

sepal

syndicat mixte d'études
et de programmation de l'agglomération lyonnaise

LES MOTS
DU SCOT

Un vocabulaire commun pour une vision partagée de l'avenir de l'agglomération lyonnaise

VOUS AVEZ DIT SCOT ?

Après six années de travail et de concertation, le Sepal, avec l'appui de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, achève l'élaboration du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise, qui remplacera d'ici fin 2010 le schéma directeur.

Document d'urbanisme ambitieux, instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, le SCOT fixe les orientations fondamentales à long terme de l'organisation du territoire dans toutes ses composantes, en harmonisant les objectifs des politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement.

Il dessine les traits de la ville à vivre de demain à travers un modèle de développement, fondé sur des équilibres entre croissance économique, respect de l'environnement et équité sociale, entre centre et périphérie, entre ville et nature.

Nous avons souhaité que le SCOT constitue **un cadre facile à comprendre**, qui énonce clairement les principes, les orientations et les objectifs sur lequel il s'appuie.

C'est le sens de ce guide qui vise une bonne compréhension d'une vingtaine de concepts-clés formant l'armature du SCOT.

Ce guide les explique et développe les perspectives qu'ils recèlent. Du mot à l'action, il n'y a qu'un pas que nous franchirons ensemble.

Bonne lecture.

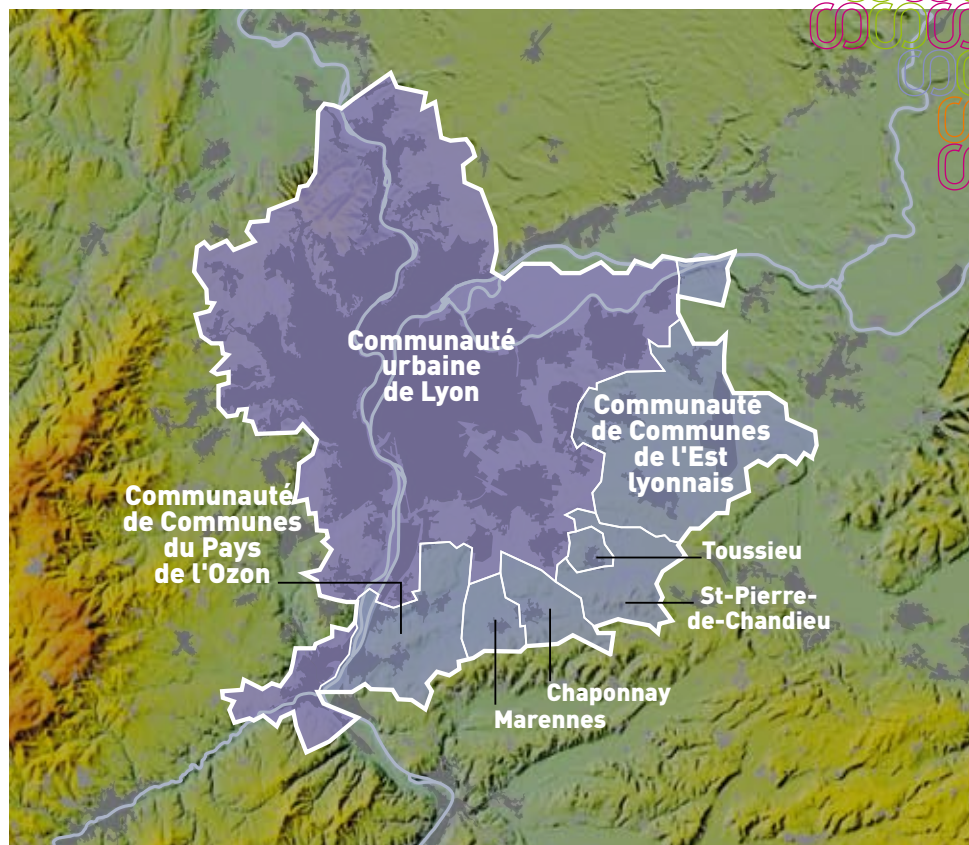
Gérard Collomb
Président du Sepal
Président du Grand Lyon
Sénateur Maire de Lyon

SOMMAIRE

LES MOTS DU SCOT

VOUS AVEZ DIT SCOT ?	P.04/05
SCOT/ Inventer la métropole de demain	P.06/07
COHÉRENCE/ Optimiser la planification urbaine	P.08/09
MÉTROPOLE/ Favoriser la dynamique et le dialogue métropolitains.....	P.10/11
VILLE-NATURE/ Se développer sans hypothéquer la nature : l'équation fondatrice	P.12/13
MULTIPOLARITÉ/ Développer les bassins de vie et les polarités	P.14/15
TERRITOIRES/ Identifier les lieux prioritaires du développement	P.16/17
ATTRACTIVITÉ/ Renforcer le rôle moteur de l'agglomération lyonnaise	P.18/19
INTENSITÉ/ Concevoir de nouvelles formes urbaines	P.20/21
SOLIDARITÉ/ Promouvoir la ville pour tous	P.22/23
ACCESSIBILITÉ/ Développer les modes ferroviaire, fluvial et aérien	P.24/25
RAYONNEMENT/ S'appuyer sur nos atouts pour compter sur le plan international	P.26/27
EMPLOI/ Soutenir une économie créatrice d'emplois	P.28/29
COMMERCE/ Favoriser un commerce plus multipolaire et mieux intégré à la ville	P.30/31
PROXIMITÉ/ Faciliter la vie quotidienne	P.32/33
RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS/ Structurer la nouvelle ossature du développement urbain	P.34/35
RÉSEAU BLEU/ Protéger et valoriser nos ressources, développer la voie navigable.....	P.36/37
ARMATURE VERTE/ Protéger et valoriser nos espaces naturels et agricoles	P.38/39
AGRICULTURE/ Préserver une activité économique, nourricière de l'agglomération.....	P.40/41
ÉCOLOGIE ET PAYSAGES/ Maintenir la biodiversité au sein d'une grande trame paysagère	P.42/43
LOISIRS NATURE/ Révéler la fonction loisirs et découverte des espaces naturels	P.44/45
ENVIRONNEMENT/ Vivre et produire plus sainement : l'environnement force d'innovation	P.46/47
SOBRIÉTÉ/ Sécuriser et diversifier les ressources	P.48/49

- **57** communes du Grand Lyon
- **15** communes partenaires de l'Est lyonnais, du Val d'Ozon
- soit **1,32** million d'habitants au total



LE TERRITOIRE DU SCOT

LES 3 PIÈCES DU SCOT



SCOT

INVENTER LA MÉTROPOLE DE DEMAIN

Mis en place par la Loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains), le SCOT est un document déterminant de planification urbaine à l'échelle d'une agglomération lyonnaise élargie. Doté d'une ambition renouvelée, il remplace le Schéma directeur applicable jusqu'en 2010.

Cet instrument de coordination des politiques publiques sectorielles (PDU, PLU, PLH, SDUC...) s'intéresse à toutes les dimensions de la vie quotidienne : se loger, se déplacer, travailler, se former, se distraire, se soigner...

Projet politique, le SCOT opère les choix pour mieux vivre ensemble.

Projet territorial, il dessine un modèle de développement de l'agglomération lyonnaise pour les 20 ans à venir.

Engagée en 2004 par le Sepal, avec l'Agence d'urbanisme de Lyon comme maître d'œuvre, son élaboration a fait l'objet d'une concertation permanente ouverte à tous qui a mobilisé de nombreux acteurs : élus des 72 communes membres du Sepal, partenaires publics (État, Région Rhône-Alpes, Département du Rhône, Chambres consulaires, SYTRAL), syndicats en charge des Scot voisins, acteurs clés du territoire, grands experts, Conseil de développement du Grand Lyon ainsi que les habitants de l'agglomération.

Approuvé d'ici 2010, le SCOT sera suivi et évalué périodiquement par le Sepal ●

COHÉRENCE

OPTIMISER LA PLANIFICATION URBAINE

De nombreuses autres démarches de planification urbaine sont en cours d'élaboration ou ont déjà été adoptées, à diverses échelles.

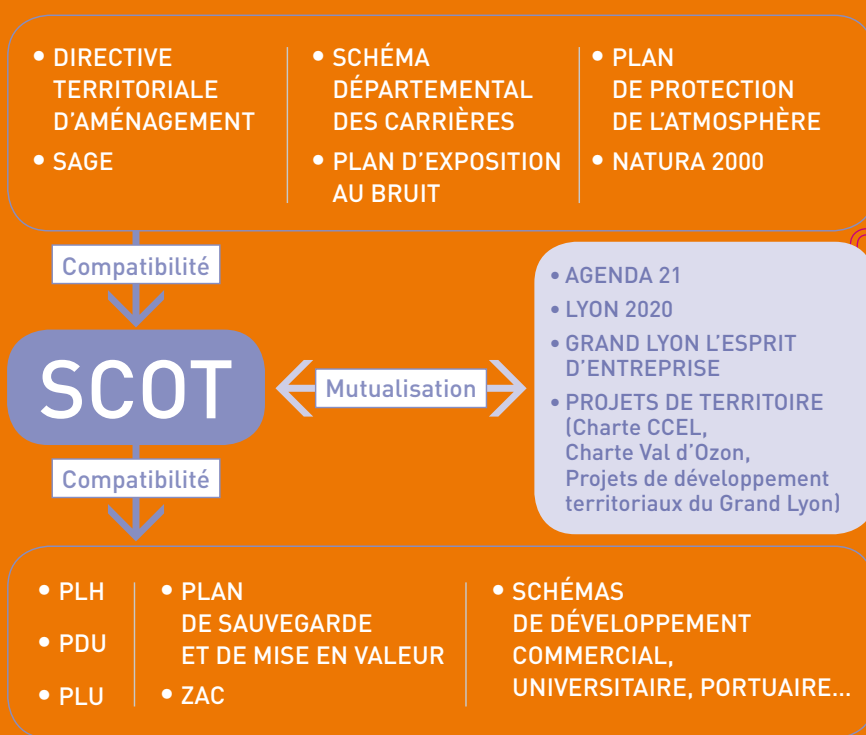
Le SCOT n'ajoute pas une nouvelle strate. Il compose au contraire avec chacune d'entre elles, **pour assurer la cohérence entre les différentes politiques publiques conduites sur le territoire de l'agglomération.**

Conformément à la loi, le SCOT prend en compte les orientations fixées dans un certain nombre de documents :

- la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise
- le SAGE de l'Est lyonnais
- le Site Natura 2000 de Miribel Jonage
- le Plan d'exposition au bruit de Saint-Exupéry
- le Plan de protection de l'atmosphère
- le Schéma départemental des carrières

... et s'impose aux schémas sectoriels

- les documents de planification (PLH, PDU...)
- les documents d'urbanisme (PLU, carte communale, Plan de sauvegarde et de mise en valeur)
- à certaines opérations foncières et d'aménagement (ZAC...)



REPÈRES



SCOT

EN PRATIQUE

Le SCOT n'a pas vocation à déterminer l'utilisation des sols à la parcelle : il fixe des règles d'ensemble qui s'imposeront ensuite aux PLU, PDU ou PLH, selon le principe de compatibilité ; ce qui autorise une certaine marge de manœuvre entre les prescriptions du SCOT et leur intégration dans ces documents.

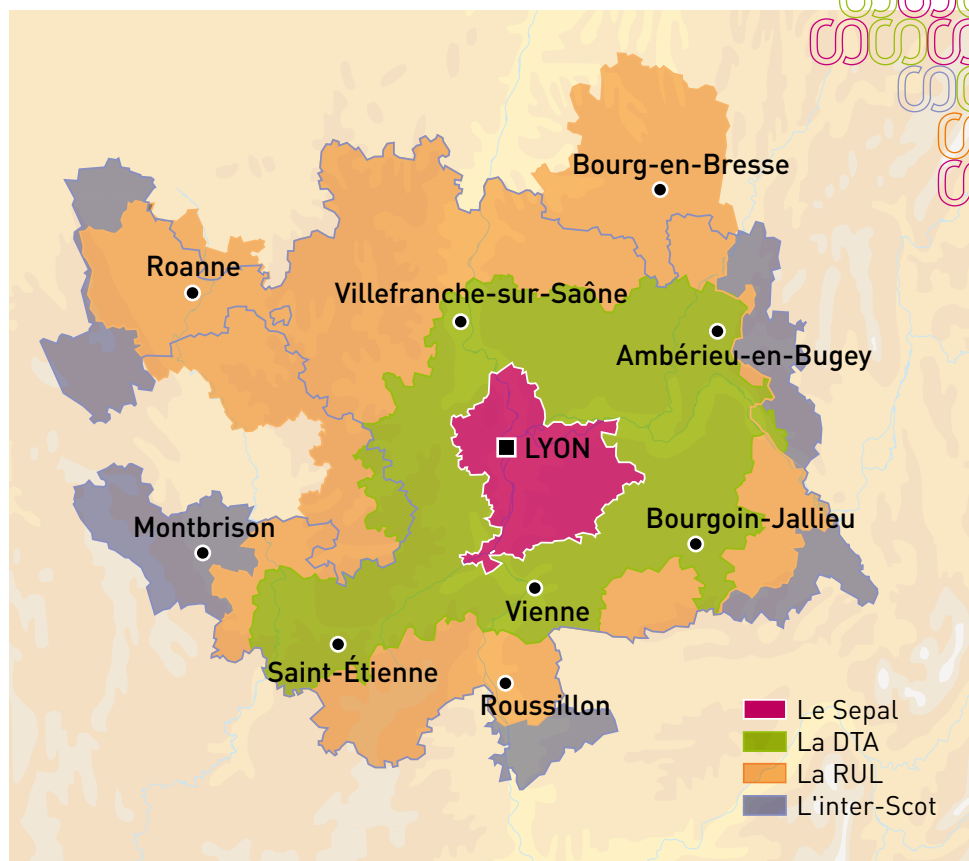
Par exemple, le SCOT « localise » le territoire urbain, mais c'est le PLU qui le « délimite ».

Les PLU, PDU, PLH... devront être révisés pour être rendus compatibles avec le SCOT, dans un délai de 3 ans.

MÉTROP OLE

LE POIDS DU SCOT LYONNAIS DANS LA MÉTROP OLE

- 20% du territoire
- 3/4 de la population de l'aire urbaine
- environ 80% des emplois de l'aire urbaine



Source données : Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise

FAVORISER LA DYNAMIQUE ET LE DIALOGUE MÉTROPOLITAINS

L'élaboration du SCOT de l'agglomération lyonnaise porte sur un territoire délimité par le préfet du Rhône en 2002. Ce périmètre ne reflète pas la réalité de l'espace métropolitain vécu par les habitants. Pour y remédier, une démarche de coopération entre les territoires de l'aire métropolitaine a été lancée en 2004. Baptisée «inter-Scot», elle réunit 11 Scot en cours d'élaboration ou approuvés.

Il s'agit d'un espace de dialogue, de réflexion et d'action entre territoires voisins, destiné à construire un cadre de développement métropolitain partagé. Cette démarche a abouti en 2006 à un accord, formulé dans un « chapitre commun métropolitain ». Appelé à figurer dans chaque Scot, axé sur une organisation multipolaire, un développement durable, équilibré et solidaire, il affirme le sentiment d'appartenance à l'aire métropolitaine et la prise de conscience d'une responsabilité partagée. En accord avec ce principe, le SCOT lyonnais s'est attaché à ce que chacune de ses propres orientations s'inscrive dans une telle perspective.

Outre l'inter-Scot, le SCOT de l'agglomération intègre également deux autres « scènes » métropolitaines en prenant en compte la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) et les Schémas de cohérence de la RUL (Région Urbaine Lyonnaise) ●

DES RÉPONSES AU CHAPITRE COMMUN



L'ambition d'accueil de population

Le SCOT lyonnais met en œuvre les dispositions pour accueillir la moitié des habitants supplémentaires prévus dans la métropole d'ici 2030.



Le choix d'une organisation multipolaire

Le SCOT lyonnais organise le développement autour de bassins de vie et de polarités connectés au futur RER lyonnais.



La volonté de construire une métropole nature protectrice de son environnement

Le SCOT lyonnais vise à conserver un équilibre de l'ordre de 50/50 entre le territoire urbain et les espaces naturels et agricoles.



La complémentarité territoriale au service de l'attractivité économique

Le SCOT réserve des espaces suffisants pour les activités économiques, en lien avec les territoires voisins et en privilégiant les zones reliées au réseau ferré ou au transport fluvial.

VILLE

NATURE

SE DÉVELOPPER SANS HYPOTHÉQUER LA NATURE : L'ÉQUATION FONDATRICE

Le SCOT en fait un point central : c'est désormais l'équilibre entre l'espace urbain et la nature qui joue un rôle décisif dans la qualité de vie de la métropole, sa richesse économique et son attractivité.

En ce qui concerne la ville, le SCOT préconise un **modèle de développement plus intensif, et donc plus économe en espace**, favorisant la présence du végétal au sein du territoire urbain.

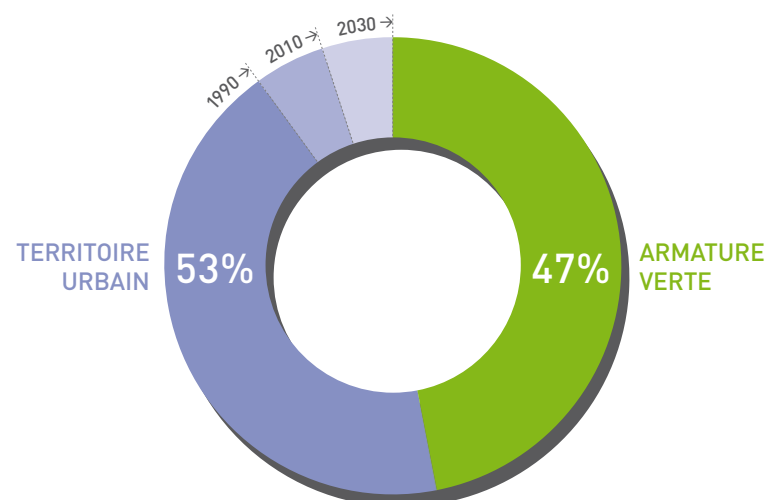
S'agissant des espaces naturels, agricoles et forestiers, le SCOT les considère comme des espaces « pleins », avec une valeur intrinsèque à la fois sociale, économique, paysagère et récréative, de telle sorte qu'ils ne constituent plus une réserve foncière pour les années à venir.

Sans pour autant figer le développement du territoire, le SCOT prescrit les mesures aptes à pérenniser ces territoires face à la pression urbaine, avec une **protection du foncier complétée par une valorisation par les projets** ●

EN PRATIQUE

MAINTENIR UN ÉQUILIBRE ENTRE ARMATURE VERTE ET TERRITOIRE URBAIN

Le SCOT prévoit de rester globalement dans la même enveloppe urbaine que celle prévue dans l'ancien Schéma directeur pour la période 1990-2010 ; mais en y réalisant 2 fois plus de logements et en accueillant 2 fois plus de nouveaux habitants. Une consommation qui permettra de maintenir un équilibre entre armature verte et territoire urbain.



UN ÉQUILIBRE RESPECTÉ

Armature verte
ce sont les espaces naturels et agricoles.

Territoire urbain
c'est le territoire urbanisable identifié dans le SCOT. Ses contours sont définis en fonction de ceux de l'armature verte.

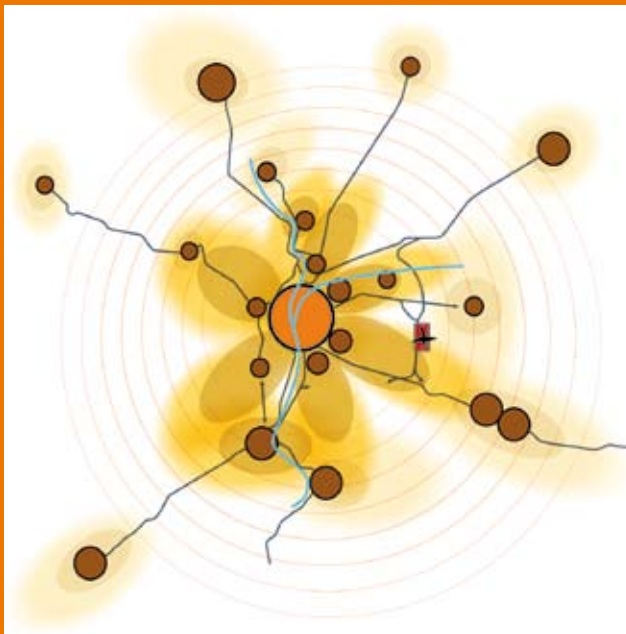
REPÈRES

■ armature verte ■ parc d'agglomération ➡ principe de liaison verte en territoire naturel et agricole
■ territoire urbain ➡ principe de mise en réseau des parcs

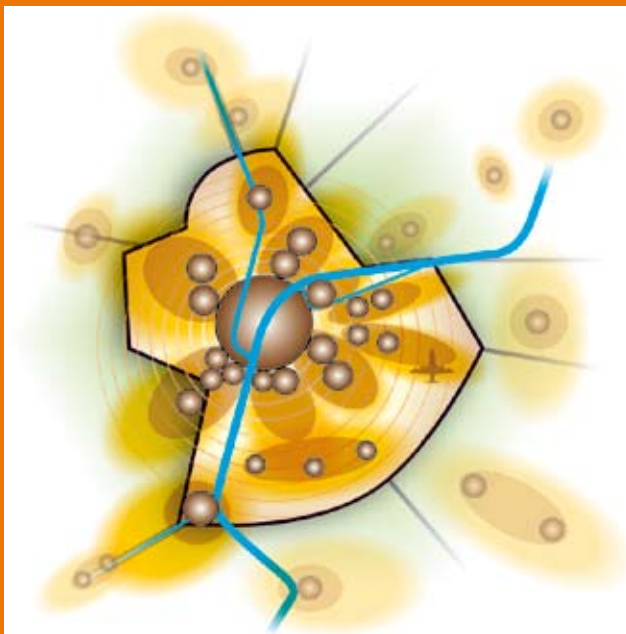
NB : armature verte hors Sepal = Spot Thema 2005

MULTIPOLARITÉ

À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE



À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION



Le modèle multipolaire s'appuie comme son nom l'indique sur plusieurs bassins de vie répartis de manière équilibrée sur le territoire.

DÉVELOPPER LES BASSINS DE VIE ET LES POLARITÉS

Pour permettre l'accueil de nouveaux habitants, le SCOT envisage une nouvelle organisation urbaine, plus durable. L'objectif affiché vise à contenir l'étalement urbain, qui génère consommation d'énergie, pollution et besoin d'infrastructures, sans répondre aux attentes de qualité de vie des habitants.

Le SCOT fait le choix d'un modèle de développement multipolaire - tant à l'échelle de la métropole que de l'agglomération - qui repose sur la notion de bassin de vie. Le bassin de vie devient de ce fait un nouveau cadre de référence des politiques publiques en matière de déplacements et d'implantation d'équipements commerciaux, éducatifs, sportifs, de santé...

L'objectif est de construire « une ville des courtes distances », constituée d'espaces à vivre plus autonomes, qui polarisent équipements, commerces et services, de manière à limiter les déplacements.

Au sein de ces bassins de vie, une vingtaine de polarités, situées à une échelle intermédiaire entre le quartier et l'agglomération, sont ainsi réparties sur le territoire, connectées au futur RER lyonnais. Elles constituent les lieux privilégiés d'accueil du développement urbain •

L'ÉCHELLE INTERMÉDIAIRE : AU CŒUR DE L'ORGANISATION MULTIPOLAIRE

Les bassins de vie intermédiaires jouent plusieurs fonctions :



- ils fournissent aux habitants, à distance modérée, la gamme complète des équipements et services structurant ces bassins de vie ;
- ils « filtrent » la mobilité d'agglomération ;
- ils servent de cadre à la recherche d'un meilleur équilibre emplois/actifs, grâce à l'articulation des politiques de logement et de développement économique.

SITES DE PROJET

Ex. Carré de Soie

CORRIDORS URBAINS

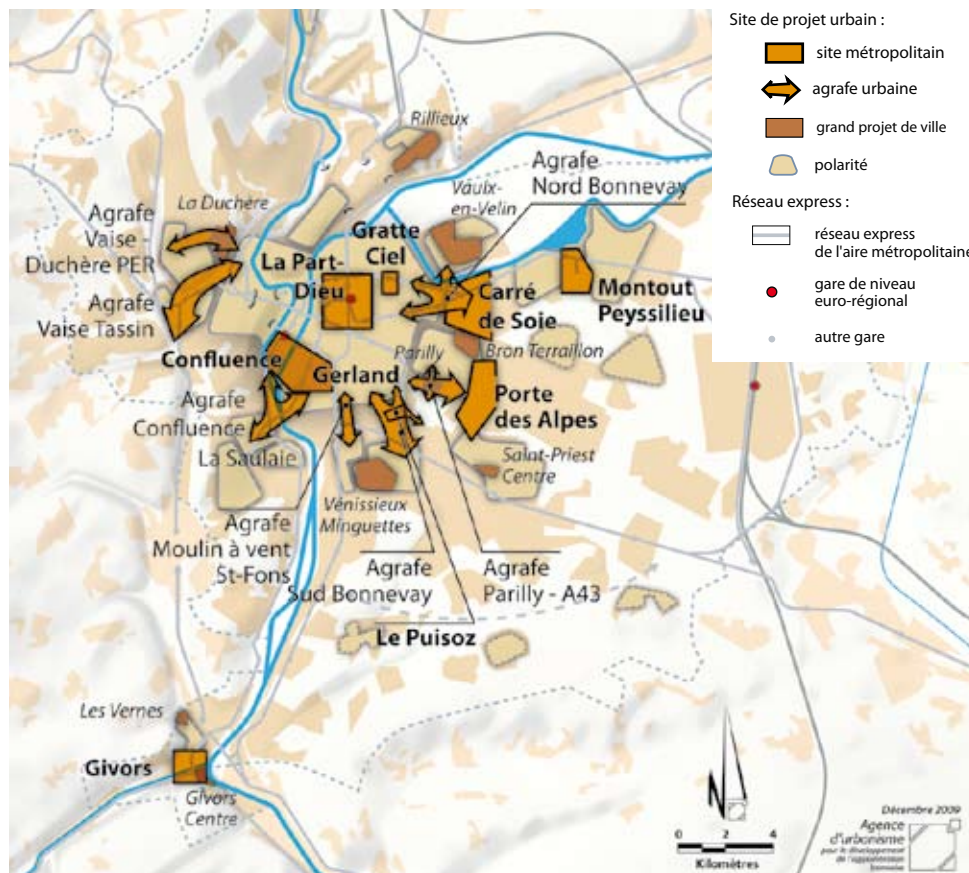
Ex. RD 518 de Parilly à Saint-Priest

SITES D'URBANISATION SOUS CONDITIONS

Ex. Hôpitaux Sud, un site de développement potentiel pour le Sud Ouest lyonnais



TERRITOIRES



IDENTIFIER LES LIEUX PRIORITAIRES DU DÉVELOPPEMENT

L'ensemble du territoire urbain est destiné à être urbanisé. Selon le principe de « mixité fonctionnelle », le SCOT prévoit sur cet espace, l'accueil de logements, d'activités économiques et d'équipements, en fonction des exigences environnementales, de la desserte en transports en commun et du niveau d'équipement des territoires.

Priorité est donnée à la densification des secteurs déjà urbanisés. 60 à 70% des 150 000 logements prévus par le SCOT devraient voir le jour dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain et, pour le tiers restant, d'opérations d'extension soumises à des principes de qualité, d'intensité et de respect des normes environnementales.

Le SCOT identifie quatre types d'espaces pour le développement urbain, où il importe de mobiliser le foncier de manière prioritaire :

- les « polarités urbaines », bien pourvues en équipements, emplois et services et bien desservies par le réseau de transport en commun ;
- les quartiers autour des gares du « réseau express métropolitain (REAL) » et les corridors urbains desservis par le réseau des transports collectifs d'agglomération ;
- une vingtaine de « sites de projet » emblématiques de la dynamique de développement de l'agglomération et porteurs d'une grande qualité urbaine et environnementale ;
- quatre sites à fort potentiel d'accueil où l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la mise en œuvre d'une politique d'agglomération et à la réalisation d'un plan d'ensemble ●

- **+ 150 000** logements à construire à l'horizon 2030 dans l'agglomération centre
- pour accueillir **150 000** habitants supplémentaires
- **+ 7 500** logements neufs par an
- **2 000** hectares réservés pour l'accueil d'activités économiques

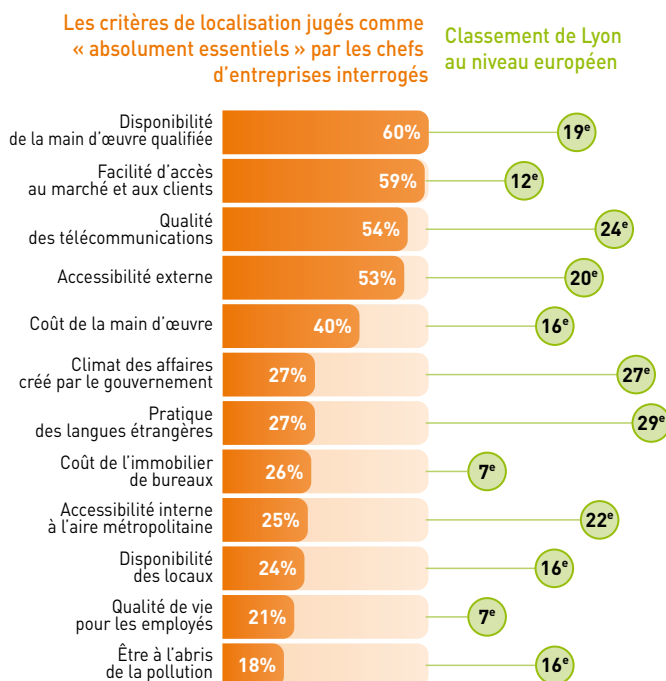


ATTRACTIVITÉ

REPERES

ATTIRER LES ENTREPRISES : LES CRITÈRES QUI COMPTENT AU NIVEAU EUROPÉEN

Pour compter sur le plan européen et attirer les chefs d'entreprises, la métropole lyonnaise, bien qu'attractive en termes de qualité de vie et de coût de l'immobilier de bureaux, doit être plus performante en matière de télécommunications ou d'accessibilité.



Lyon :
 ➔ **18^e** ville européenne en 2008

Source : Classement European Cities Monitor - 2008

RENFORCER LE RÔLE MOTEUR DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

En vue d'accueillir la moitié des 300 000 habitants supplémentaires attendus d'ici 2030 dans l'aire métropolitaine, le SCOT préconise de construire 7 500 logements neufs par an.

Pour permettre l'accueil et le développement des entreprises, le SCOT réserve un potentiel suffisant de terrains à vocation économique et prévoit le renouvellement des zones d'activités existantes. Il recommande des aménagements plus durables en s'appuyant sur un « Référentiel qualité environnementale » des zones d'activités, qui traite de l'insertion paysagère de ces espaces, de la maîtrise des consommations d'énergie et de la gestion plus économe du foncier.

Attirer populations et entreprises nécessite d'offrir un niveau d'équipements et de services adapté aux besoins des habitants, dans un cadre de vie de qualité.

Plus économe en espace, le développement de l'agglomération prévoit parallèlement de conserver des espaces de respiration dans la ville, de créer des espaces publics conviviaux et de faciliter l'accès à l'environnement naturel proche •

INTENSITÉ

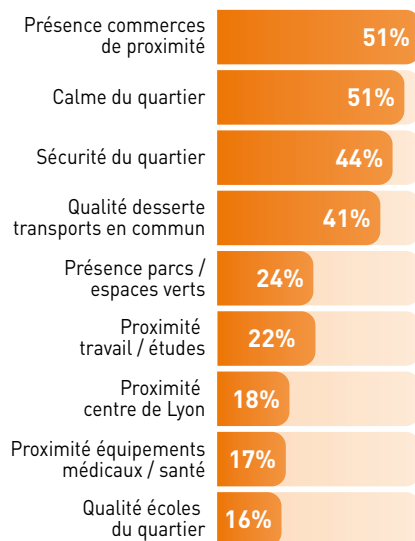
REPÈRES

LOGEMENT : CE QU'ATTENDENT LES HABITANTS

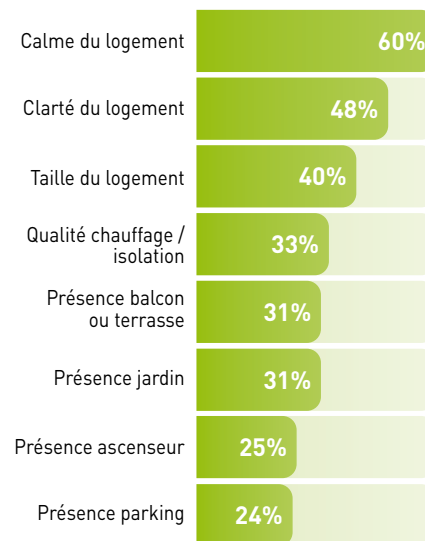
Les habitants sont prêts à faire évoluer leur choix en matière de logement, en fonction des aménités urbaines (commerces de proximité, desserte en transports en commun, équipements, espaces verts) dont ils peuvent disposer et de la qualité des formes d'habitat qui leur sont proposées.

Au moment de se décider, le choix de l'emplacement prime toujours sur le logement.

POUR LE CHOIX DU QUARTIER



POUR LE CHOIX DU LOGEMENT



Source : étude sur "l'attractivité résidentielle dans le territoire du SCOT de l'agglomération lyonnaise", enquête réalisée auprès d'un échantillon de 1 150 habitants du Sepal âgés de 18 ans et plus.

TÉ

CONCEVOIR DE NOUVELLES FORMES URBAINES

Pour répondre à la croissance attendue de la population (+ 150 000 nouveaux habitants d'ici 2030), tout en préservant les espaces naturels et agricoles essentiels à l'attractivité du territoire, la mise en œuvre d'un modèle de développement plus intensif est nécessaire.

Cet enjeu est à la portée de l'agglomération : il suppose de passer de 26 logements par habitant (densité moyenne des constructions réalisées dans l'agglomération entre 2000 et 2005) à 36 logements à l'hectare d'ici 2030 (densité moyenne nécessaire pour respecter les objectifs d'accueil fixés par le SCOT). Cet objectif est réalisable si l'on modifie la répartition des formes d'habitat : moins de maisons individuelles et plus d'habitat groupé, intermédiaire, ou collectif.

Cette nécessaire évolution est compatible avec les aspirations des habitants. Ceux-ci se déclarent en effet prêts à se loger dans du petit collectif ou de l'habitat groupé, sous réserve que cette offre d'habitat conjugue qualité urbaine, formes de logements (espaces extérieurs privatifs, espaces verts) et proximité des équipements, des services et des transports en commun. Elle n'est pas incompatible avec la recherche d'une qualité urbaine mixant qualité des espaces publics et intimité des espaces privatifs, à l'image des villages.

Cette répartition entre les différentes formes d'habitat devra bien évidemment être adaptée aux spécificités des territoires : priorité est donnée dans le SCOT à la densité dans les pôles urbains et les sites de développement bien desservis par les transports en commun.

UNE NOUVELLE RÉPARTITION DE TYPES D'HABITAT

Habitat individuel
10 log/ha

13% des constructions
neuves entre 2002 et 2006



Habitat groupé ou
intermédiaire 25 log/ha

7% des constructions
neuves entre 2002 et 2006



Habitat collectif
70 log/ha

80% des constructions
neuves entre 2002 et 2006



- **70 %** de la population du Sepal a vocation à accéder à un logement social
- Le territoire compte aujourd'hui **23 %** de logements sociaux
- **50 000** à **60 000** logements sociaux à construire à l'horizon 2030

SOLIDARITÉ



SCOT

EN CHIFFRES

Le SCOT fixe comme objectif de poursuivre l'effort en faveur du logement social de manière à atteindre une proportion de **28 à 30 %** de logements sociaux à l'horizon 2030.



ITÉ

PROMOUVOIR LA VILLE POUR TOUS

Pour lutter contre les phénomènes d'exclusion que connaissent toutes les grandes agglomérations, le SCOT rappelle les valeurs essentielles du «vivre ensemble».

- **Solidarité sociale** : dans la logique de la loi SRU*, le SCOT préconise de poursuivre l'effort entrepris en matière de logement social pour atteindre à l'horizon 2030 à l'échelle de l'agglomération un taux de l'ordre 28 à 30 % de logements sociaux par rapport à l'ensemble du parc. Il cible plus particulièrement les politiques de l'habitat en direction des personnes défavorisées, des étudiants et des personnes âgées.
- **Solidarité spatiale** : le SCOT poursuit l'objectif d'une meilleure répartition du logement social dans l'agglomération en fixant des niveaux d'effort adaptés aux spécificités de chacun des territoires. Par ailleurs, il est porteur d'une meilleure répartition des équipements entre les bassins de vie, d'une politique de transport qui renforce l'accessibilité des quartiers défavorisés, de politiques sportives et culturelles qui favorisent le partage d'équipements et d'événements ou encore de politiques d'éducation qui contribuent à l'égalité des chances •

* L'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains prévoit que les communes de plus de 3500 habitants, situées dans les agglomérations de plus de 50000 habitants, et dans lesquelles les logements locatifs sociaux représentent moins de 20% du nombre de résidences principales, doivent prendre des dispositions pour faciliter la réalisation de ces logements en vue d'atteindre, à long terme, cet objectif de 20%.

ACCESSIBILITÉ



- Grande métropole
- Ville très importante
- Ville importante
- L'axe vital de l'Europe
- L'arc méditerranéen



La métropole lyonnaise bénéficie d'une position stratégique au cœur de l'Europe à l'interface de la Catalogne, la Lombardie et le Bade-Württemberg, les trois autres régions motrices en Europe.

DÉVELOPPER LES MODES FERROVIAIRE, FLUVIAL ET AÉRIEN

Le SCOT intègre un réseau de grandes infrastructures de transports à l'horizon 2030, qui renforce l'accessibilité nationale et internationale de la métropole lyonnaise.

Pour les déplacements des voyageurs, il place l'agglomération au cœur du réseau européen à grande vitesse (en intégrant la réalisation de la LGV Lyon-Turin, la LGV Rhin-Rhône ainsi qu'une nouvelle liaison Paris-Lyon). Il revendique la vocation de hubs ferroviaires pour les gares de la Part-Dieu et Saint-Exupéry. Il confirme par ailleurs la nécessité de conserver les capacités de développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, afin d'en faire une porte d'entrée aérienne française majeure.

Pour les marchandises, le SCOT prévoit la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, afin de développer le fret tout en désengorgeant le nœud ferroviaire lyonnais au profit de l'offre TER. Dans la perspective de la revalorisation du transport fluvial à l'horizon 2030, il identifie les espaces nécessaires au développement du système portuaire lyonnais.

En matière d'infrastructures routières, le SCOT intègre les décisions de l'État d'aménager l'A45, l'A89, l'A432 et le Contournement Ouest de Lyon, projets qui permettront de compléter l'accessibilité de l'agglomération, tout en écartant les flux de transit des secteurs urbanisés.

Enfin, le SCOT préconise l'élaboration d'un Schéma de développement des infrastructures très haut débit à l'échelle de l'agglomération, avec le concours des différents acteurs concernés ●

REPÈRES

AÉROPORT LYON SAINT-EXUPÉRY, UNE PORTE D'ENTRÉE NATIONALE ET INTERNATIONALE

- La 2nde plateforme aérienne française, après Paris
- La 3^e gare de l'agglomération



RAYONNEMENT

ZOOM

DES CAPACITÉS D'ACCUEIL À RENFORCER

Le SCOT prévoit que les sites de Bron-Chassieu autour d'Eurexpo, desservis par le réseau de transports collectifs d'agglomération, de la Cité internationale et de Gerland, hébergeront en priorité les fonctionnalités et capacités nouvelles d'accueil dans le domaine des salons et congrès.



S'APPUYER SUR NOS ATOUTS POUR COMPTER SUR LE PLAN INTERNATIONAL

Pour compter parmi les grandes métropoles européennes, le SCOT fixe plusieurs orientations :

- mieux ancrer le développement des pôles d'excellence et de compétitivité existants dans le territoire (réservation de foncier à proximité, politiques de recherche adaptées aux besoins...),
- constituer une offre immobilière tertiaire de niveau international (Part-Dieu, Cité internationale, Confluence-Presqu'île, Carré de Soie, Porte des Alpes, Vaise, Pôle économique Ouest, Saint-Exupéry).

Le SCOT prévoit aussi que l'agglomération s'inscrive résolument dans une économie des savoirs et de la culture :

- en s'appuyant sur ses grands campus,
- en améliorant leur desserte en transports en commun,
- en répondant mieux à la demande de logement étudiant,
- en affirmant la culture comme un vecteur majeur d'attractivité, de cohésion et de développement, et comme un élément fort du rayonnement métropolitain.

Aussi le SCOT prévoit-il de compléter la gamme des équipements métropolitains et de développer l'offre événementielle dans les disciplines artistiques emblématiques solidement ancrées localement, comme la danse, l'opéra, le cinéma ou l'art contemporain.

Une offre touristique et commerciale de rang européen doit également être renforcée, avec de nouveaux équipements de salons et de congrès plus accessibles, une offre hôtelière améliorée, de grands centres commerciaux et de loisirs (Part-Dieu, Confluence/Gerland, Carré de Soie, Porte des Alpes) •

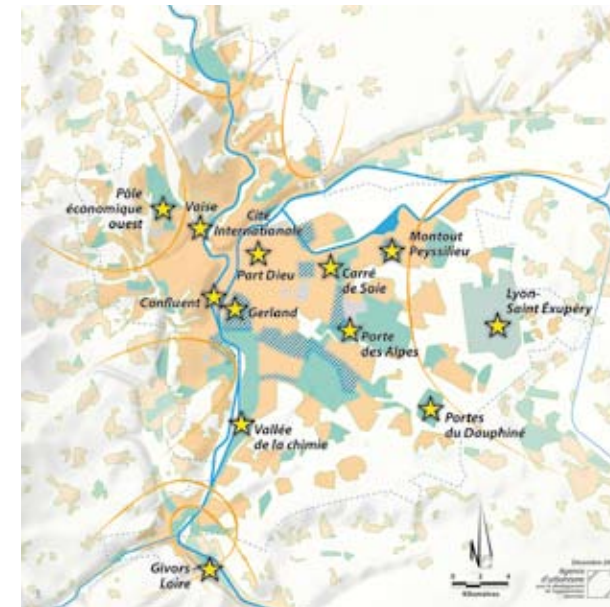
EN CHIFFRES

Le SCOT prévoit la construction de
20 000 logements étudiants entre 2010 et 2030





REPÈRES



- L'accueil d'activités économiques :
- dans le territoire urbain
 - dans les sites économiques dédiés
 - dans les sites mixtes à dominante économique
 - site économique métropolitain
 - site d'interface
 - équipement
 - plateforme aéroportuaire de Lyon St Exupéry (Site économique à conditions particulières d'urbanisation)

EMPLOI

EN CHIFFRES

5 000 ha sont aujourd'hui dédiés à l'activité économique sur le territoire de l'agglomération



LES AMBITIONS DU SCOT D'ICI 2030

- Optimiser les **5 000 ha** d'espaces d'accueil d'activités économiques (dont environ **500 ha** présentent un potentiel de renouvellement)
- Réserver **2 000 ha** supplémentaires pour accueillir des activités, soit **la moitié** de l'offre prévue par l'inter-Scot

SOUTENIR UNE ÉCONOMIE CRÉATRICE D'EMPLOIS

Pour accompagner et dynamiser le développement économique de l'agglomération, le SCOT fait plusieurs choix majeurs :

Tout d'abord, renforcer une base productive, encore très présente sur le territoire en misant sur l'innovation, la connaissance, et l'évolution des nombreux savoir-faire (ancrage des pôles d'excellence et de compétitivité actuels, requalification de la Vallée de la Chimie autour des « cleantechs »...).

Pour répondre aux besoins de cet appareil industriel et à ceux d'une population de 1,5 million d'habitants, l'industrie logistique reste une activité indispensable, fortement créatrice d'emplois. Le SCOT entend néanmoins limiter ses impacts négatifs (camions, consommation d'espaces...) par une maîtrise accrue :

- en privilégiant les zones bénéficiant d'une desserte bimodale (fer + fluvial),
- en réorganisant l'accueil des activités logistiques dans les zones d'activités,
- en concevant des zones et des bâtiments d'activités plus durables.

Le SCOT prévoit également de développer l'économie des services, dont les perspectives de croissance sont fortes. Pour cela, les documents d'urbanisme locaux et les programmes d'aménagement devront faciliter la mise sur le marché d'une offre diversifiée en matière d'immobilier tertiaire, qu'elle soit de niveau international ou d'agglomération ●

COMMERCE

ZOOM

DES PRATIQUES D'ACHAT QUI ÉVOLUENT

- une montée en puissance du maxi-discount
- un recul du petit commerce
- une érosion de l'emprise des hypermarchés
- une émergence encore lente du e-commerce

Source : données issues de la 8^e enquête menée en 2006 sur le comportement d'achat des ménages (2001-2006)



FAVORISER UN COMMERCE PLUS MULTIPOLAIRE ET MIEUX INTÉGRÉ À LA VILLE

Dans le cadre d'une évolution législative qui prévoit la disparition progressive du régime d'autorisation, le SCOT et les PLU vont constituer désormais le cadre de référence pour la politique commerciale de demain.

Pour répondre aux pratiques d'achats et réduire les déplacements, le SCOT prévoit d'adapter l'offre commerciale aux besoins propres aux différentes échelles d'une agglomération multipolaire :

- Favoriser en priorité l'offre commerciale de proximité pour assurer les besoins du quotidien, notamment dans les centres de quartiers et de communes.
- Organiser l'offre commerciale dans les bassins de vie en :
 - recherchant un meilleur équilibre des bassins de vie les uns par rapport aux autres,
 - maîtrisant le développement des pôles commerciaux périphériques
 - privilégiant les polarités urbaines bien desservies
 - permettant l'accueil de commerces dans les quartiers de gare.
- Conforter le rayonnement de l'offre commerciale d'agglomération en développant les pôles de l'hypercentre, les pôles spécialisés et en visant une meilleure répartition de l'offre des grands pôles à l'Est.

En outre, le SCOT est porteur d'un développement commercial de qualité, mieux intégré à la ville, à travers davantage de mixité, de compacité, des formes architecturales renouvelées et plus respectueuses de l'environnement ●

UN CONTEXTE LÉGISLATIF EN PLEINE ÉVOLUTION

- **En 2008/2009 : le régime d'autorisation commerciale est assoupli.**
Les critères économiques disparaissent au profit de critères d'aménagement du territoire. Les Scot sont représentés dans les Commissions Départementales d'Aménagement Commercial (CDAC)
- **À partir de 2010 : intégration annoncée de l'urbanisme commercial dans le droit de l'urbanisme.**
Les Scot et les PLU devraient encadrer le développement commercial selon des modalités à définir.

PROXIMITÉ



FACILITER LA VIE QUOTIDIENNE

Le SCOT s'attache à faciliter la vie quotidienne des habitants en confortant l'échelle de la proximité, celle du quartier ou de la commune.

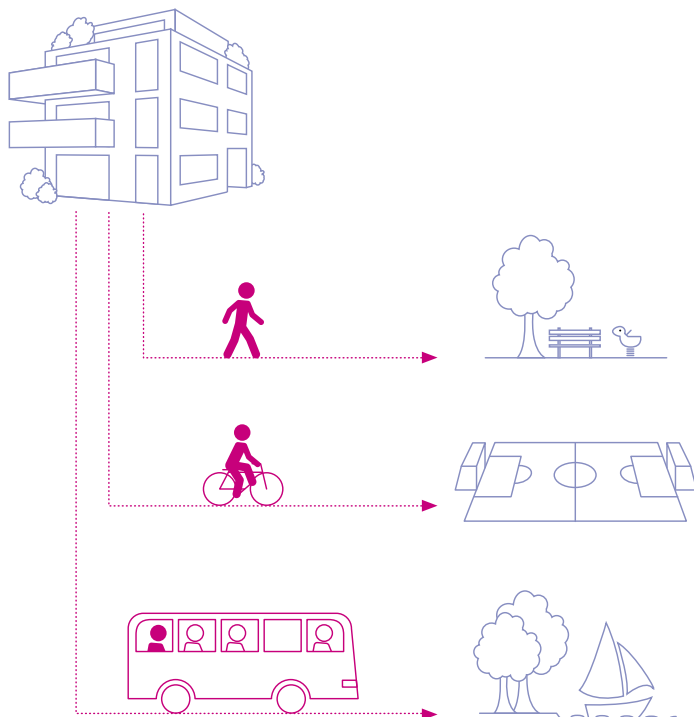
Il s'agit de renforcer les **services et équipements de base** - école, boulangerie, marché, épicerie, pharmacie, mairie... - au plus près des besoins des habitants.

Ce qui rend possible un fonctionnement urbain de type « **courte distance** » favorisant l'**utilisation des modes doux** pour la vie quotidienne au détriment de l'automobile.

La **proximité d'une desserte de transports en commun** doit également être assurée, pour permettre à tous un accès simple aux bassins de vie et à l'agglomération.

Enfin, le SCOT propose de garantir l'**accès à la « nature » au plus près de chez soi, à travers une offre de proximité** - squares ou jardins, terrains de jeux - et une accessibilité renforcée aux grands espaces naturels de l'agglomération par le biais des transports en commun et par le **développement de réseaux locaux de « modes doux »**, connectés aux réseaux de voies vertes ●

L'ACCÈS AUX LOISIRS ET À LA NATURE



Le SCOT prévoit un accès facilité à la nature et aux loisirs au plus près de chez soi. Pour cela des réseaux « modes doux » connectés aux voies vertes et aux espaces récréatifs du territoire seront développés.

SCOT

L'ÉCHELLE DU QUOTIDIEN



Elle permet un accès aux services et équipements de base sans impliquer de recours à l'automobile.



RÉSEAU DE TRANSPORTS

COLLECTIFS

STRUCTURER LA NOUVELLE OSSATURE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Priorité est désormais donnée aux transports en commun et au fer, moins coûteux en espace, énergie et en émissions de gaz à effet de serre que la voiture. Soucieux de favoriser un développement cohérent des infrastructures et de l'urbanisation, le SCOT préconise en effet de privilégier le développement autour de polarités et de sites bien connectés au réseau de transports collectifs.

Il propose ainsi de construire un véritable réseau express métropolitain (REAL), de type RER, pour les déplacements à l'intérieur de la métropole. Le désengorgement du nœud ferroviaire lyonnais est une condition préalable de son bon fonctionnement. Le SCOT identifie les interconnexions du réseau qui restent à réaliser pour un bon maillage du territoire et réserve les emprises nécessaires.

Le réseau de transports collectifs d'agglomération devra aussi continuer à se développer pour réduire la part de la voiture et permettre une accessibilité renforcée à l'ensemble des bassins de vie.

Le SCOT préconise également de renforcer l'intermodalité en augmentant notamment le nombre de parcs relais aux entrées d'agglomération et en améliorant l'accessibilité des gares.

La réalisation de ces objectifs nécessite une réorganisation des transports à l'échelle métropolitaine et à celle de l'agglomération, impliquant une nouvelle gouvernance et de nouvelles solidarités financières ●



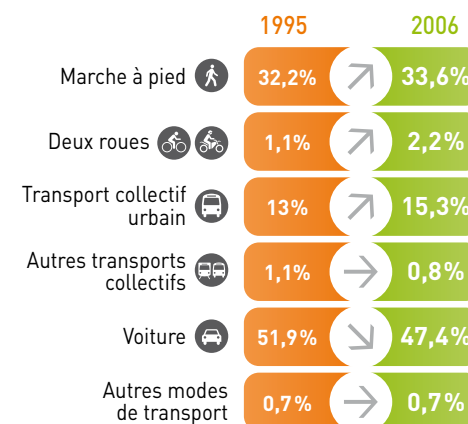
LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Il se compose :

- du réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL) pour les déplacements à l'échelle métropolitaine
axes ferroviaires périurbains, dont le tramway express de l'Est lyonnais, et les lignes de métro A, B et D ;
- du réseau des transports collectifs d'agglomération pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération et entre les polarités urbaines
ligne de métro C, funiculaires, tramways, trolleybus, lignes de bus et de cars à haut niveau de service.



REPERES



ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DU GRAND LYON

Source : Enquête Ménages Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise

RÉSEAU BLEU

LE FRET FLUVIAL : UN MODE DE TRANSPORT ÉCOLOGIQUE

- Un convoi fluvial de **4 000** tonnes = **200** camions

- En 2007, **55 000** conteneurs acheminés sur les fleuves de l'agglomération

soit **4 000** poids lourds en moins sur les routes et **590** tonnes de CO₂ en moins

- En 2030, **250 000** conteneurs attendus



PROTÉGER ET VALORISER NOS RESSOURCES, DÉVELOPPER LA VOIE NAVIGABLE

Le SCOT confère au réseau bleu, composé des fleuves Rhône et Saône et de la trame des rivières et ruisseaux du territoire, un rôle essentiel dans la structuration de l'agglomération.

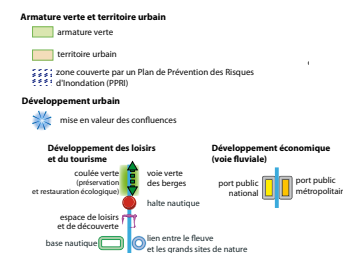
Élément essentiel pour la qualité des paysages, le fonctionnement des écosystèmes, la biodiversité mais aussi l'alimentation en eau de la métropole, le SCOT protège et restaure le caractère sauvage de ce réseau, notamment sur les zones sensibles de captage en eau potable.

Plus encore, le SCOT propose de valoriser ces espaces pour développer leur appropriation par les habitants. La mise en valeur des berges des fleuves (Rhône et Saône), de grands sites de nature à l'image de Miribel-Jonage, et à un degré moindre, des îles et des lônes du Rhône aval doit permettre de renforcer cette relation ville/nature.

Enfin, le fleuve offre des opportunités de report modal en matière de transport de marchandises, sous réserve que l'offre et le service des infrastructures portuaires deviennent plus performants. C'est pourquoi, le SCOT souhaite conforter l'équipement central qu'est le Port Édouard Herriot et réserver parallèlement des espaces en bord à voie d'eau pour créer de nouvelles infrastructures, au nord comme au sud de Lyon ●

LE RÉSEAU BLEU

Composante majeure d'un nouveau cadre de vie, tourné vers les espaces en eaux, et alternative au transport de marchandises par la route



ARMATURE VERTE URBINE

LE SCOT LOCALISE, LES PLU DÉLIMITENT

Le SCOT localise les territoires appartenant à l'armature verte, qui n'ont pas vocation à accueillir de l'urbanisation. Il ne les délimite pas avec précision. Les futurs PLU disposeront donc d'une certaine marge d'appréciation pour en définir les limites exactes (zonage N ou A).

Le SCOT délimite néanmoins à la parcelle les coupures vertes les plus importantes et les plus fragiles. Leurs limites devront en conséquence être précisément reprises dans les PLU.

En cohérence avec l'armature verte localisée par le SCOT, le Conseil général pourra également délimiter des périmètres (Protection des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains) associés à des programmes d'action.

ZOOM



PROTÉGER ET VALORISER NOS ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

La volonté de préserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles est largement partagée à l'échelle métropolitaine. À l'échelle de l'agglomération, l'armature verte joue un rôle essentiel dans la qualité de vie, l'attractivité et la richesse économique du territoire. Dans ces conditions, le SCOT maîtrise et organise le développement urbain pour qu'elle continue à représenter à l'horizon 2030 à peu près la moitié du territoire.

Le SCOT propose trois orientations majeures :

Protection : la valeur (économique, entretien des paysages, maintien de la biodiversité) de l'armature verte conduit le SCOT à la préserver de l'urbanisation, tout en permettant l'accueil d'aménagements nécessaires à ses fonctions environnementales, productives et de loisirs.









Valorisation : l'armature verte s'auto-protège autant par sa valeur économique que par son statut juridique. Le SCOT prévoit donc sa valorisation par les politiques publiques, à travers la réalisation de projets visant la mise en valeur des fonctions agricoles, naturelles et de loisirs des territoires.

Liaison : le SCOT définit un système de liaisons vertes qui relie entre elles les composantes de l'armature verte et assurent une triple fonction de corridor biologique, de continuité paysagère et de liaison de loisirs et agricole. Il délimite également les liaisons les plus menacées pour assurer leur pérennité (coupures vertes) ●

L'ARMATURE VERTE, ÉLÉMENT CLÉ DE L'ORGANISATION URBAINE

Les liaisons vertes, qui ont vocation à mettre la nature en réseau, constituent une composante forte de la préservation des espaces naturels.

Armature verte :

-  trame verte
-  couronne verte d'agglomération
-  cœur vert métropolitain
-  zone de transition - territoire périurbain à dominante rurale (DTA)
-  principe de mise en réseau des parcs ou liaison verte en territoire urbain
-  principe de liaison verte en territoire naturel et agricole
-  parc d'agglomération
-  territoire urbain

 Coupure verte délimitée à préserver (voir conditions particulières d'urbanisation)



AGRICULTURE

UNE FORTE PRÉSENCE D'ESPACES AGRICOLES SUR LE TERRITOIRE

• 26 000 ha

• 33 % de la surface totale de l'agglomération

MAIS UNE ACTIVITÉ FRAGILE

• 800 ha en moins entre 2000 et 2005

• une population vieillissante :
50 % des exploitants ont + de 55 ans



PRÉSERVER UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, NOURRICIÈRE DE L'AGGLOMÉRATION

Le SCOT reconnaît le fait agricole comme une activité économique à part entière. Le SCOT souhaite conserver une agriculture périurbaine dynamique, dotée à la fois d'une **fonction économique déterminante** et d'un **rôle de structuration et d'entretien des paysages**.

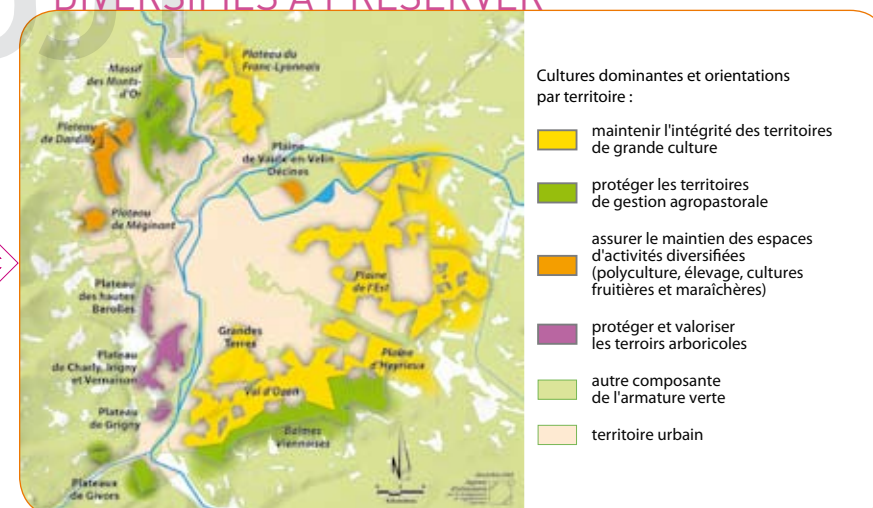
Elle devrait en effet contribuer à nourrir une agglomération qui compte accueillir 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, **en s'appuyant sur les circuits courts de distribution** qui permettent de limiter les déplacements.

Pour favoriser l'ancrage de cette agriculture périurbaine, le SCOT fait donc le choix de **protéger le foncier agricole**. Il entend ainsi réduire la spéculation et faire évoluer sur le long terme les stratégies des propriétaires, tout en assurant aux agriculteurs souhaitant s'installer ou développer leur exploitation une plus grande lisibilité et une confiance accrue en leur activité.

L'activité agricole devrait être en outre **encouragée par une politique de soutien aux projets agricoles**. La mise en œuvre de programmes d'action, notamment dans le cadre des PENAP* conduites par le Département du Rhône, devrait participer à la valorisation de ces espaces •

* PENAP : La loi sur la revitalisation des territoires ruraux de février 2005 a confié aux Départements la compétence en matière de protection des espaces naturels et agricoles périurbains. Sur cette base, le Département du Rhône souhaite instituer des périmètres d'intervention destinés à protéger durablement les espaces, associés à des programmes d'actions visant leur valorisation.

DES TERRITOIRES AGRICOLES DIVERSIFIÉS À PRÉSERVER



ET PAYSAGES

ÉCOLOGIE

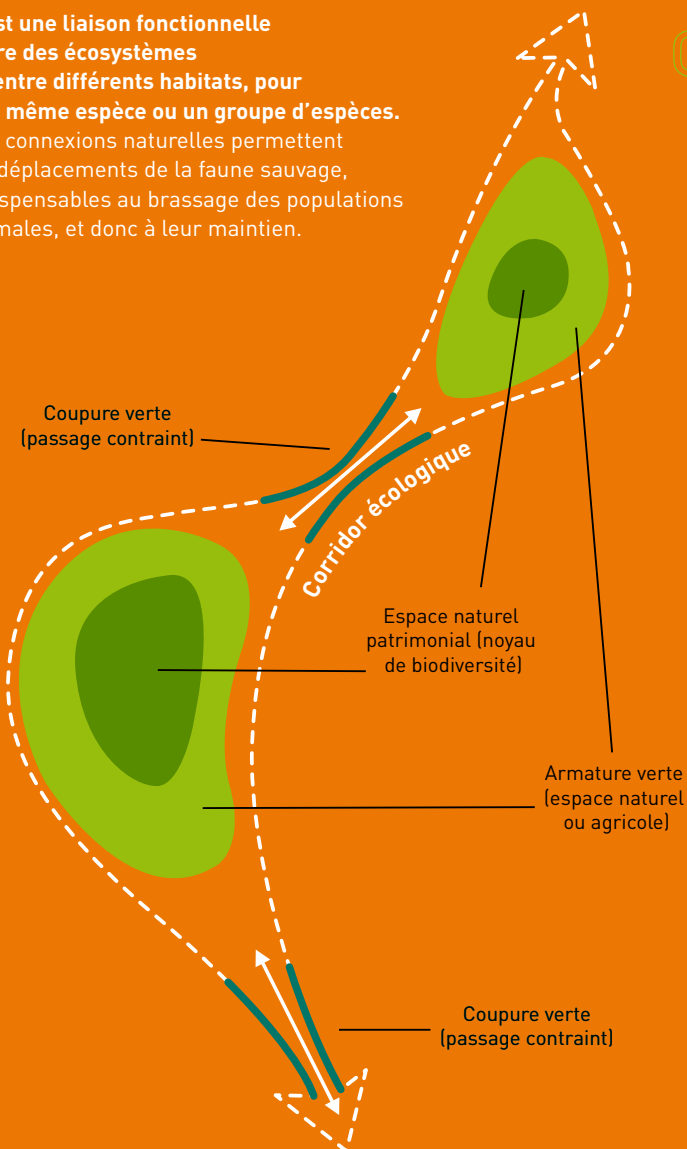
AGÈS

REPÈRES

QU'EST-CE QU'UN CORRIDOR ÉCOLOGIQUE ?

C'est une liaison fonctionnelle entre des écosystèmes ou entre différents habitats, pour une même espèce ou un groupe d'espèces.

Ces connexions naturelles permettent les déplacements de la faune sauvage, indispensables au brassage des populations animales, et donc à leur maintien.



MAINTENIR LA BIODIVERSITÉ AU SEIN D'UNE GRANDE TRAME PAYSAGÈRE

Pour maintenir la biodiversité* sur le territoire en assurant le déplacement de la faune sauvage, le SCOT identifie les principaux corridors écologiques à l'échelle de l'agglomération. Ils font l'objet de mesures de préservation et de restauration, à intégrer dans toute opération nouvelle d'aménagement ou de mise en valeur. Les PLU devront garantir leur préservation.

Les corridors écologiques les plus fragiles ainsi que les coupures vertes mentionnées dans la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) sont délimités par le SCOT.

Parallèlement, le SCOT préconise de mettre en valeur les massifs boisés du sud, du nord et de l'ouest, pour les pérenniser ; et de créer un grand paysage dans l'est, en construisant une charpente paysagère à partir du «V Vert», en mettant en valeur et en reliant les points attractifs du territoire (réseau des forts et des buttes).

Afin d'embellir plus encore une agglomération inscrite au Patrimoine mondial de l'humanité, le SCOT préconise enfin une politique de préservation du patrimoine urbain et de mise en valeur des entrées d'agglomération ●

* Biodiversité : diversité des espèces (micro-organismes, végétaux et animaux) présentes dans un milieu.

EN PRATIQUE

Par exemple, le SCOT délimite la coupure verte de Meyzieu-Jonage, à forts enjeux. Les PLU devront donc préserver ce secteur agricole stratégique, qui participe à la cohérence agricole du territoire de l'Est lyonnais et présente un enjeu paysager par le maintien d'une épaisseur verte entre deux fronts urbains.



LOISIRS



NATURE

RÉVÉLER LA FONCTION LOISIRS ET DÉCOUVERTE DES ESPACES NATURELS

Les espaces naturels et agricoles de l'agglomération doivent répondre aux attentes croissantes des populations en matière de loisirs, de découverte et de lieux de détente. Le SCOT préconise de **préserver et d'améliorer le fonctionnement de 4 grands sites nature existants** : les Balmes Viennoises, le Grand Parc de Miribel, les Vallons de l'Ouest et les Monts d'Or.

La mise en réseau des parcs d'agglomération « têtes de pont de l'offre de loisirs et de découverte », à travers des liaisons modes doux, est également préconisée dans le SCOT pour mieux structurer cette offre et l'élargir à d'éventuels nouveaux parcs (Sergent Blandan, Lyon 7^e, par exemple).

Le **réseau des forts** et les espaces naturels qui les entourent sont identifiés par le SCOT comme points d'appui du réseau de loisirs.

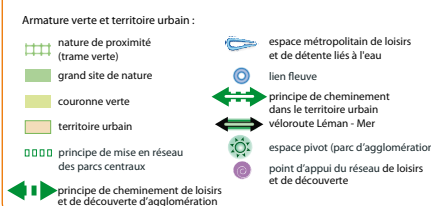
Quant aux autres espaces de la trame verte, ils peuvent aussi assurer une fonction loisirs et découverte sous réserve du respect de leur rôle environnemental et/ou agricole. En effet, la fonction de loisirs ne doit pas porter atteinte aux autres fonctions de ces espaces.

Le SCOT favorise le développement de la végétation au **cœur du territoire urbain**, à travers la plantation d'arbres, la création de jardins, le verdissement des terrasses.

Enfin, il prévoit une **offre de proximité en matière d'espaces verts** sous la forme de jardin public, de square ou de terrain de jeux, de telle sorte que chaque habitant puisse profiter d'espaces de respiration au plus près de son domicile ●

EN ACTIONS

Plus que la simple liaison des parcs d'agglomération, le SCOT préconise la **mise en place d'un réseau de cheminements de loisirs - marche, jogging, cycles, VTT - à maillage dense, à l'échelle de l'agglomération mais aussi de la métropole, reliant les différentes zones vertes et de loisirs, et les principaux lieux de pratiques sportives et nautiques.**



UNE DEMANDE DE NATURE QUI SE RENFORCE

- Près de **50 %** des habitants de l'agglomération déclarent fréquenter 1 à 2 fois par mois des espaces naturels pour la pratique de la marche ou du sport.
- Parc de Miribel-Jonage : **4** millions de visiteurs par an
- Plateau des Grandes Terres : **150** visiteurs quotidiens

ENVIRONNEMENT

LA RÉGION LYONNAISE : TERRITOIRE D'AVENIR POUR LES ÉCOTECHNOLOGIES

- **25 000** emplois dans l'aire urbaine liés à la chimie, aux énergies renouvelables et à l'environnement
- **2^e** pôle français dans le domaine de l'environnement, en nombre d'entreprises et d'emplois
- **2** pôles de compétitivité (Axelera et Lyon Urban Truck and Bus)



VIVRE ET PRODUIRE PLUS SAINEMENT : L'ENVIRONNEMENT FORCE D'INNOVATION

Vivre mieux, dans un cadre plus sain et plus agréable est une demande sociale forte. Le SCOT de l'agglomération lyonnaise, pour qui **la santé des habitants est une priorité**, fixe deux grands objectifs :

- **Limiter les émissions de polluants et de gaz à effets de serre**
 - en privilégiant les transports en commun et les modes doux ;
 - en favorisant isolation et énergies renouvelables dans la construction et la réhabilitation des bâtiments anciens ;
 - en encourageant le recours aux énergies locales comme les réseaux de chaleur pour l'habitat et les activités ;
 - en développant les circuits courts pour le commerce et l'alimentation.
- **Réduire les risques et nuisances, notamment le bruit**
 - en promouvant une ville apaisée, par un abaissement des vitesses sur le réseau routier ;
 - par une politique de déchets plus durable ;
 - par un encadrement strict de l'urbanisation dans les zones à risques naturels et technologiques.

Le SCOT propose des mesures d'accompagnement permettant de mieux prendre en compte les problématiques environnementales en amont des projets d'aménagement : analyses environnementales, référentiels (zones d'activités, habitat durable, tertiaire, bâtiments d'activités).

D'autre part, le SCOT identifie l'environnement comme un facteur d'innovation. Il est en effet au cœur du développement des pôles de compétitivité, emplois verts, cleantechs ; et il contribue à l'émergence de nouvelles vocations (notamment dans la Vallée de la Chimie) •

OBJECTIFS

D'ici 2020 :

- Réduire de **20 %** les gaz à effet de serre
- Réduire de **20 %** la consommation d'énergie
- Atteindre **20 %** d'énergies locales renouvelables dans la consommation globale

D'ici 2017

- Réduire les déchets à la source :
moins de 300 kg par habitant et par an

SOBRIÉTÉ

REPÈRES

DES ORIENTATIONS POUR UNE PLUS GRANDE SOBRIÉTÉ

- Un développement urbain plus intensif, en matière d'habitat et d'accueil d'activités économiques
- Une ville des courtes distances
- Une gestion plus économe des matériaux et de la ressource en eau

É

SÉCURISER ET DIVERSIFIER LES RESSOURCES

Construire une ville durable impose de garantir la pérennité des ressources, en particulier les ressources non renouvelables.

Le SCOT impose donc un principe de précaution, d'économie et de préservation pour l'eau potable notamment, en cohérence avec le SAGE* de l'Est lyonnais qui se traduira par une limitation stricte de l'urbanisation dans les secteurs de protection des captages et dans les zones humides (la nappe de l'Est lyonnais par exemple).

Le SCOT préconise également la diversification des sources d'approvisionnement pour les matériaux de construction de manière à assurer la durabilité des ressources de l'Est lyonnais au-delà de 2030.

L'économie de déplacements permise par l'organisation multipolaire et les choix d'aménagement du SCOT, en faveur des courtes distances, contribueront également à des économies d'énergie, mais aussi à préserver la qualité de l'air.

Enfin, la consommation d'espace est limitée dans les préconisations du SCOT, grâce à la préservation de l'armature verte et au choix d'une urbanisation plus intensive, privilégiant le renouvellement urbain ●

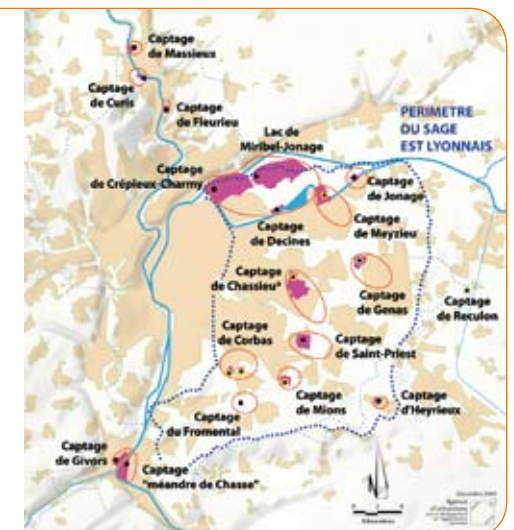
*SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux



EN PRATIQUE

La préservation de la ressource en eau, une priorité

Le SCOT protège les zones de captage en eau potable en limitant toute urbanisation à proximité



JANVIER 2010

Rédaction : SEPAL / MÉDIACITÉ

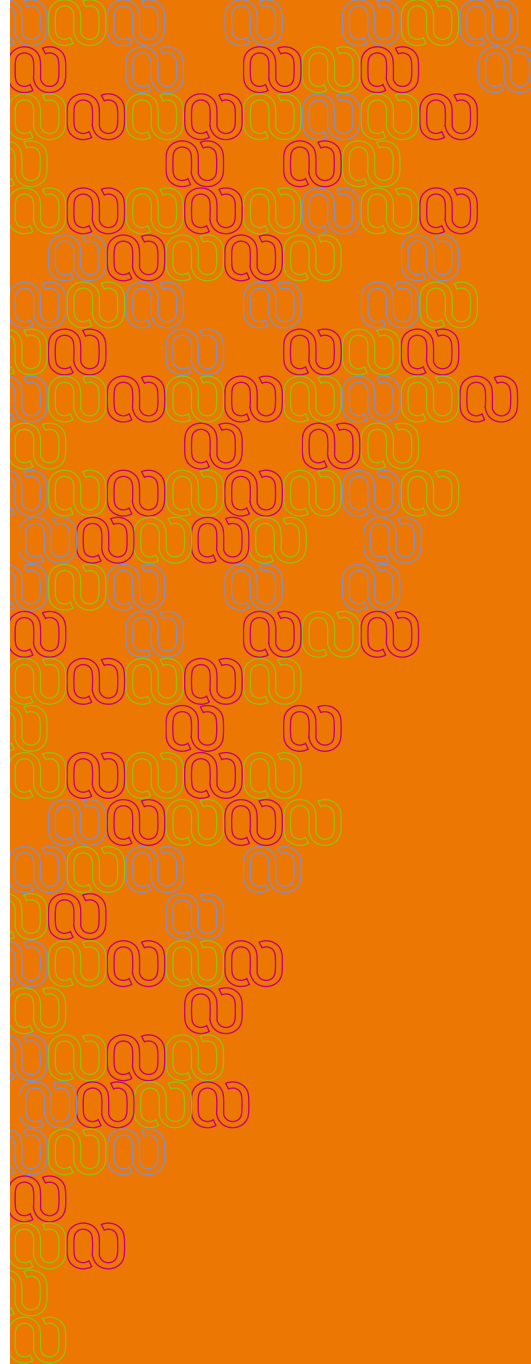
Conception graphique : MÉDIACITÉ

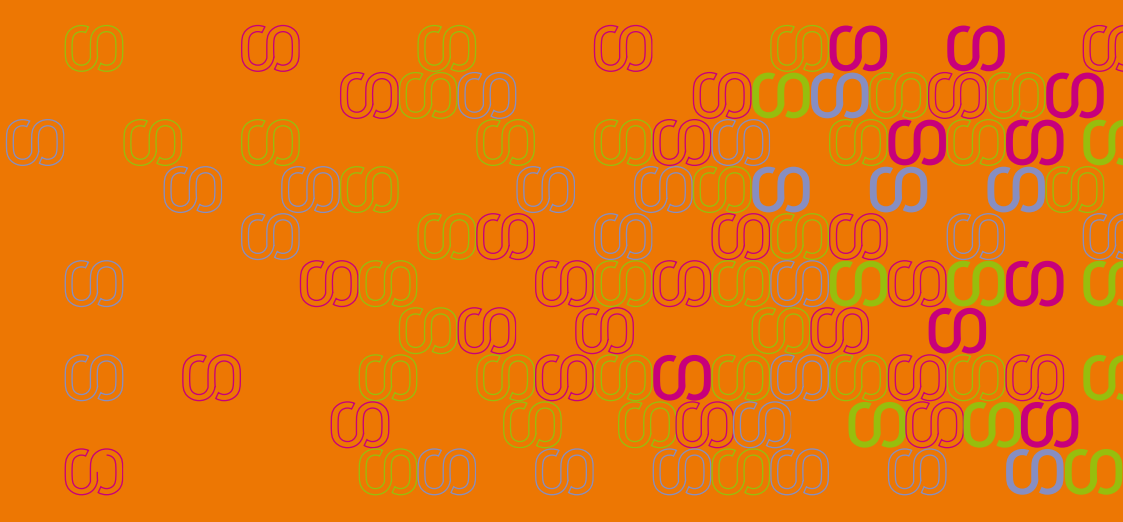
Crédits Photos :

F. Guy/Agence d'Urbanisme de Lyon, Jacques Léone/Grand Lyon, TDS-Philippe Giraud/RFF,
Pierre Honoré, Aldo Paredes, Fotolia

Cartographie/Schémas : Agence d'Urbanisme de Lyon, MÉDIACITÉ

Impression : LAMAZIÈRE Imprimeurs, Décines - 3 500 exemplaires.





sepal

syndicat mixte d'études
et de programmation de l'agglomération lyonnaise