le déclin du commerce des centres-villes semble enrayé.

Actions sur les grands ensembles d'habitat social

L'effort d'amélioration de l'habitat des ensembles des années 1960 est conforme aux engagements sur les secteurs D.S.U. (priorité de la Communauté Urbaine et de l'Etat), malgré certains retards sur les copropriétés comme à Bron-Terraillon. La requalification des quartiers de Saint-Priest Bel Air et de Bron Parilly est en grande partie réalisée. Leur desserte en tramway est désormais assurée.

L'habitat individuel

Une veille au maintien de la qualité résidentielle et à l'évolution de l'habitat individuel est assurée. L'impact de cette forme d'urbanisation est particulièrement important sur ce secteur. Une politique d'architecte de secteur est menée. L'application de zonage au Plan d'occupation des sols (UD) permet l'évolution diversifiée de l'habitat individuel, et l'ouverture à l'urbanisation progressive de certains secteurs (zones inscrites en urbanisation future ou en secteur agricole dans les parties sud de Décines et de Meyzieu).

Le maintien de l'ensemble des zones agricoles

Le zonage agricole est appliqué dans les P.O.S. non seulement en correspondance avec les zones agricoles du schéma directeur, mais aussi sur certains secteurs situés à l'intérieur du « territoire urbain » du schéma directeur (communes de Décines et de Meyzieu).

Evaluation – mesures des écarts

Les écarts entre orientations du schéma directeur et faits observés sur le terrain sont notables dans le secteur de la **plaine de l'est**. Ils concernent pour l'essentiel les sites économiques, le réseau des infrastructures, le développement d'une politique environnementale de qualité et les problèmes causés par le développement de la plateforme aéroportuaire de Saint-Exupéry.

Lignes de transport en commun : difficultés de réalisation - voire choix différents

Principal disposition du schéma directeur au plan de l'urbanisme et des transports, la liaison directe entre Lyon-centre et Saint-Exupéry via Eurexpo – la « flèche » de l'« arc » – a évolué. C'est la ligne du CFEL qui a pris son relais dans le Plan de Déplacements Urbains, sur un tracé très différent qui ne produira certainement pas les mêmes effets au plan de la structuration de l'est de l'agglomération. Dans le même temps, deux lignes de tramway ont été réalisées dont l'une jusqu'à Saint-Priest (T2), sur des tracés modifiés par rapport au schéma directeur de 1992. On notera également qu'il n'y a aucune concrétisation dans le Plan de Mandat du SYTRAL du projet de rocade T.C.S.P. nord / sud (ligne A 8) inscrite dans le schéma directeur et au P.D.U. et qui doit relier Vaulx-en-Velin à Vénissieux.

Difficulté dans la mise en œuvre du « V vert »

Le « V vert » souffre d'un manque de portage politique au niveau des communes. Il reste insuffisamment pris en compte dans les contenus de projets. Le départ de la pointe du « V » au niveau du fort de Bron semble irréalisable. Enfin, la constitution d'un parc urbain sur l'ensemble du secteur est (butte de Chassieu) n'a pas débuté.

Pas d'insertion paysagère de la rocade est

Notons aucune effectivité d'un traitement paysager ambitieux de l'environnement de l'ouvrage rocade-est. Nombre d'implantations sont extrêmement proches de la rocade. Bâtiments industriels, vastes zones de parkings attenantes, de faible qualité – même parmi les plus récentes implantations – font douter de la faisabilité d'un traitement environnemental très qualitatif susceptible d'apporter l'image d'un "parc industriel vert" comme le souhaite le schéma directeur.

Porte des Alpes : pas de synergie entre l'université et le parc scientifique

On observe une déconnexion relative de l'université Lyon II du parc scientifique. Ce dernier devait s'appuyer sur la présence universitaire comme effet de levier. Dans le même ordre d'idée, le projet d'un secteur de densité urbaine à fonction composite intégrant les extensions du pôle universitaire et les ensembles commerciaux est au point mort. L'installation des ateliers du tramway sur le site a, qui plus est, renforcé l'aspect fonctionnel et sectorisé du secteur (zoning).

Mise en œuvre partielle des sites de développement stratégiques

L'offre de sites pour l'accueil de grands équipements ou d'activités – hors les plus importants : Porte des Alpes et Mions / Corbas – n'est pas à la hauteur des ambitions. Le portage des sites de moyenne ampleur s'est révélé plus difficile (La Glayre par exemple). La destination économique des sols repérés au schéma directeur, notamment sur les sites stratégiques, est bien reprise dans les Plans d'Occupation des Sols. Mais les acquisitions foncières ne portent que sur certains des sites stratégiques. Ces derniers ont jusque-là été prémunis contre « les occupations hâtives et désordonnées ». Si des Zones d'Aménagement Concertées sont en cours de montage telle la Z.A.C. des Gaulnes à Jonage / Meyzieu, ailleurs, on ne note aucun avancement. Les freins sont dus aux effets de concurrence d'autres sites, aux coûts importants des aménagements à supporter par la collectivité, et au retrait de la promotion privée qui s'est rabattue sur les sites existants. Enfin, aucun grand équipement public nouveau n'a été implanté dans le secteur.

Des préconisations non prises en compte

Les premières réflexions sur le devenir des 300 hectares du site de Renault Trucks ne reprennent pas certaines orientations du schéma directeur. Le prolongement du parc urbain de Parilly est finalement envisagé sous une autre forme – une coulée verte. Le grand équipement d'agglomération voulu par le schéma directeur sur ce site n'a plus sa place dans un programme futur.

Actions de mise en valeur des zones industrielles limitées

Les actions de mise en valeur des zones industrielles existantes sont extrêmement limitées, ce qui au demeurant n'a pas nuit à leur occupation, sur le domaine public uniquement : plantations et création de pistes cyclables (Z.I. de Chassieu), non relayées sur le domaine privé ; essai de réorganisation des zones réglementaires par la différenciation des zones d'activités (U.I.) des zones commerciales (UX).

Le développement de l'aéroport obère celui des communes environnantes

Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) de l'aéroport de Saint-Exupéry renforce considérablement les contraintes de développement des communes limitrophes. Des pans entiers de la tâche résidentielle de communes comme Pusignan, Colombier-Saugnieu, Saint-Laurent-de-Mure, sont dorénavant pratiquement gelés pour tout développement. Mais la croissance très importante du trafic aérien sur la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry ces quinze dernières années n'a pas permis en parallèle l'émergence d'un pôle d'affaires à la hauteur des ambitions affichées.

Des questions pour l'avenir

La **plaine de l'est** reste une réserve d'espaces permettant l'accueil d'équipements d'intérêt général pour l'agglomération, de grandes zones d'activités et un développement résidentiel important. Elle conserve son rôle de plaine agricole de production céréalière. Le site d'organisation du réseau des infrastructures de transport pour réaliser l'essentiel du nœud des communications de niveau régional et européen, est toujours en phase de constitution. Mais des problèmes lourds pointent à l'horizon.

Infrastructures : des points à reprendre

Les grands principes de structuration des voiries et transport collectifs du schéma directeur, s'ils restent encore pertinents pour l'essentiel, sont à équilibrer avec la nécessaire promotion des modes de déplacement durables dits « modes doux ». Mis à part la voirie primaire entre le B.U.E. et la rocade Est à retravailler en fonction du Plan de Déplacements du Secteur Est, les grandes voiries de transit et d'accessibilité semblent ne pas être remises en cause.

Création d'un grand paysage à l'est : mouvement à amplifier

Le renforcement des politiques en faveur d'un meilleur environnement et le concept d'un « grand paysage » à l'est conservent toute leur légitimité. A ce titre, la tâche urbaine du schéma directeur peut sembler trop importante en certains endroits. Toutes les études ont donné une solidité certaine au « V vert » et l'ont même amplifié au sud des communes de Décines et Meyzieu. Sa délimitation était jugée bien trop "fine" à cet endroit. Malgré tout, préserver et concrétiser en acte ce concept du « V vert » oblige un portage et une gestion efficace des espaces concernés. Des solutions manquent aujourd'hui. L'évaluation des pratiques actuelles (gestion syndicale concertée, parc "nature" s'appuyant sur le potentiel existant) peut réorienter de nouvelles préconisations. La pérennité des zones agricoles est à ce prix.

Réévaluer les ambitions des politiques économiques

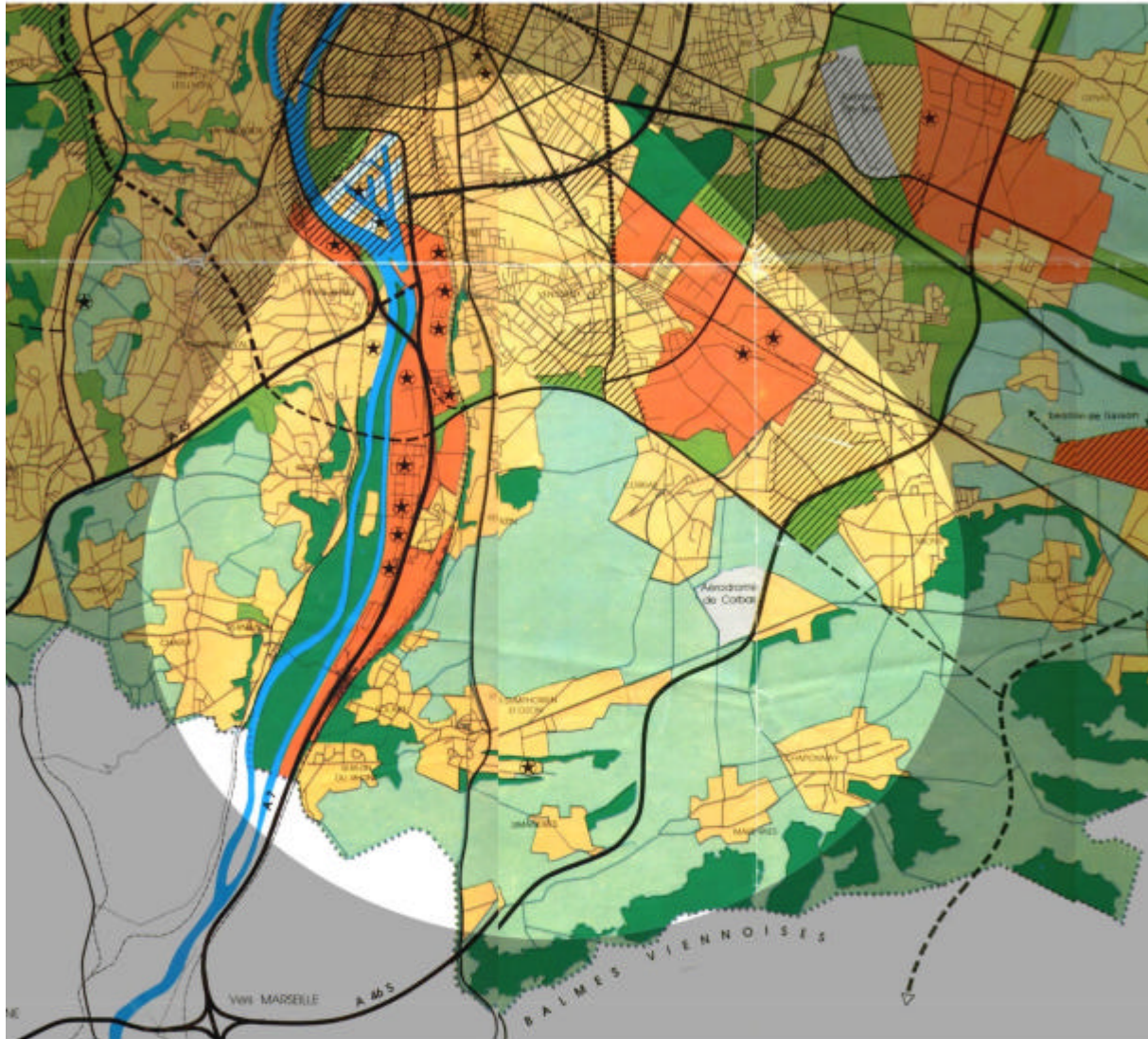
Les objectifs de requalification des zones industrielles existantes n'ont pas été atteints. Il n'y a pas eu de solutions apportées au problème de la cohabitation zones économiques / zones résidentielles. Mais cela n'a pas affecté l'attractivité des premières. Le développement du secteur de la logistique – peu sensible aux contraintes de qualité environnementale – a été sous estimé. L'ampleur des sites stratégiques du schéma directeur est à reconsidérer. A titre d'exemple, le secteur de Mangetemps à Mions au sud de la rocade A46 dans le site stratégique économique Corbas/Mions s'orienterait aujourd'hui vers une vocation différente. Enfin, la vulnérabilité de la nappe phréatique est à prendre en compte dans certains secteurs.

L'implantation des équipements publics doit tenir compte de l'avancement des réflexions : pertinence à Bron-Parilly ? A Carré de Soie ? Une question doit également être posée : quel avenir économique pour les secteurs situés à proximité de l'aéroport Saint-Exupéry compte tenu des contraintes liées au Plan d'Exposition au Bruit, au Programme d'Intérêt Général de l'Etat, aux prescriptions dictées dans l'avant-projet de Directive Territoriale d'Aménagement ?

Politiques en faveur des quartiers sensibles : aller plus loin

L'accélération à partir du début des années 1990 des politiques publiques en faveur de l'habitat, de la vie sociale des quartiers, du renouvellement urbain, sur un territoire particulier – la couronne est – est à mettre en avant. Mais l'effort d'amélioration de l'habitat des ensembles des années 1960 ainsi qu'une qualité accrue des services urbains se sont avérés insuffisants pour redonner une attractivité résidentielle à ce territoire. Le processus permettant de favoriser la mutation urbaine du secteur est à combiner avec un développement plus global (économique, social, services publics, produits logements). La recherche de la diversité de formes d'habitat doit être une priorité pour atteindre une certaine qualité résidentielle. Il n'est plus question, comme cela est écrit dans le rapport de présentation (page 202), de rechercher un développement en collectif sur les centres et en individuel dans le prolongement des quartiers existants.

RHÔNE AVAL - PLATEAU SUD-EST



DESTINATION GENERALE DES SOLS

- | | |
|---|--|
|  TERRITOIRE URBAIN |  SITE DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE |
|  GRAND POLE ECONOMIQUE A DOMINANTE INDUSTRIELLE |  VOIE STRUCTURANTE |
|  SITE NATUREL INALTERABLE |  VOIE STRUCTURANTE A L'ETUDE |
|  ESPACE D'INTERET PAYSAGE |  VOIE FERREE NOUVELLE (T.G.V.) |
|  ESPACE AGRICOLE |  VOIE FERREE |
|  PLATE FORME AEROPORTUAIRE |  METRO |
|  ZONE D'ACTIVITES PORTUAIRES A MAINTENIR ET A RECOMPOSER |  PROLONGEMENT METRO OU AUTRE TECHNOLOGIE (A L'ETUDE) |
|  AMENAGEMENT FLUVIAL (PROJET A L'ETUDE) |  ETABLISSEMENT EXISTANT PRESENTANT UN RISQUE TECHNOLOGIQUE MAJEUR (LOCALISATION INDICATIVE) |
|  PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR | |

Rhône Aval et Plateau sud-est

Terre d'accueil des installations industrielles lourdes de la chimie et de la mécanique, des grands équipements liés au transport et à la distribution, de toutes activités utiles pour le développement local mais peu nobles et peu valorisantes, le Rhône aval est encore considéré comme un secteur utilitaire pour la ville centre. Mais aujourd'hui il ne suffit plus d'être attractif pour les activités économiques.

Considéré comme un secteur d'extension de la ville sur l'arc des fleuves, en raison de sa position géographique et de son accessibilité, le territoire de Rhône aval devrait non seulement pouvoir maintenir sa vocation historique, mais aussi accueillir ou faire revenir maintes activités. Mais il doit les faire vivre en harmonie avec une ville résidentielle agréable à vivre pour ses habitants. Celle-ci reste encore aujourd'hui à promouvoir.

Objectifs du schéma directeur

Le schéma directeur oriente l'aménagement du secteur Rhône aval vers le développement du potentiel industriel et l'amélioration des centres des communes et des grands ensembles d'habitat social situés sur le plateau de Feyzin / Vénissieux. En matière d'infrastructures, son ambition porte loin avec le bouclage sud du boulevard périphérique, la réalisation des boulevards urbains sud et est, les prolongements de la ligne D du métro vers les Minguettes et Eurexpo, la création de deux lignes TCSP et le grand contournement est de Lyon (A 467) entre Satolas et Vienne. A noter que les secteurs de l'Ozon et des balmes viennoises font l'objet de mesures fortes de protection des sites naturels et agricoles, à l'exception du site stratégique des Quatre Chênes au nord.

Secteur d'accueil de grands sites d'activités

Le schéma directeur identifie ce territoire comme le site d'accueil des besoins industriels lourds de la chimie et de la mécanique, de nouvelles zones économiques (Puisoz, Saint-Fons nord, Vénissieux sud) et de grands équipements d'agglomération liés aux transports et à la distribution (plateforme logistique de Mions-Corbas, plateforme fret SNCF des Quatre Chênes).

Revalorisation de l'habitat

Le développement résidentiel est souhaité en habitat collectif sur les centres des grandes communes, incluant la poursuite de l'effort d'amélioration de l'habitat des grands ensembles des années 1960 (Vénissieux, Saint-Priest, Saint-Fons), et un développement résidentiel sous la forme d'opérations d'habitat individuel groupées autour des bourgs.

Mise en valeur du fleuve Rhône

Le schéma directeur renforce également le caractère touristique et les potentialités pour les loisirs nautiques le long du vieux Rhône (protection / valorisation des îles de la Table Ronde et de la Chèvre et des balmes d'Irigny), les sites de promenade et de détente nature notamment sur le secteur des balmes viennoises. La protection du val d'Ozon est assurée. L'activité agricole dans la plaine céréalière est renforcée.

Développement du réseau des infrastructures

Le schéma directeur préconise de développer la structuration urbaine le long de la ligne D du métro prolongé. La réalisation du bouclage sud du boulevard périphérique est inscrite par l'intermédiaire d'un pont sur le Rhône dans le prolongement de l'A45 à la hauteur de Saint-Fons. Une liaison entre le Tronçon Ouest du Périphérique et l'A7 est également prévue (barreau dit « d'Irigny ». Les créations du B.U.S. et du B.U.E. doivent permettre d' « améliorer la circulation générale, notamment l'accès aux grandes zones d'activités ». Enfin, l'amélioration de l'accessibilité du secteur est prévue par deux nouveaux projets de T.C.S.P. entre Vénissieux et Vaulx-en-Velin d'une part (ligne A8), et entre Saint-Fons, Vénissieux et La Part Dieu d'autre part (ligne A4).

Maintien de coupures vertes

Le schéma directeur renforce les protections sur les plateaux agricoles (plateau agricole des étangs, plaine agricole sud) et sur le site des balmes viennoises (classées « site naturel Evolutions années 1990 - 2000

Au plan des grandes évolutions qui auront marqué la période 1990 – 2003, le secteur **Rhône aval – plateau sud-est** aura connu un développement économique "au fil de l'eau". En matière d'infrastructures, des projets ont vu le jour (A 465, tronçon nord du B.U.S., B.U.E.). Des actions importantes ont été engagées pour renforcer et restructurer les centres-villes ainsi que pour l'amélioration du cadre bâti et du cadre de vie dans les grands ensembles. Les actions de mise en valeur du Rhône progressent.

Un développement économique accompagnant les tendances lourdes

On relève une certaine inertie du tissu industriel de la vallée de la Chimie, composé d'industries internationales avec des logiques externes. Les actions de requalification sont encore timides.

La commercialisation des grandes zones industrielles à Vénissieux, à Saint-Priest et Mions vont bon train, mais dans une logique principale d'extension ; peu dans une logique de réhabilitation des friches industrielles qui se font jour. Il faut relever dans la dernière période le démarrage de la plate forme logistique à Corbas liée au déplacement du marché-gare de Lyon.

Réalisation partielle du réseau d'infrastructures projeté

La réalisation partielle de la grande trame d'agglomération telle que prévue au schéma directeur n'est aujourd'hui que partiellement réalisée. Il faut noter la mise en service de l'A 46 sud (1993), du Boulevard Urbain Sud (2002). Pour ce qui concerne le Boulevard Urbain Est, sa réalisation est en cours et se fait par étapes successives (tronçon Z.I. Vénissieux aujourd'hui réalisé en 2 x 1 voie). En matière de transport en commun, les réalisations essentielles sont le prolongement de la ligne D jusqu'à la gare de Vénissieux, l'arrivée du tramway à Saint-Priest (prolongement ligne T2) en 2003.

Beaucoup d'efforts ont porté sur les tissus urbains existants

Des actions de requalification ont été engagées dans toutes les communes, donnant des résultats probants comme le montre l'enrayement du déclin du commerce de certains centres-villes, à l'exemple de celui de Saint-Fons. Au niveau du droit des sols, des modifications réglementaires sont apportées dans les P.O.S. pour inciter les promoteurs-constructeurs à plus de densification, de mixité économique et pour permettre l'accueil de nouvelles surfaces commerciales. On note enfin la réalisation d'opérations d'aménagement particulièrement soignées telles que la Zone d'Aménagement Concertée Long de Feuilly à Saint-Priest.

Des efforts importants d'amélioration de l'habitat des ensembles des années 1960 ont été menés, conformément aux engagements pris par les partenaires publics sur les secteurs Développement Social Urbain (priorité de la Communauté Urbaine et de l'Etat). Les actions de requalification enregistrent certains retards pour ce qui concerne les copropriétés (exemple du quartier Bel Air à Saint-Priest).

Des dispositifs de veille du maintien de la qualité résidentielle et de l'évolution de l'habitat individuel – dont l'impact commence à se faire sentir sur certains secteurs – sont mis en place par le biais d'architectes de secteur.

Environnement : premières actions

Des premières actions de mise en valeur du vieux Rhône et du plateau de Feyzin sont conduites telles que la remise en eau de certains bras du Rhône et le projet « nature » en cours sur le plateau adjacent.

Evaluation – Mesure des écarts

Dans le **secteur Rhône aval - plateau sud est**, les écarts entre évolutions réelles et orientations du schéma directeur sont non négligeables. Ces écarts portent sur le réseau des infrastructures porté dans le schéma, en partie remis en cause (A467) ou non encore réalisé (barreaux autoroutiers de Saint-Fons et d'Irigny). Ils portent également sur le réseau des transports en commun qui se structure indépendamment des orientations du schéma. Par ailleurs, des sites stratégiques inscrits au schéma sont encore aujourd'hui sans programmation ni effectivité, voire à repenser. Les actions de mise en valeur des zones industrielles existantes s'avèrent extrêmement limitées, ce qui, au demeurant, n'a pas nuit à leur occupation. Enfin et peut-être surtout, l'attractivité résidentielle du secteur Vénissieux / Saint-Fons est toujours aussi faible et la baisse démographique de l'ensemble des secteurs d'urbanisation des années 1960 / 1970 se poursuit.

Bouclage du périphérique : aucune décision n'est prise

Aucune décision concernant la réalisation du bouclage Sud du périphérique, notamment le franchissement du Rhône à la hauteur de Saint-Fons, n'est prise encore aujourd'hui. Cette décision est par ailleurs totalement dépendante de la présence des installations à hauts risques technologiques, de leur avenir, et des zones de prescriptions qui leur sont attachées.

Transports en commun : des retards

La comparaison entre orientations du schéma directeur et projets effectivement réalisés montre des difficultés dans la réalisation des lignes de transport en commun et surtout des choix différents avec l'abandon de l'extension de la ligne D du métro depuis Mermoz en direction d'Eurexpo sur l'axe est / ouest et le choix du tramway pour desservir Porte des Alpes. La ligne D s'arrête pour l'heure à la gare de Vénissieux.

Aucune perspective à moyen terme pour la liaison T.C.S.P. de Saint-Fons à Vaulx-en-Velin via Vénissieux (ligne « A8 »). La ligne TCSP entre Part Dieu et Vénissieux figure au Plan de Mandat du SYTRAL.

Des sites stratégiques à repenser

Pour ce qui concerne le site de Vénissieux - nord, le centre commercial s'est reconstruit sur son propre site. Il n'y a pas eu d'opération globale avec les sites du Puisoz et de Parilly qui restent des sites vierges. Le site stratégique de Vénissieux façade sud n'a aucune effectivité. Outre des activités, celui-ci devait accueillir un pôle d'enseignement et de formation. Aucune programmation n'est envisagée aujourd'hui. De plus, le parc (jardin) d'agglomération prévu au schéma directeur en façade sud du grand ensemble des Minguettes est contesté par les élus de la commune. La tènement situé au sud de la rocade est du site stratégique de Mions Corbas est déconnecté du reste de la zone. Cet espace se tourne vers une logique communale de loisirs récréatifs. Enfin, l'aménagement du site des Quatre Chênes – projet de plate forme de fret SNCF – n'est pas à l'ordre du jour, même s'il est mentionné dans l'Avant Projet de Directive Territoriale d'Aménagement comme une réserve de développement à très long terme.

Les actions de mise en valeur des zones industrielles ont été extrêmement limitées, ce qui, au demeurant, n'a pas nuit à leur occupation. Elles se sont résumées à des interventions sur le domaine public, des plantations et la création de pistes cyclables ; rarement relayées sur le domaine privé. Parallèlement, on assiste à une différenciation des zones d'activités (UI) des zones commerciales (UX) dans le P.O.S.

Une d'attractivité résidentielle toujours faible autour des grands ensembles

Une d'attractivité résidentielle faible et une baisse démographique sont les phénomènes marquants dans les secteurs d'urbanisation des années 1960 / 1970. Là, les situations difficiles perdurent. La croissance urbaine se reporte du coup en lointaine périphérie, entre 20 et 25 kilomètres du centre de Lyon ; et ce malgré les importants investissements engagés, comme entre autre sur le Grand Projet de Ville des Minguettes, et malgré des opérations de rénovation urbaine lourdes, des démolitions de tours, la reconstruction de produits habitat alternatif radicalement différents. Les réflexions actuelles portent sur des stratégies de renouvellement urbain autour des pôles d'échanges et sur les territoires desservis par les axes de T.C.S.P. (gare de Vénissieux, future ligne A4). Ce constat est plus qu'à nuancer sur le secteur sud-est et Ozon où là, bien au contraire, l'attractivité résidentielle se renforce (Saint-Symphorien-d'Ozon, Saint-Pierre-de-Chandieu, Chaponnay, ...) à tel point que les tensions sur le foncier deviennent très forte. Le prix du terrain nu viabilisé à bâtir atteignent des niveaux inquiétants (100 E / m² environ à Saint-Pierre-de-Chandieu).

Questions pour l'avenir

Une des cartes du schéma directeur – montrant les étapes du développement spatial de Lyon et de son agglomération – fait apparaître qu'en direction du sud de l'agglomération il n'existe pas de lignes de force du développement urbain au 20^{ème} siècle. Les observations actuelles sur le dynamisme de la ville (la localisation des chantiers et des investissements) vont encore dans ce sens, malgré les actions entreprises (Gerland, Confluent). La question essentielle pour l'élaboration du futur Schéma de Cohérence Territoriale pourrait être : comment assurer une meilleure inscription du secteur **Rhône amont** dans le développement de l'agglomération ?

L'avenir du port Edouard Herriot et de la vallée de la chimie : un examen est nécessaire

La présence des risques technologiques majeurs sur l'ensemble de la porte sud affecte non seulement l'urbanisation des communes, mais aussi la faisabilité des projets d'infrastructures comme la continuité du périphérique et du Tronçon Ouest du Périphérique (T.O.P.). De plus, à ces risques majeurs s'ajoutent les contraintes de la pollution industrielle qui affectent le développement du site. Ces questions doivent être impérativement examinées pour pouvoir envisager les conditions du développement industriel du site.

Les infrastructures routières : en faire une priorité ? En abandonner certaines ?

Les infrastructures ont un rôle primordial dans le développement de la Porte Sud. Aujourd'hui la Porte Sud est toujours bloquée dans son développement, car positionnée au-delà d'un noeud ferroviaire et autoroutier. Elle est lointaine, physiquement coupée de la ville centre et de son fleuve.

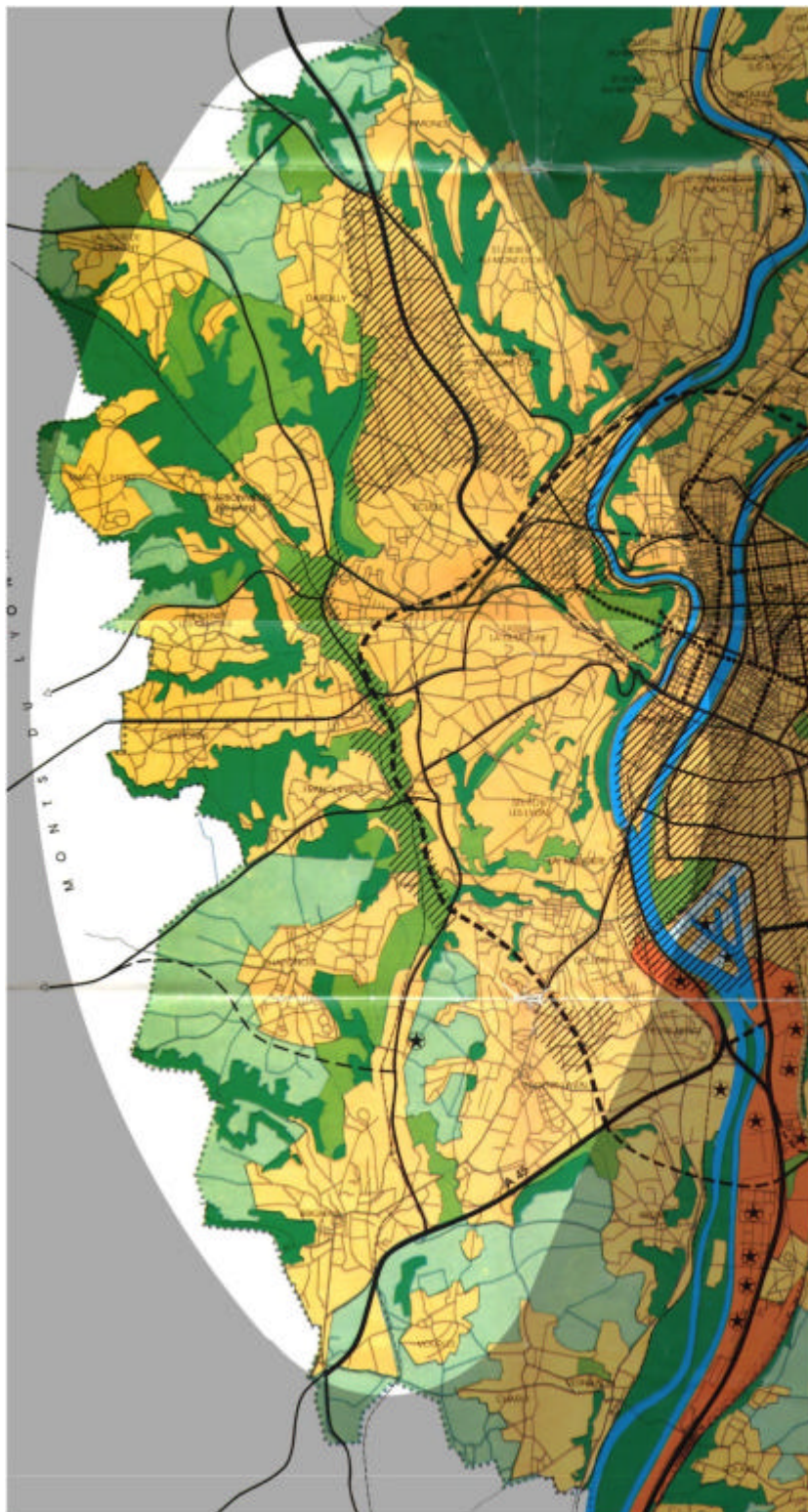
Comment retrouver une attractivité résidentielle à Oullins ou à Pierre Bénite en conservant le statut autoroutier de l'A7, véritable barrière entre les communes et leur fleuve ? Et comment transformer cette grande voirie en boulevard urbain, sans la réalisation du T.O.P. et du grand contournement ouest ? Seule une priorité politique affichée, des choix clairs et la mise en place d'une programmation et de moyens financiers forts pourraient permettre un renversement de tendance.

Secteurs résidentiels et territoires industriels : faut-il faire perdurer la politique de zoning ?

Outre les questionnements sur la pertinence de certains sites stratégiques – ceux situés en façade du B.U.S. par exemple – le secteur Rhône aval / plateau sud est souffre de coupures en tout genre. Les facteurs de continuités et les liens urbains sont essentiels pour cette partie du territoire. Le schéma directeur propose déjà la continuité du territoire urbain mixte – activité et habitat – en direction de la ville centre sur des territoires encore entièrement classés « industriels » dans le Plan Local d'Urbanisme. Il serait bon de développer ce concept de la ville mixte en direction de Saint-Priest, et ce malgré la présence des terrains industriels de Renault Trucks, déjà en voie de mutation.

Une politique environnementale à conforter

La politique environnementale et la mise en valeur et l'ouverture au public des espaces naturels et agricoles sont à conforter. Cela permettrait d'aller au-delà de certains choix du schéma directeur telle que la suppression du territoire urbain sur l'île de la table ronde. Cela permettrait également de s'interroger sur la pertinence de certains choix. Faut-il un parc public au nord du B.U.S. à Vénissieux, si, en direction du sud, le grand plateau agricole a de réels usages récréatifs et de loisirs pour les citoyens ? Tenir ce concept et ces principes obligeront un portage et une gestion efficace. Des solutions manquent aujourd'hui. L'évaluation des pratiques – gestion syndicale ou concertée, parc nature s'appuyant sur le potentiel et les qualités existantes – permettrait d'orienter les préconisations. La pérennité des zones agricoles est à ce prix.



PLATEAUX ET CÔTEAUX OUEST



Plateaux et Coteaux ouest

Le schéma directeur souligne les atouts de l'ouest lyonnais : une orientation résidentielle, la qualité de son patrimoine bâti et naturel, des sites industriels circonscrits et une amorce de tertiarisation de qualité. Les thèmes d'aménagement tournent autour de ces éléments : un développement économique mesuré, orienté sur des activités intégrables. Ce développement est soutenu par une amélioration de l'accessibilité routière et en transports en commun.

Dans les faits, des évolutions importantes sont à retenir. Tout d'abord, la poussée démographique vers l'ouest se fait désormais au-delà des limites du schéma directeur. Le développement économique est restreint aux grands sites qui étaient déjà dédiés aux activités. Sur le plan de l'organisation territoriale, la communauté de communes de la Vallée du Garon. L'agriculture est en difficulté. Le rééquilibrage social de ce territoire, souhaité par le schéma directeur, ne s'opère pas ; le Programme Local de l'Habitat peut cependant permettre d'inverser la tendance.

La question qui apparaît fondamentale pour l'avenir est celle de la cohérence du SCoT de l'agglomération lyonnaise, sous maîtrise d'ouvrage du SEPAL, avec les orientations – gestion des déplacements, politique de l'habitat, programmation des équipements commerciaux, localisation des emplois, ... – prises par les communautés de communes de l'ouest regroupées au sein du SCoT de l'Ouest Lyonnais, tant les limites ouest du schéma directeur apparaissent aujourd'hui peu pertinentes au regard des évolutions observées.

Objectifs du schéma directeur

Les objectifs du schéma directeur sont pluriels sur ce secteur. Si le rapport de présentation mentionne le nécessaire « maintien de la qualité des sites », « le maintien d'une agriculture périurbaine diversifiée » et « l'aménagement des vallons de l'ouest, en assurant la protection du patrimoine boisé » – trois orientations que l'on retrouve dans le plan de zonage – il cite la réalisation d'un certain nombre de déquipements : prolongement de la ligne B du métro et création d'un centre d'échanges vers l'Hôpital Lyon-Sud à Pierre-Bénite ; réalisation du Tronçon Ouest du Périphérique (T.O.P.) ; aménagement du technopôle Lyon Nord-Ouest et accueil d'entreprises de haute technologie en bordure des vallons de l'Yseron et de Charbonnières.

Améliorer les transports en commun

Le schéma directeur oriente l'amélioration des transports en commun dans le secteur ouest par une meilleure utilisation de voies ferrées existantes (lignes de Brignais, de l'Arbresle et de Lozanne), connectées au métro au niveau de la station Gorge-de-Loup. Le prolongement de la ligne B du métro vers Oullins et Pierre-Bénite permettra de valoriser un parc relais efficace connecté au T.O.P.

Améliorer les liaisons routières

Principal pour ne pas dire unique projet mentionné au schéma directeur, le T.O.P. doit permettre d'« améliorer les liaisons routières est / ouest ». Le rapport de présentation ajoute qu'il faut « rechercher,

dans des conditions compatibles avec les sites et la vocation résidentielle du secteur (passages en tunnel), le bouclage ouest du périphérique ».

Développer des sites économiques de haut niveau

Le site stratégique du plateau nord - ouest –technopole Lyon Nord Ouest / Techlid et zone d'études et de recherche d'Ecully – est la principale zone de développement inscrite au schéma directeur dans le secteur ouest. Elle est jumelée avec le secteur de Vaise au sud-est, tandis que les vallons de l'Yzeron et de Charbonnières plus au sud peuvent recevoir des activités de haute technologie ou tertiaires en accompagnement d'aménagements paysagers et de loisirs.

Développer l'attraction des centres des communes

En matière d'habitat, le schéma directeur préconise le développement de l'attraction des centres existants et la diversification de leurs fonctions.

Veiller au maintien de la qualité des sites

Les principaux secteurs où se développe l'agriculture périurbaine sont préservés. Les pentes de coteaux, les secteurs boisés, les zones de vallons sont protégés. Cependant, ces orientations de protection et de valorisation des paysages doivent permettre dans le même temps d'accueillir une infrastructure autoroutière (T.O.P.) et des activités économiques nouvelles (vallon de l'Yzeron, de Charbonnières).

Evolutions années 1990 - 2000

Depuis le début des années 1990, quatre faits marquants sont à retenir sur le **secteur des coteaux et plateaux ouest**. Tout d'abord, la poussée démographique vers l'ouest se fait désormais au-delà des limites du schéma directeur. Dans le domaine économique, les évolutions sont contrastées et les zones d'activités se développent sans grande cohérence. Sur le plan de l'organisation territoriale, la communauté de communes de la Vallée du Garon quitte le SEPAL, entraînant dans son sillage les communes de Vourles, Brignais et Chaponost. Enfin, en matière d'infrastructures, la situation ne s'est pas améliorée.

Poussée démographique hors schéma directeur

L'orientation résidentielle du secteur des coteaux ouest s'est confirmée. Mais entre 1990 et 1999, l'ouest lyonnais a connu une stabilisation démographique dans le Grand Lyon, et une augmentation en périphérie (Dommartin, Lentilly, Brindas, Vourles, Brignais). Sur les communautés de communes bordant le schéma directeur à l'ouest, les taux annuels de croissance de la population sont ainsi supérieurs à 1,5 % / an entre 1990 et 1999 avec un maximum dans les Vallons du Lyonnais où il a atteint + 2,5 % / an (+ 4.357 habitants pour une population totale de 22.182 habitants).

Développement économique : des évolutions contrastées

Le développement économique connaît des résultats contrastés même si le nombre d'emploi de la zone a progressé. Au nord, on observe une concentration d'activités tertiaires sur le site de Techlid, et un moindre développement sur les vallons de l'Yzeron - Charbonnières (sites stratégiques) et sur le reste du plateau nord ouest. Au sud, le développement économique se poursuit pour partie en dehors du schéma directeur, sans stratégie d'ensemble. En limite de Saint-Genis-Laval et de Chaponost, le "colmatage" des espaces libres le long de la D42 se poursuit. Entre Chaponost et Brignais, la Z.A.C. communautaire de Sacuny – 19 hectares – est en cours d'aménagement. Elle vise une activité économique de bon niveau (hautes technologies) ; les activités logistiques en sont exclues. L'ensemble de ce secteur – qui pourrait articuler son développement économique autour des axes RD 42 / RN 86 – n'intègre pourtant plus le même SCoT.

Accessibilité / mobilité : la situation ne s'est pas améliorée

Les déplacements restent une difficulté pour l'ouest lyonnais. On dénombre environ 100.000 véhicules / jour en moyenne sur l'A6 au nord de Fourvière et 105.000 sur l'A7 (traversée de Lyon). En heure de pointe, les voiries saturent en amont de l'agglomération : RD 42, RD 30, RD 25. Le trafic en provenance des deuxième et troisième couronnes de l'ouest est en constante augmentation et occasionne des perturbations croissantes dans la traversée des communes urbaines. Quant aux transports en commun, leur performance reste nettement insuffisante. Les débats sont intenses concernant l'extension et l'amélioration des lignes ferroviaires de l'ouest. La qualité de la desserte ferroviaire a été cependant améliorée sur la ligne de l'Arbresle. La Région développe un projet de modernisation du réseau de l'ouest lyonnais. La ligne de l'Arbresle doit faire l'objet d'une restructuration complète d'ici 2008. Quant aux lignes de Lozanne et de Brignais, intégrées à ce projet de modernisation, elles ne font pas l'objet de financements.

Côté parcs relais, la localisation de nouveaux ouvrages à créer pour répondre à la saturation de Gorge-de-Loup n'est pas arrêtée. Notons toutefois les 700 places du parc relais de Vaise qui va ouvrir prochainement. Le prolongement de la ligne B du métro n'est programmé quant à lui que jusqu'à Oullins.

Départ de la communauté de communes de la Vallée du Garon

En 1992, le périmètre du schéma directeur englobait les communes de Chaponost, Brignais et Vourles. Avec Montagny, ces communes se sont constituées en communauté de communes, rejoignant par la même occasion la structure porteuse du contrat de développement de l'ouest lyonnais (syndicat mixte ACCOLADE). Parallèlement, la communauté de communes de la Vallée du Garon s'est retirée du SEPAL. Elle a quitté le périmètre du schéma directeur de 1992 pour intégrer le SCoT de l'Ouest Lyonnais porté par le Syndicat Mixte de l'Ouest Lyonnais (SOL).

Le schéma directeur, comme sur les autres secteurs périphériques (val de l'Ozon, est lyonnais), est peu prescriptif sur ces trois communes. Au sein du secteur des coteaux ouest, Chaponost, Brignais et Vourles se situent de fait dans la deuxième couronne de l'agglomération lyonnaise. La perception qu'en ont les acteurs locaux n'est d'ailleurs pas celle d'un territoire faisant partie intégrante de l'agglomération.

Evaluation – Mesure des écarts

La comparaison entre orientations du schéma directeur et évolutions réelles révèle des écarts dans le **secteur des plateaux et coteaux ouest**. Ainsi, au niveau du réseau des infrastructures, les réalisations sont peu nombreuses. Le développement économique est lui restreint aux grands sites qui étaient déjà dédiés aux activités. L'agriculture est en difficulté. L'intégration paysagère du développement économique – symbolisée par les zones classées « site de développement stratégique » et « espace d'intérêt paysager » – se révèle complexe à réaliser. Le rééquilibrage social de ce territoire, souhaité par le schéma directeur, ne s'opère pas. Mais le Programme Local de l'Habitat peut permettre d'inverser la tendance.

Voiries : le statu quo

Les nouvelles infrastructures de voirie propres à dynamiser ce territoire selon *Lyon 2010 – T.O.P.*, nouveaux franchissements autoroutiers sur le Rhône (barreaux de Pierre-Bénite et d'Irigny) – n'ont pas été réalisées. Elles donnent lieu à un débat qui dépasse l'enjeu du secteur. Ajoutons que dans le P.O.S., le tracé du T.O.P. fait soit l'objet d'une prescription de « tracé à l'étude » permettant un simple sursis à statuer pour 2 ans, soit d'emplacements réservés correspondant au tracé du « Boulevard Urbain Ouest » (B.U.O.), infrastructure figurant dans les documents d'urbanisme depuis 1951.

Un développement économique restreint aux sites déjà dédiés aux activités

Le site stratégique du technopôle du plateau nord-ouest (Techlid) connaît un développement en deçà des ambitions affichées dans *Lyon 2010*. Le desserrement économique se confirme sur les communes extérieures du schéma directeur, même si l'évolution du nombre d'emplois est faible en valeur absolue. Le rôle de Vaise, pôle textile et pôle de technologies de l'information et de la communication, se renforce. Le concept de porte Vaise / Techlid ne semble pas fonctionner, même si Vaise renforce ses relations avec Techlid grâce au périphérique Nord. La volonté de structuration économique de l'axe Brignais - Chaponost (D 42), est un échec ; cet axe s'est largement développé sans organisation spécifique. Le pôle hospitalier Lyon-Sud connaît des problèmes de desserte (voirie et transports en commun) ; comme site stratégique de développement, il souffre des incertitudes qui pèsent sur les réserves foncières des hospices civils.

Une agriculture en difficulté

Le schéma directeur préconisait simplement « d'assurer le maintien d'une agriculture diversifiée, en limite d'urbanisation ». L'agriculture interstitielle des plateaux de l'ouest lyonnais est aujourd'hui en fort recul : plateaux fruitiers d'Irigny ; secteur de Vernaison ; polyculture des plateaux de l'ouest ; déprise agricole dans les Monts d'Or. L'activité agricole est en crise et les exploitations développent des stratégies spéculatives en lien avec la pression immobilière. Les reprises d'exploitations ne se font pas, et ce malgré la reconduite des zones agricoles dans les plans d'occupation des sols.

Complexité de l'intégration paysagère du développement économique

Les espaces d'intérêt paysager du schéma directeur – vallons de l'Yzeron et de Charbonnières – ont perdu leurs vocations de zones de développement économique ou de zones résidentielles "qualitatives", au profit d'une approche plus portée vers la préservation des paysages. Si il existe bien une prise de conscience collective sur la richesse de ce patrimoine naturel de proximité, il faut souligner que l'abandon des sites stratégiques des vallons est très lié à la non réalisation du T.O.P. La préservation des franges des vallons (classement « espaces d'intérêt paysager ») a empêché l'accueil d'activités nouvelles et d'équipements (notamment d'enseignement), comme le prévoyait le schéma directeur.

Pas de rééquilibrage social

Malgré les orientations du schéma directeur, l'ouest lyonnais est encore caractérisé par une faible mixité sociale. Le niveau moyen des revenus des ménages, le prix du foncier et l'orientation dominante de la production vers des logements individuels ne permettent pas de répondre à la volonté de diversification émise en 1992. La proportion occupée par le parc social reste extrêmement faible : 9,9 % en 2001 (source DGI – Atlas). Cependant, un frémissement est observé ces dernières années, liée aux nouvelles obligations légales (art. 55 loi S.R.U.). Ainsi, le nombre de 297 logements sociaux programmés en 2002 sur les secteurs coteaux ouest et val de Saône contrebalance presque le nombre de logements sociaux programmés à l'est (secteurs Rhône amont / aval et plaine de l'est).
(illustration à titre indicatif)

Le P.L.H. : une évolution majeure

A la suite de la Loi d'Orientation pour la Ville (L.O.V.) de 1991, le Programme Local de l'Habitat de la Communauté urbaine est approuvé en 1995 puis révisé en 2002. Il constitue une évolution majeure car ses orientations doivent être reprises dans les P.O.S. Les orientations du P.L.U. constituent les options d'aménagement les plus récentes produites sur ce secteur. Ils réaffirment les attentes du schéma directeur de 1992 en matière de politique de l'habitat, et les prolongent. L'enjeu de ce secteur consiste à « conforter et développer les secteurs centraux des communes dans le respect de leurs caractéristiques urbaines, architecturales et paysagères » et « à améliorer la qualité de desserte et d'accès en maîtrisant les trafics de transit ». « Dans les autres tissus, la diversité de l'habitat est à favoriser ».

Orientations du P.L.H. pour le secteur ouest

Pour la construction neuve, les orientations vont au rééquilibrage de la production du logement social sur l'ensemble du territoire communautaire, par son développement notamment au Centre et à l'Ouest ; l'encouragement du développement de l'habitat « intermédiaire », au sens du P.L.H. (coût abordable), sont préconisés. Pour la réhabilitation du parc ancien, important dans l'ouest, il s'agit de favoriser la réhabilitation du parc privé ancien, pour maintenir un « habitat social de fait » et de rendre possible, même si elles sont marginales, les opérations d'usage d'anciens bâtiments industriels ou agricoles, en prévoyant leur adaptation.

Questions pour l'avenir

La question importante pour l'avenir du **secteur des plateaux et coteaux ouest** est celle de la cohérence du SCoT de l'agglomération lyonnaise, sous maîtrise d'ouvrage du SEPAL, avec les orientations – gestion des déplacements, politique de l'habitat, programmation des équipements commerciaux, localisation des emplois, ... – prises par les communautés de communes de l'ouest regroupées au sein du SCoT de l'Ouest Lyonnais, tant les limites ouest du schéma directeur apparaissent aujourd'hui peu pertinentes au regard des évolutions fondamentales des territoires.

Transports : réfléchir à une échelle métropolitaine - Rechercher un effet "réseau"

La question des déplacements est majeure sur ce secteur. Il existe de forts enjeux d'articulation des déplacements entre les secteurs périurbains de l'ouest (Mornant, Brignais, Chaponost, l'Arbresle, ...) et l'agglomération lyonnaise. Concernée au premier chef, la modernisation de l'offre en transports collectifs est trop pénalisée par la séparation des modes, celle des autorités (P.T.U. trop réduit) et des exploitants. Les réseaux dialogues trop peu entre eux. Les interfaces sont encore peu performantes. L'amélioration de la ligne SNCF de Brignais est envisagée par la Région, mais sans échéance. Le désengorgement des parcs relais de Gorge-de-Loup et de Vaise par l'implantation d'un nouveau parc relais plus à l'ouest lié à un axe T.C.S.P. performant est nécessaire. Les emprises – discontinues – de l'ex-chemin de fer Vaugneray pourraient être exploitées pour réaliser une ligne T.C.S.P. sur l'axe Craponne – Vaugneray.

Quelles capacités constructibles pour l'ouest lyonnais ?

Sans viser l'équilibre est-ouest de l'agglomération en terme de réserves de terrains constructibles, l'agglomération ne doit-elle pas retrouver à l'ouest des marges de manœuvre au niveau foncier ? La question de 1992 concernant le « rééquilibrage social à travers l'offre de logement » a été à nouveau posée par la révision du P.O.S. en 2001. Quelles sont les perspectives objectives aujourd'hui ? Quelle est l'approche globale en terme d'emplois, de desserte par les transports collectifs, de formes urbaines, de localisation du foncier ?

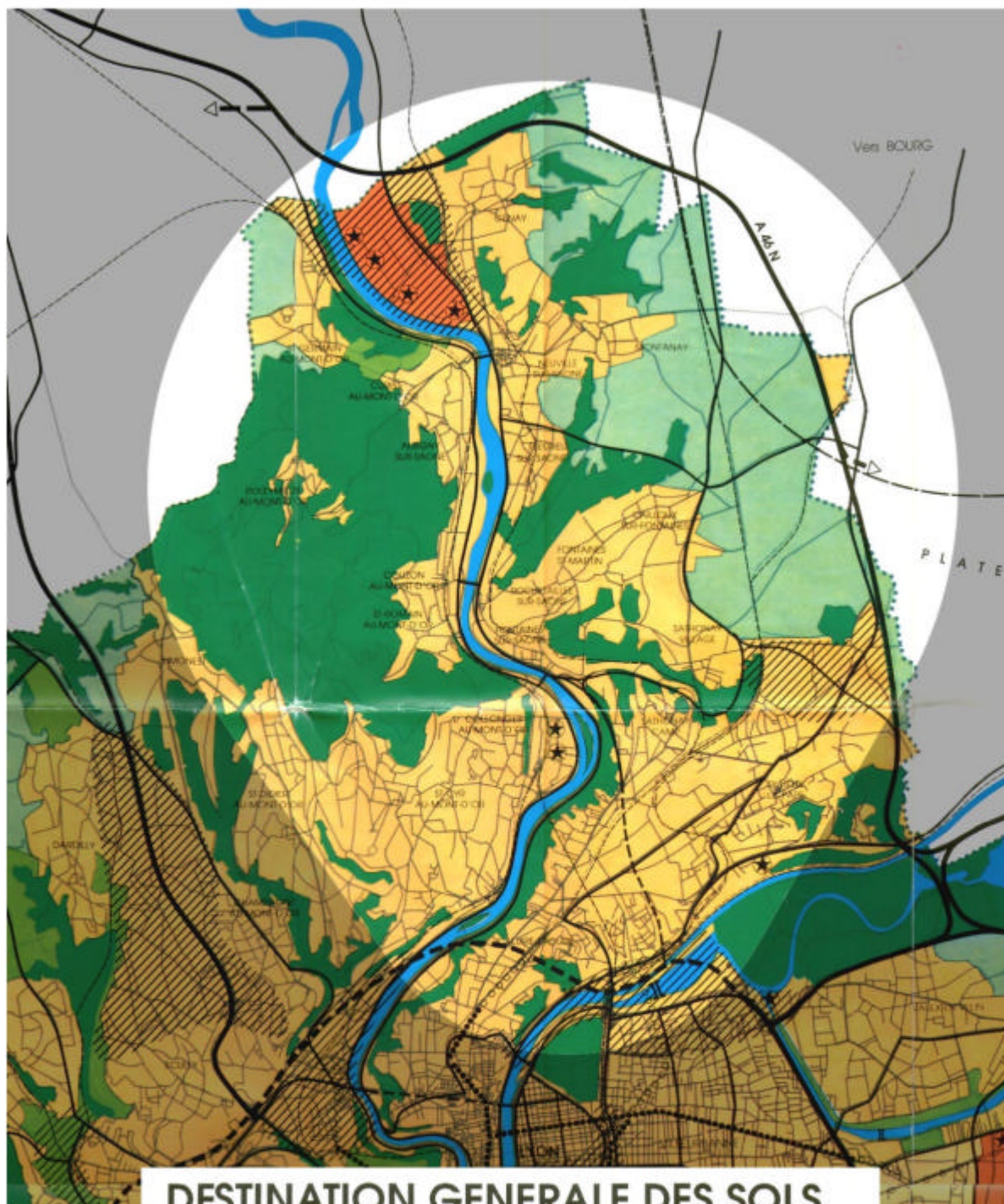
Agriculture périurbaine

Quel soutien peut être apporté à l'agriculture périurbaine de l'ouest ? L'adaptation à la multifonctionnalité et la modernisation des modes de productions et de distribution est urgente. ACOLADE a développé une stratégie intégrée en faveur de l'agriculture particulièrement intéressante. Un projet commun / complémentaire avec les coteaux du lyonnais est-il envisageable ?


















Habitat / structuration urbaine

L'avenir de certains quartiers-clés tels la Saulaie à Oullins ou La Duchère à Lyon est à examiner. L'organisation du territoire autour de l'A45 (secteur Irigny, Saint-Genis-Laval, Pierre-Bénite) est une question fondamentale.

MONTS D'OR - VAL DE SAÔNE



DESTINATION GENERALE DES SOLS

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | TERRITOIRE URBAIN |  | SITE DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE |
|  | GRAND POLE ECONOMIQUE A DOMINANTE INDUSTRIELLE |  | VOIRIE STRUCTURANTE |
|  | SITE NATUREL INALTERABLE |  | VOIRIE STRUCTURANTE A L'ETUDE |
|  | ESPACE D'INTERET PAYSAGE |  | VOIE FERREE NOUVELLE : T.G.V. |
|  | ESPACE AGRICOLE |  | VOIE FERREE |
|  | PLATE FORME AEROPORTUAIRE |  | METRO |
|  | ZONE D'ACTIVITES PORTUAIRES A MAINTENIR ET A RECOMPOSER |  | PROLONGEMENT METRO OU AUTRE TECHNOLOGIE (A L'ETUDE) |
|  | AMENAGEMENT FLUVIAL (PROJET A L'ETUDE) |  | ETABLISSEMENT EXISTANT PRESENTANT UN RISQUE TECHNOLOGIQUE MAJEUR (LOCALISATION INDICATIVE) |
|  | PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR | | |

Monts d'Or et Val de Saône

Les Monts d'Or et le Val de Saône constituent deux ensembles naturels « ossatures de ce territoire ». Leur mise en valeur représente un « enjeu d'agglomération ». La présence de la Saône est un atout pour la qualité des espaces publics des communes riveraines. Il permet le développement des loisirs nautiques ; le premier plan bleu date de 1991. L'un des espaces les plus attractifs de l'agglomération de ce point de vue doit pouvoir préserver la qualité de son environnement exceptionnel. Mais cette qualité n'interdit pas – bien au contraire – le développement résidentiel. Les activités s'inscrivent en complément de cet environnement. Bien sûr la perspective d'ouverture de l'A46 nord et de la rocade-est est perçue comme une opportunité. L'amélioration des liaisons en direction de ces deux nouvelles voiries est programmée pour désengorger les voies des berges de Saône. A terme, un aménagement multimodal est envisagé sur la zone de Saint-Germain-au-Mont-d'Or. Concernant les transports en commun, l'interconnexion de la ligne ferroviaire Lyon / Trévoux – ouverte au trafic voyageurs – avec une ligne T.C.S.P. partant de Caluire / Rillieux-la-Pape, est envisagée.

Objectifs du schéma directeur

Les principales vocations assignées à ce secteur par le schéma directeur sont le développement résidentiel, la préservation des espaces boisés et des sites paysagers (massif des Monts d'Or et berges de la Saône), la mise en valeur touristique et l'accueil de nouvelles activités nécessitant une offre logistique de qualité (Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Genay-Neuville, plateau nord près A 46 N).

Augmentation des capacités d'accueil de nouveaux habitants

Le schéma directeur augmente sensiblement les surfaces d'extension urbaine au détriment de « certaines zones agricoles enclavées » et en frange de certaines communes telles Rillieux-la-Pape et Sathonay. Dans le même temps, le rapport de présentation évoque le développement de l'attraction des centres existants « en renforçant leur poids commercial et culturel.

Protection des sites naturels et agricoles

Le schéma directeur assure la protection des sites des berges de la Saône et du massif des Monts d'Or. En accompagnement des sites naturels, il évoque la recherche de moyens pour pérenniser l'activité agricole et maintenir le « couvert végétal » (Dombes).

Amélioration du réseau des infrastructures routières et de transport en commun

En partie est, le schéma directeur évoque l'amélioration des liaisons routières en direction de l'A46 N pour soulager le trafic des voies des berges de Saône. Il demande la mise en place de nouveaux franchissements sur la Saône. Le périphérique nord doit lui bénéficier d'une « bonne insertion urbaine ». La connexion de la ligne SNCF de Lyon / Trévoux avec l'axe T.C.S.P. à créer dans le secteur de Caluire-et-Cuire et de Rillieux-la-Pape est le seul projet de transport en commun mentionné (rapport de prés., p. 218).

Développement des surfaces dédiées aux activités

Dans le domaine économique, le schéma directeur mentionne le développement de la zone d'activités de Neuville-Genay qui doit « prendre en compte les risques technologiques majeurs », l'accueil possible « à long terme » d'activités industrialo-portuaires à Saint-Germain-Mont-au-d'Or, ainsi que l'utilisation du site des maraîchers de Caluire-et-Cuire « dans un ensemble paysager de haute qualité ».

Evolution des années 1990 - 2000

L'ambition de qualité et de protection des espaces naturels promue par le schéma directeur a été bien relayée. Mais le **secteur Monts d'Or – val de Saône** fait l'objet d'une forte pression de la demande en terrains constructibles. La production de logements est encore trop monofonctionnelle. L'emploi dans ce secteur a peu progressé. La question des déplacements est au cœur des préoccupations.

L'ambition de qualité et de protection des espaces naturels a été bien relayée

Le schéma directeur met l'accent sur les enjeux de protection (site naturel inaltérable des Monts d'Or, mise en valeur des berges de Saône, pérennisation de l'agriculture). Cette ambition a abouti à la mise en place de chartes concernant le patrimoine bâti des Monts d'Or et du "Franc lyonnais". Elle a débouché sur le projet

"nature" des Monts d'Or (premier projet nature de l'agglomération), objet de la première convention entre le Grand Lyon et la Chambre d'agriculture. Elle a donné naissance aux projets nature des berges de Saône, de Rillieux - Sermenaz, des Echets ainsi qu'à la réalisation du Plan Bleu. L'urbanisation des communes de bords de Saône s'est ainsi ouverte sur les berges avec une recherche de liaisons entre les centres des communes et les rives du fleuve (réalisation d'espaces publics et de cheminements).

Un secteur qui fait l'objet d'une forte pression de la demande en terrains constructibles

Ainsi, le taux de constructions nouvelles en 1999 par rapport au parc de logements de 1990 est en général compris entre 16 et 25 % dans les communes du secteur des Monts d'Or et du val de Saône, et parfois même supérieur à 25 % (Montanay, Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin). Il faut noter cependant que les dynamiques en construction neuve s'opèrent désormais à l'extérieur du schéma directeur, en direction du Beaujolais et du secteur des Dombes.

Une production de logements encore trop monofonctionnelle

Mais la part des logements sociaux sur les résidences principales est en moyenne sur le secteur ouest inférieure à 10,5 % (à l'exception des communes de Neuville-sur-Saône, d'Albigny-sur-Saône et de Saint-Germain-au-Mont d'Or), soit une proportion extrêmement faible. A titre de comparaison, cette part est en moyenne de plus de 40 % dans les communes de la couronne est du schéma directeur.

Un secteur où l'emploi a peu progressé

C'est un territoire du schéma directeur où en revanche l'emploi a peu progressé entre 1990 et 1999, en dehors des secteurs de Neuville / Genay et de Dardilly / Champagne-au-Mont-d'Or.

Les déplacements au cœur des préoccupations

Les points de congestion notables sont les voies des berges de Saône la traversée des bourgs – Neuville, pont de Couzon, Fontaines-sur-Saône, Collonges-au-Mont-d'Or, Ile Barbe, Vaise – et le partage de la voirie départementale, difficile (contraintes de sécurité pour aménagements vélo, piéton, transports en commun). Les communes du Franc Lyonnais déplorent les effets du shunt du couloir de la Saône en direction de l'A46 qui accroît le trafic d'échange à travers le plateau. De nombreux points de congestion sont situés sur les autres secteurs, à l'ouest de la RN 6 et plus à l'est à Rillieux-la-Pape, à Caluire-et-Cuire, sur le pont Poincaré, au niveau de la montée des Soldats et de la montée de la Boucle. Ces points de congestion nécessitent une approche globale – et tous modes – de la question des déplacements.

Evaluation – Mesure des écarts

L'organisation des déplacements s'avère une question mal résolue. Beaucoup de projets de transport en commun sont en suspens. La vocation industrielle du **secteur Monts D'or – val de Saône** est encore prégnante. Le territoire agricole fonctionne à deux vitesses. Et des secteurs fragiles : celui des maraîchers à Caluire-et-Cuire et le site de Sermenaz surplombant le canal de Jonage.

L'organisation des déplacements : une question mal résolue

Si la réalisation de TEO – tronçon nord du périphérique – est intervenue en 1996, celle du tronçon ouest – le « T.O.P. » – n'est qu'au stade des réflexions préalables.

Transport en commun : beaucoup de projets à long terme

La réouverture de la ligne Lyon / Trévoux à la circulation des Trains Express Régionaux est défendue par les élus du secteur. Mais elle se heurte notamment à des difficultés techniques importantes : goulot d'étranglement ferroviaire, compatibilité des sillons TER et des sillons TGV. Mais l'enjeu est de taille et des engagements pourraient être pris. La Région Rhône Alpes, nouvelle autorité organisatrice, affiche sa priorité en faveur de la ligne Lyon / Bourg-en-Bresse.

Une vocation industrielle encore prégnante, et la recherche d'un tertiaire de qualité.

Les Espaces d'Intérêt Paysager ou E.I.P. – vallon de Serres, Méridien, La Liasse – ont perdu leur vocation de zone de développement économique ou de zone résidentielle " qualitative " inscrite au schéma directeur, au profit d'une approche plus protectrice. Ce concept d'E.I.P., qui reste intéressant, notamment sur des portions de territoire les moins ténues, est à faire évoluer.

Un territoire agricole à deux vitesses

Les Monts d'Or connaissent une déprise agricole forte qui date de l'après guerre. Les investissements de la collectivité pour les reprises d'exploitations sont difficiles. Au contraire, le Franc Lyonnais est l'un des secteurs agricoles les plus mécanisés et les plus dynamiques de l'agglomération. Les difficultés de cohabitation entre les activités agricoles et les réalités de fonctionnement de ces bourgs gagnés par l'urbanisation deviennent importantes.

Le secteur des maraîchers sur la commune de Caluire-et-Cuire

Le secteur maraîcher, protégé sur l'ancien S.D.A.U. de 1978, a été classé en zone urbanisable dans le schéma directeur de 1992. Mais en fait le site des maraîchers à Caluire-et-Cuire – un « ensemble paysager de haute qualité pour l'accueil d'activités économiques associées à des espaces naturels » – ne s'est en réalité pas développé. Ce secteur est dans les faits peu accessible. Or le zonage urbain du schéma directeur de 1992 fait planer une menace sur une activité agricole aujourd'hui toujours dynamique qui assure un rôle majeur de coupure verte.

L'avenir du site de Sermenaz

Lyon 2010 prévoit sur le secteur de Sermenaz – situé au sud-est de la commune de Rillieux-la-Pape – un parc urbain, un « point de découverte de l'agglomération ». Aujourd'hui le "projet nature" développé sur ce site sensible bordant l'A 46 a du mal à trouver ses marques.

Des projets oubliés ou en suspens

Le projet *Villa urbana* – un parc d'activités sur le site de la Feyssine de Villeurbanne – a été abandonné au profit d'un aménagement de type "parc nature". La zone d'activités de Genay-Neuville (site stratégique de *Lyon 2010*), qui devait être consacrée « à l'accueil d'activités nouvelles », se heurte dans la réalité à la question des risques industriels. Son évolution plus au nord en direction de l'A 46 est encore possible, sous condition. Une étude de faisabilité est en cours. Une liaison verte du centre bourg aux bords de Saône est programmée. Le quartier Saint-Clair s'est amélioré grâce à des opérations de démolition et à la création d'un parc. La réalisation du périphérique l'a profondément modifié ; on s'interroge sur son devenir.

Questions pour l'avenir

Une première analyse des écarts entre options du schéma directeur et politiques engagées sur le terrain dans le **secteur Monts d'Or – val de Saône** montre que les enjeux du prochain ScoT devraient porter sur les déplacements, la question foncière, les questions agricoles et la création de parcs d'agglomération.

Les déplacements

C'est une question prioritaire pour ce secteur. Elle cristallise les débats sur le développement urbain de chacune des communes. Les perspectives à long terme sont intéressantes et mais les controverses sont nombreuses avant de déboucher sur un consensus sur les priorités. Réouverture de la ligne Lyon / Trévoux ? Relance de la ligne Lyon / Bourg-en-Bresse ? Amélioration des liaisons vers la gare de Sathonay qui souffre d'un manque de performance ? Efficacité réelle de la ligne A 5 projetée par le SYTRAL ? Quelles capacités pour les parcs relais de Rillieux-la-Pape, de Saint-Germain-au-Mont-d'Or ? Faut-il les compléter par la localisation des futurs parcs relais en dehors de la Communauté Urbaine ?

La question foncière

En matière de zones urbanisables, les Plans d'Occupation des Sols des communes ont été plus restrictifs que le schéma directeur. Ce qui entraîne des pressions foncières qui déstabilisent les exploitations agricoles, notamment vers le nord. Le Scot pourrait être l'occasion d'une remise à plat de l'offre constructible. Mais quelle doit en être les modalités, compte tenu notamment des problèmes de déplacements que connaît ce secteur ? Sont en suspens les questions de la dévolution des terrains à bâtir, les formes d'habitat, les délocalisations commerciales, les déplacements, le devenir des activités et leur diversification. La cohérence des dispositions d'aménagement au-delà du périmètre du schéma directeur nécessite une coordination avec les intercommunalités dépendant de SCoT limitrophes : communautés de communes de Monts d'Or – Azergues, secteur des Echets (projet de nouvel échangeur sur l'A 46). Autres questions posées : le devenir des terrains militaires de Sathonay Camp et l'avenir du PERICA, parc d'activités en cours de mutation.

La question agricole et la création de grands parcs

Le projet de mise en valeur du Fort de Vancia, acquis par le Grand Lyon, et du territoire qui le jouxte, reste à concevoir. L'avenir du site de Sermenaz (80 hectares) : un parc d'agglomération sur ce secteur. Les liens physiques entre le plateau de la Dombes et le secteur Miribel - Jonage peuvent être améliorés par un projet coordonné de mise en valeur. L'évolution du concept d'« espace d'intérêt paysager » du schéma directeur pourrait permettre le traitement des lisières entre espaces naturels et zones bâties, notamment en bordure de vallons boisés.

Questions à mettre en débat

Le forum organisé par l'Agence d'urbanisme le 13 novembre 2003 à Bron, qui a réuni les élus de l'ensemble des syndicats mixtes porteurs de SCoT, a été l'occasion de formuler quelques **questions à mettre en débat** propres à chacune des structures porteuses de SCoT, formulés à partir des premiers éléments de bilan ou de diagnostic (selon le stade d'avancement des schémas).

Voici les thèmes évoqués dans la fiche de présentation du territoire couvert par le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (carte jointe) :

- ✓ La **mise en cohérence des politiques d'agglomération** et des documents de planification sectoriels (Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial, Plan de Déplacements Urbains, Plan Local d'Urbanisme, Programme Local de l'Habitat, Schéma hôtelier, Charte de l'écologie urbaine, Schéma de développement universitaire)
- ✓ **L'articulation des politiques communautaires** avec les politiques publiques des communes et intercommunalités situées à l'extérieur de la Communauté urbaine
- ✓ La coordination avec les orientations et les contenus des **SCoT périphériques**
- ✓ La prise en compte des **grands projets d'infrastructures** :
A l'intérieur du SCoT : TOP, barreaux d'Irigny et de Pierre-Bénite, requalification de l'axe A6-A7 dans sa traversée de Lyon, arrivée d'A45, contournement fret : quelle articulation avec les choix des élus locaux en matière d'urbanisation et de développement durable ?
Hors périmètre SCoT : A48, contournement ouest de Lyon (COL), contournement ferroviaire (fret), LGV Lyon / Turin : quels impacts sur les politiques publiques conduites dans le périmètre du SCoT de ces projets inscrits dans le projet de D.T.A. et dans le schéma de service collectif transport ?
- ✓ La consolidation d'une trame verte d'agglomération destinée à fournir à l'ensemble des habitants de l'agglomération un cadre de vie de qualité
- ✓ L'enjeu de **maîtrise de l'étalement des villes**, à examiner désormais à l'échelle des SCoT de la région lyonnaise
- ✓ Une offre de **transports en commun** qui mise sur la complémentarité des différents modes (bus, métro, tramway, TER, autocars interurbains, voitures) et l'interconnexion des réseaux ferrés urbains et interurbains (tram train)
- ✓ La reconstitution de **réserves foncières** permettant aux collectivités de disposer des marges de manœuvre pour réaliser les investissements nécessaires (espaces verts, transports en commun, équipements, logements) pour préparer l'avenir et construire une agglomération plus belle, plus solidaire, plus équitable.
- ✓ La **maîtrise des risques environnementaux**, notamment en matière de risques technologiques, mais aussi en ce qui concerne la gestion des déchets, de l'eau
- ✓ La **revalorisation de certains secteurs urbains**, notamment de la 1^{ère} couronne est
- ✓ La **prise en compte des projets urbains** (Carré de Soie, Confluent, Givors-centre, ...)
- ✓ La **prise en compte des nouveaux champs** (culture, sports – loisirs, éducation, formation), à l'échelle intercommunale

Bibliographie

Programme local de l'habitat : diagnostic

AGENCE D'URBANISME DE LYON, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON
01/12/1994, 313 p.

Programme local de l'habitat : aire urbaine de Lyon – Communauté urbaine : éléments de diagnostic.

AGENCE D'URBANISME DE LYON, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, DDE DU RHONE
02/2002, 17 p.

Programme local de l'habitat : actualisation du programme d'actions

COMMUNAUTE URBAINE DE LYON
12/2002, 190 p.

Le logement dans le département du Rhône et dans le Grand Lyon.

AGENCE D'URBANISME DE LYON
12/2002
46 P. + annexes

Exploitation régionale du fichier marché immobilier des notaires.

AGENCE D'URBANISME DE LYON, OBSERVATOIRE REGIONAL DE L'HABITAT ET DU
LOGEMENT RHONE-ALPES
12/2002
68 p. + annexes

Quid n° 17 : les loyers dans le parc privé de l'agglomération lyonnaise.

AGENCE D'URBANISME DE LYON
12/2002

Observatoire territorial du contrat de ville de l'agglomération lyonnaise : rapport annuel - indicateurs sociaux.

AGENCE D'URBANISME DE LYON, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, PREFECTURE DU
RHONE
03/2003
rapport annuel 53 p – annexes p 33

Grand enjeux territoriaux de l'agglomération lyonnaise ,

AGENCE D'URBANISME DE LYON, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, DDE DU RHONE
170 pages
Mai 1999, 2001,

Première couronne est de l'agglomération lyonnaise, synthèse : Eléments de repère, enjeux et propositions d'axes de travail,

AGENCE D'URBANISME DE LYON, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, DDE DU RHONE
Mai 2001, 38 p + annexes.

Plan de Mandat 2001-2007

Grand Lyon
67 p

Charte de l'écologie urbaine du Grand Lyon

Plan d'action 1992-1995
Plan d'action 2001
Mission écologie urbaine du Grand Lyon

Schéma d'Urbanisme Commercial de l'agglomération lyonnaise

Février 1994

Conseil Général du Rhône, Chambre de commerce et de l'industrie de Lyon, Chambre des métiers du Rhône, Mission développement économique du Grand Lyon, Agence d'Urbanisme.

51 p

Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise

Avant-projet

Juillet 2003

67 p

Vers un aménagement coordonné de la région lyonnaise

Livret de l'inter-Scot

Novembre 2003

Agence d'urbanisme, syndicats mixtes des neuf Scot de l'aire urbaine de Lyon

71 p.

7^{ème} enquête sur les comportements d'achats des ménages de la région lyonnaise

2002-2006

Grand Lyon, Conseil général du Rhône, CCIVB, CCIL, Chambre des métiers du Rhône

Quid n° 7 : l'enseignement supérieur et la vie étudiante

AGENCE D'URBANISME DE LYON

09/1996

Schéma directeur du développement hôtelier

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, la Communauté Urbaine de Lyon, la Ville de Lyon, l'Office de Tourisme du Grand Lyon et la Chambre de Métiers

1998

Schéma régional de l'organisation sanitaire de Rhône-Alpes

1999-2004

ARHRA

68 p

Schéma de Développement Economique

Un projet économique pour l'agglomération lyonnaise

Agence d'Urbanisme

Janvier 2002

370 p

Stratégies urbaines et outils de planification de la ville et des transports : bilan et réflexions.

AGENCE D'URBANISME DE LYON, FNAU, PREDIT, BEAUCIRE (F.), DUFLOS (E.), TURCHETTI (I.)

ROSALES (S.)

09/1999

19 p.

La Mobilité résidentielle dans l'aire urbaine de Lyon : Insee recensement de la population 1999 :

tome 1 : analyse.

tome 2 : fiches statistiques.

tome 3 : exploitation complémentaire flux d'arrivées.

tome 4 : exploitation complémentaire flux de départs.

AGENCE D'URBANISME DE LYON, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON

06/2002 à 1/2003

Fiches Scot au recensement 1999 : démographie, activité, déplacements, logements, catégories socio-professionnelles, emplois.

AGENCE D'URBANISME DE LYON

09/2003

non pag.

Fiches intercommunalités au recensement 1999 : démographie, activité, déplacements, logements, catégories socio-professionnelles, emplois.

AGENCE D'URBANISME DE LYON

02/2002

non pag.

Atlas régional des transports Rhône-Alpes.

OBSERVATOIRE REGIONAL DES TRANSPORTS RHONE-ALPES

Référence : Conseil régional Rhône-Alpes

2003

44 p.

Principaux résultats de l'enquête déplacements auprès des ménages de l'agglomération lyonnaise : exploitation standard Certu : enquête réalisée en 1994-1995.

SYTRAL, CETE DE LYON, CERTU, INSEE

Référence : CETE

01/03/1996

96 p.

Schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon.

RUL

Référence : RUL

18/11/1997

31 p. + annexes

Schéma régional des transports.

REGION RHONE-ALPES

Référence : Région Rhône-Alpes

1997

80 p. + bibliog.

Le Plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise.

SYTRAL

Référence : Sytral

01/10/1997

65 p.

19ème rencontre nationale des agences d'urbanisme : Villes en mouvement : Stratégies urbaines et transports. A : dossier documentaire, B : contributions, C : actes du colloque.

FNAU, DGUHC, MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

Référence : Ministère de l'équipement

11/1999

Contournement autoroutier de Lyon : dossier pour le débat.

PREFECTURE DE LA REGION RHONE-ALPES

Référence : Préfecture de la région Rhône-Alpes

01/03/1999

59 p., ill., cartes, + synthèse

Observatoire des déplacements dans l'agglomération lyonnaise : situation 1998.

DDE DU RHONE, REGION RHONE-ALPES, CONSEIL GENERAL DU RHONE, SYTRAL

Référence : Communauté urbaine de Lyon

12/1999

123 p.