

Pièce n°12

# Révision du SCoT

Syndicat

de

l'Ouest Lyonnais

**PADD**



VERSION 20 JUIN 2018 après débat

## TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION - METTRE EN ŒUVRE UN MODE DE DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET SOLIDAIRE</b>	<b>1</b>
<b>1. LES CONDITIONS D'UN ACCUEIL QUALITATIF</b>	<b>1</b>
<b>2. UN PROJET DE TERRITOIRE A PLUSIEURS ECHELLES</b>	<b>1</b>
<b>AXE 1 - PROMOUVOIR LE BIEN VIVRE ENSEMBLE</b>	<b>4</b>
<b>1. AFFIRMER UNE POLITIQUE D'ACCUEIL A LA FOIS VOLONTARISTE, MAITRISEE ET SOLIDAIRE</b>	<b>4</b>
A) MAITRISE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE	4
B) DEVELOPPER UNE ARMATURE URBAINE EQUILIBREE ET SOLIDAIRE	5
C) REPONDRE A LA PLURALITE DES BESOINS	6
Requalifier le parc ancien et reconquérir les logements vacants	6
Diversifier les formes d'habitat	6
Diversifier des formes et des tailles des logements	6
Poursuivre la recherche de mixité sociale dans le parc résidentiel	7
D) ETRE RESPONSABLE ET DURABLE	7
Soigner l'insertion dans la trame urbaine et architecturale existante	7
Concilier développement urbain et préservation des espaces naturels et agricoles	8
Développer les communications électroniques	8
<b>2. VEILLER A UNE MOBILITE ADAPTEE ET APAISEE</b>	<b>8</b>
A) DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN	9
B) FAVORISER L'INTERMODALITE ET LE RABATTEMENT	9
C) INTEGRER LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES LIMITOPHES	10
D) RECONQUERIR LA MOBILITE PAR LES « MODES ACTIFS » OU ALTERNATIFS A L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE	10
E) RENFORCER L'INTEGRATION SOCIALE PAR LA MOBILITE	11
F) STRUCTURER ET ADAPTER LE RESEAU DE VOIRIE EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS COLLECTIFS	11
<b>AXE 2 - DEVELOPPER L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE L'OUEST LYONNAIS</b>	<b>13</b>
<b>1. SOUTENIR L'ACTIVITE ECONOMIQUE</b>	<b>13</b>
A) CREER DES EMPLOIS DE FAÇON A ELEVER LE RATIO EMPLOIS/ACTIFS	13
B) S'APPUYER SUR L'ECONOMIE PRESENTIELLE ET L'ECONOMIE PRODUCTIVE	13
C) BATIR UNE STRATEGIE D'ACCUEIL DES ENTREPRISES	14
D) MAINTENIR ET RENFORCER LE COMMERCE DE PROXIMITE EN CENTRE BOURG	15
<b>2. ASSURER LE DYNAMISME DE L'ACTIVITE AGRICOLE</b>	<b>15</b>
A) PRESERVER LE FONCIER AGRICOLE	15
B) PROMOUVOIR LES SYSTEMES AGRICOLES COLLECTIFS	16
C) VALORISER LES MODES DE PRODUCTION	16
<b>3. STRUCTURER LA FILIERE BOIS</b>	<b>16</b>

<b>4. CONFORTER ET DEVELOPPER LE POTENTIEL TOURISTIQUE DU TERRITOIRE</b>	<b>16</b>
A) UN PROJET TOURISTIQUE QUI S'INSCRIT DANS UNE DYNAMIQUE PLUS LARGE	16
B) VALORISER LES DEMARCHES EXISTANTES ET METTRE EN RESEAU LES POINTS D'ATTRACTION TOURISTIQUES	17
C) EXPLORER ET ACCOMPAGNER DES PISTES DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE	17
D) DEVELOPPER ET DIVERSIFIER L'HEBERGEMENT MARCHAND	18

**AXE 3 - PRENDRE EN COMPTE DURABLEMENT LES PAYSAGES ET L'ENVIRONNEMENT ET FAIRE FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES** **19**

<b>1. PRESERVER LES RICHESSES ET LES EQUILIBRES REMARQUABLES DU PAYSAGE</b>	<b>19</b>
A) SAUVEGARDER ET VALORISER LES RICHESSES PAYSAGERES	19
Préserver les grands équilibres et les principales valeurs du paysage	19
Maintenir les séquences paysagères agricoles et naturelles particulières	19
Mettre en valeur la richesse du patrimoine bâti	19
Promouvoir l'émergence d'une trame paysagère	20
B) VERS UNE VALORISATION DES ITINERAIRES DE DECOUVERTE DU PAYSAGE	20
Maîtriser l'urbanisation le long des axes de communication	20
Requalifier les espaces publics des espaces d'activités	20
C) AMELIORER LA PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE DANS LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE	21
<b>2. ASSURER LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES</b>	<b>21</b>
A) PRESERVER ET VALORISER LA TRAME VERTE ET BLEUE	21
B) VALORISER LA NATURE ORDINAIRE	21
<b>3. PRESERVER LE CADRE DE VIE TOUT EN GARANTISSANT LA PERENNITE DES RESSOURCES NATURELLES</b>	<b>22</b>
A) PROTEGER LA RESSOURCE EN EAU ET ASSURER UNE GESTION COHERENTE DES USAGES	22
B) ASSURER UNE GESTION RAISONNEE DES EXPLOITATIONS DE CARRIERES	22
C) PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES ET NUISANCES DANS LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	22
<b>4. AMELIORER L'AUTONOMIE ENERGETIQUE ET ADAPTER LE TERRITOIRE FACE AUX EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE</b>	<b>23</b>
A) INTEGRER L'ENJEU ENERGETIQUE DANS LES REFLEXIONS D'AMENAGEMENT	23
B) ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES	24
C) S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	24

**LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE** **25**

<b>1. LE PROJET DE L'A45</b>	<b>25</b>
<b>2. LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE L'OUEST DE LYON</b>	<b>25</b>

## INTRODUCTION - METTRE EN ŒUVRE UN MODE DE DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET SOLIDAIRE

L'Ouest Lyonnais bénéficie depuis les années 60 d'une forte attractivité résidentielle, du fait de la qualité de ses sites et de ses paysages, de sa vitalité économique, mais également de son inscription au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise (influence du desserrement urbain et économique de l'agglomération).

Mais ce positionnement n'est pas sans soulever un certain nombre de « risques » en cas de développement non maîtrisé : conurbation des villages et perte d'identité, « territoire dortoir », étalement urbain fortement consommateur d'espaces, fragmentation des corridors écologiques, altération des paysages et de l'environnement, « banalisation de l'espace », fragilisation de l'agriculture, déséquilibres sur le plan social (difficulté d'accès au marché foncier et immobilier, compromettant la mixité sociale) et démographique (non renouvellement de la population dans un contexte de vieillissement de la population) et en matière de mobilité (augmentation des déplacements pendulaires).

Or, le patrimoine naturel, paysager et patrimonial de l'Ouest Lyonnais constitue une « marque identitaire » qu'il convient de préserver et de transmettre aux générations futures car elle véhicule l'image qualitative du territoire tout en participant à la valorisation globale de l'espace métropolitain.

### 1. Les conditions d'un accueil qualitatif

Afin d'éviter ces déséquilibres et de valoriser ce patrimoine, la pression urbaine doit être maîtrisée et orientée. Nous nous donnons l'ambition d'un développement harmonieux, respectueux d'une structure paysagère remarquable, façonnée par une agriculture dynamique et diversifiée, dominée par des ensembles naturels de grandes richesses et ponctuée de bourgs typiques relativement préservés.

Notre projet doit également permettre de préserver et de développer l'accès aux équipements et services de proximité, de niveau intermédiaire et structurants. De même, il doit permettre d'offrir la possibilité de travailler sur le territoire. Si la proximité de l'agglomération permet aux habitants d'accéder aux emplois spécialisés et aux grands services métropolitains, la vocation de l'Ouest Lyonnais est de s'affirmer comme un territoire vivant, soucieux de pouvoir offrir à ses habitants de larges possibilités d'emploi et une grande gamme de services et équipements.

Ainsi, l'enjeu pour le territoire est de tirer profit de son attractivité, notamment économique, sans pour autant en bouleverser les richesses et les équilibres, héritage d'une géographie et d'une histoire particulière. Au-delà de la question centrale de la démographie, les équilibres à préserver concernent autant le paysage que le patrimoine, ou encore la frontière entre espaces naturels et urbanisés.

### 2. Un projet de territoire à plusieurs échelles

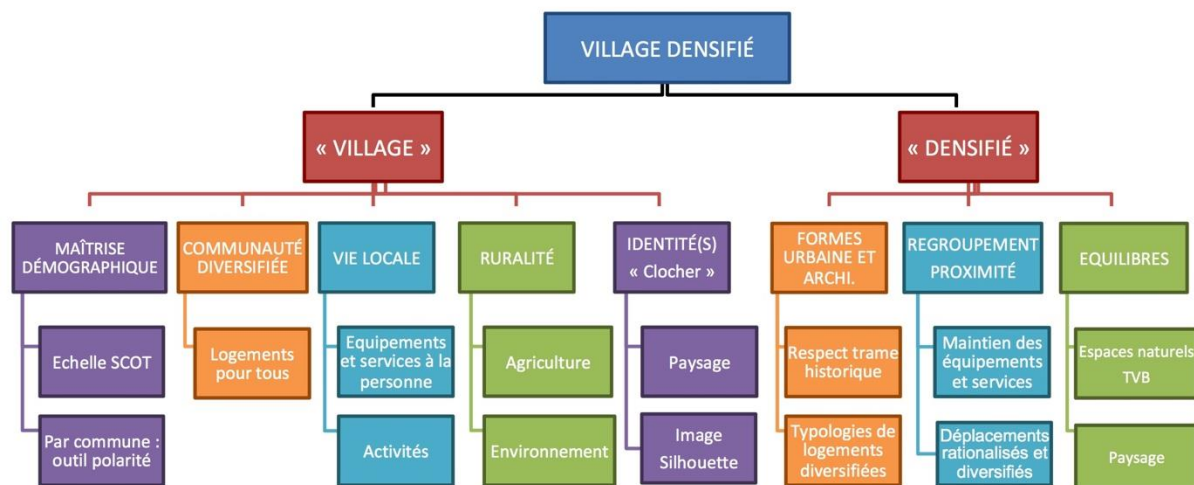
Notre projet retient plusieurs échelles de réflexion et de programmation :

- **L'échelle métropolitaine** : l'Ouest Lyonnais s'inscrit dans un territoire vaste et en pleine mutation, celui de l'aire métropolitaine lyonnaise. Nous attachons une attention particulière à la complémentarité entre l'Ouest Lyonnais et nos territoires voisins, surtout l'agglomération

lyonnaise. Ces dynamiques, qui s'affranchissent de toute limite administrative, sont collectivement partagées par les 13 SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise qui s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire autour de quatre points suivants :

- une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles, existant ou en devenir, bien dotés en équipements et services ;
  - une connexion efficace aux transports collectifs ;
  - une complémentarité du développement économique ;
  - la valorisation des espaces naturels et agricoles.
- **L'échelle de l'Ouest Lyonnais** : bien que le territoire de l'Ouest Lyonnais entretienne des liens étroits avec l'aire métropolitaine, l'enjeu est de bâtir un modèle de développement équilibré et solidaire à son échelle, respectueux de ses spécificités paysagères, urbaines, agricoles ou encore économiques.
  - **L'échelle locale** : la finalité de notre projet de territoire est de contribuer à l'amélioration de la vie quotidienne de nos habitants, en offrant l'accès à des logements adaptés, en facilitant l'accès aux services de proximité, aux équipements, aux commerces du quotidien, ou encore aux espaces publics et lieux de rencontre. Cette recherche de proximité s'appréhende à l'échelle des intercommunalités et, plus finement encore, de bassins de vie, voire de villages. Cette échelle se formalise par le concept de village densifié.

Notre projet prend appui sur un concept fondateur et structurant, celui de « **village densifié** ».



Portant une certaine idée de l'aménagement du territoire, ce concept renvoie à de nombreux principes, images et objectifs, parmi lesquels figurent : la maîtrise démographique (de façon à rester « village »), l'idée d'une communauté diversifiée (ce qui introduit la question de la mixité sociale et du logement pour tous), le maintien d'une sociabilité (le village s'opposant à la cité dortoir dans le sens où il garantit la présence d'activités, d'équipements et de services à la personne), la préservation d'une certaine proximité (permettant de rationaliser les déplacements), un ancrage territorial fort et une dimension rurale affirmée (soulevant l'importance de l'activité agricole et des espaces naturels), des formes urbaines et architecturales qualitatives (nécessitant la définition d'un développement urbain respectueux des trames historiques héritées) et moins consommatrices d'espaces (préservant les espaces agricoles et naturels), une identité - ou du moins une spécificité - territoriale (« village » et

« esprit de terroir », l'image du village et l'importance de sa silhouette dans le panorama) et finalement une notion d'équilibre et de préservation (appelant à sauvegarder les richesses du patrimoine naturel, agricole et paysager).

Pour autant, ce concept demeure un outil, et non une finalité en soit. Il s'agit surtout de le mettre en œuvre dans l'optique de promouvoir un mode de développement réellement équilibré et solidaire.

## AXE 1 - PROMOUVOIR LE BIEN VIVRE ENSEMBLE

Souhaitant s'affirmer comme un territoire attractif, vivant et solidaire, nous posons au cœur de notre projet d'aménagement la question du maillage en services et en équipements. La notion de « pôle d'équipements et de services » s'affirme comme échelle de réflexion et d'action pertinente.

L'intention est à la fois de maintenir, de structurer et de développer le maillage existant. Si la trajectoire démographique et le développement urbain doivent être en adéquation avec le niveau d'équipements et de services existant, ils doivent également contribuer à tendre vers un niveau de services et d'équipements souhaité et planifié, afin de ne pas accentuer le risque de désertification de certaines parties du territoire.

Ainsi, notre projet pose le principe d'une approche différenciée qui tienne compte de la réalité des dynamiques observées. Il s'agit à la fois de :

- maintenir les services et commerces dans les communes faiblement peuplées : un enjeu stratégique qui rejoint l'objectif de qualité du cadre de vie ;
- maîtriser le développement des communes connaissant une forte pression afin d'assurer une gestion efficiente des équipements et services publics ;
- articuler l'habitat avec les autres fonctions urbaines.

Nous promouvons le concept de mixité fonctionnelle qui vise à rapprocher les habitants et les différentes activités de la « cité » (se loger, travailler, se divertir, consommer...) et qui doit permettre de répondre aux enjeux environnementaux, rationaliser les déplacements, réduire les inégalités sociales sur le territoire et finalement améliorer la qualité de vie de ceux qui le pratiquent au quotidien.

### 1. Affirmer une politique d'accueil à la fois volontariste, maîtrisée et solidaire

L'aire métropolitaine lyonnaise voit son dynamisme démographique se renforcer depuis la fin des années 1990. Cette attractivité se traduit par une forte pression foncière et immobilière. L'Ouest Lyonnais entend participer à son échelle au développement général du territoire et à l'accueil de cet accroissement démographique soutenu.

#### a) Maîtriser la croissance démographique

Notre objectif est d'apporter une réponse à une demande forte exprimée par des populations aspirant à s'installer dans l'Ouest Lyonnais pour sa qualité de vie et de profiter de cette attractivité pour tendre vers un meilleur équilibre générationnel (vieillesse de la population) et de relever le défi de la mixité sociale.

Afin d'éviter les conséquences néfastes d'un scénario « au fil de l'eau » risquant de se traduire par un développement péri-urbain non maîtrisé, le SCoT de l'Ouest Lyonnais approuvé en 2011 affichait un « scénario de rupture » visant un développement équilibré et durable (passer de près 2,3%/an d'accroissement de population à 0,89%/an). Un ralentissement s'est effectivement opéré puisque la croissance observée entre 2006 et 2014 a été ramenée à environ 1%/an.

Il apparaît aujourd'hui opportun et légitime de chercher à poursuivre cette tendance de façon à ancrer durablement cette croissance raisonnée et maîtrisée sur le territoire qui est légèrement inférieure à celle de l'aire urbaine de Lyon et légèrement supérieure à celle de l'aire métropolitaine de Lyon. Ainsi,

notre projet est de viser le maintien d'un taux de croissance annuel moyen de 1%, ce qui représenterait, à l'horizon 2040, un gain de 36 500 habitants sur l'ensemble du territoire par rapport à 2014, pour une population totale de 160 000 habitants.

Pour cela, nous devons viser la production d'environ 19 400 nouveaux logements (2020-2040), soit près de 970 par an, afin de répondre à la fois aux besoins générés par l'accroissement de la population (solde naturel et migratoire), ainsi qu'à celui lié au phénomène de décohabitation.

La globalité du volume de logements à produire doit permettre de répondre aux besoins qualitatifs identifiés sur le territoire, en particulier à travers l'offre sociale.

Si cette croissance de la population et la production de logement qui l'accompagne participent pleinement au développement de l'aire métropolitaine lyonnaise, elles doivent toutefois être maîtrisées pour conserver l'identité de notre territoire.

### **b) Développer une armature urbaine équilibrée et solidaire**

L'Ouest Lyonnais se distingue par une organisation originale de « villages en réseau polarisé », constituant l'une des marques identitaires du territoire. Chaque entité est appelée à trouver sa place et à pleinement jouer son rôle dans cet « écosystème urbain solidaire ». Nous avons pour objectif de conforter ce fonctionnement territorial toujours dans cette même logique :

- de polarisation avec des polarités structurantes à l'échelle de bassins de vie qui garantissent l'ensemble des services nécessaires à la vie quotidienne et rayonnant sur plusieurs communes et des polarités secondaires jouant un rôle de relais de services à la population à une échelle de proximité ;
- de solidarité et de complémentarité entre les niveaux de l'armature territoriale ;
- de spécialisation de manière à faire émerger ou accompagner des fonctions spécifiques à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Afin de mieux qualifier le niveau des différents pôles identifiés, la dénomination à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise est reprise :

- Polarité de rang 1 : « polarité de rang d'agglomération » ;
- Polarité de rang 2 : « polarité intermédiaire » ;
- Polarité de rang 3 : « polarité locale » ;
- Polarité de rang 4 : « village ».

*La logique de classification s'appuie sur les critères retenus par les 13 SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise dans un objectif d'harmonisation de leur vocabulaire, en retenant prioritairement le niveau d'équipements et de services. Pour autant, le niveau de polarité attribué dépend également des spécificités locales : poids historique, contraintes posées par le cadre réglementaire (DTA...), configuration géographique particulière, prise en compte de risque particulier, etc.*

Par ailleurs, en termes d'échelle géographique, la définition des polarités s'appuie avant tout sur les limites administratives communales, mais prend également en compte la réalité des dynamiques et pratiques territoriales : l'échelle de bassin de vie peut ainsi être retenue dans certains cas. Cela permet de faire jouer les coopérations et les solidarités territoriales, mais aussi de prendre en compte les communes nouvelles.



Afin d'orienter la répartition du développement démographique et urbain, des objectifs spécifiques sont attribués aux différents niveaux de polarité définis. Ceux-ci fixent notamment des principes de croissance à respecter. Bien qu'il acte le rôle structurant des « polarité de rang d'agglomération », notre projet vise à reconnaître le rôle des polarités intermédiaires et locales ainsi que des « villages » comme relais de services à la population en leur assurant un développement maîtrisé mais suffisant.

L'affirmation de cette spécificité de « villages en réseau polarisé » sous-tend un certain nombre de principes d'aménagement, lesquels doivent notamment conduire à contenir l'urbanisation dans les enveloppes agglomérées existantes en s'appuyant sur la notion de « pôle d'équipements et de services » et à limiter les phénomènes de continuités urbaines en préservant des « coupures vertes » (cf. concept de village densifié).

### **c) Répondre à la pluralité des besoins**

#### *Requalifier le parc ancien et reconquérir les logements vacants*

La requalification des logements existants, le traitement de la vacance, la reconquête des centres anciens représentent des axes forts de notre projet de territoire. De fait, ils apparaissent essentiels à l'émergence d'un modèle de développement urbain durable, mais également au confortement des bourgs et ainsi à la préservation du niveau de services offert aux habitants.

Ainsi, les quartiers anciens, principalement situés au cœur des bourgs, constituent des secteurs stratégiques à reconquérir, tout en préservant leurs spécificités.

#### *Diversifier les formes d'habitat*

Depuis les années 70, le coût du logement et son mode de financement ont contribué à favoriser les opérations d'acquisition individuelle et amené de nombreuses familles à l'accession sur des territoires relativement éloignées des bassins de vie et d'emplois.

Aujourd'hui, le profil social et démographique des ménages et leurs perspectives d'évolution supposent de mettre à disposition d'autres types de produits, la maison individuelle ne pouvant plus constituer la réponse unique aux besoins et souhaits des habitants.

Il s'agit de faciliter les parcours résidentiels sur notre territoire en prenant en considération l'évolution des capacités et des besoins tout au long de la vie. Cela concerne autant les jeunes ménages, dont la capacité financière est limitée en début de parcours, que les personnes âgées, dont la perte d'autonomie peut susciter des besoins spécifiques (proximité des services, logements adaptés...)

#### *Diversifier des formes et des tailles des logements*

Afin d'apporter une meilleure réponse à ces besoins pluriels et ainsi de renforcer la mixité sociale et générationnelle, nous posons comme stratégie la diversification des formes et tailles de logements.

Dans cette optique, un rééquilibrage des typologies de logements produits (individuel, intermédiaire, collectif) est encouragé.

Dans la mesure où le logement individuel répond à une aspiration sociale forte, toujours bien réelle bien que non exclusive, le projet résidentiel entend lui accorder une certaine place, d'autant qu'elle est susceptible, lorsqu'elle est conçue dans le cadre d'une réflexion d'aménagement d'ensemble,

d'offrir une bonne insertion architecturale et urbaine et de proposer des niveaux de densité comparables à ce que l'on peut retrouver dans l'habitat dit « intermédiaire ».

Pour autant, nous portons la volonté de limiter la prépondérance de l'individuel, au profit d'autres typologies devant être plus fortement incitées, à savoir :

- le collectif, qui répond efficacement à certains besoins croissants des ménages (liés au vieillissement de la population, au desserrement des ménages, etc.) ;
- l'intermédiaire (ou groupé), qui correspond également à des demandes particulières (tels que les jeunes ménages et primo-accédants). Il apparaît toutefois nécessaire, au regard des difficultés à produire ce type de logements, de concevoir une offre plus attractive architecturalement et économiquement.

Il s'agit aussi de favoriser la production de petites et moyennes typologies (T2/T3) de logements en direction des jeunes ménages et des personnes âgées notamment, toujours dans un souci d'offrir un parcours résidentiel complet à tous.

### *Poursuivre la recherche de mixité sociale dans le parc résidentiel*

Le marché immobilier demeure difficilement accessible pour de nombreux ménages, lesquels sont alors contraints de s'éloigner pour réaliser leur projet immobilier, entraînant des conséquences négatives pour le ménage (surcoûts et fatigue des déplacements) comme pour le territoire (déséquilibre sociodémographiques, déplacements accrus, effectifs scolaires impactés...). Un effort devra donc être entrepris pour développer l'accession sociale à la propriété.

Au-delà de la question de la propriété immobilière, l'enjeu est aussi de favoriser et de développer l'offre de logements locatifs et, en particulier, sociaux. Malgré les efforts réalisés et les progrès constatés, l'offre en logements locatifs sociaux demeure aujourd'hui pas assez développée. Cet enjeu est d'autant plus criant que notre territoire compte une proportion importante de ménages éligibles à un logement social. La demande est ainsi largement non-satisfaite.

L'enjeu est également de se conformer aux exigences de l'article 55 de la loi SRU, pour les communes y étant soumises ou sur le point de l'être. L'objectif minimum de 25% de logements locatifs sociaux, auquel aucune des communes concernées ne satisfait aujourd'hui, implique la mise en place d'une politique de rattrapage.

## **d) Etre responsable et durable**

### *Soigner l'insertion dans la trame urbaine et architecturale existante*

La localisation de l'habitat et celles des équipements et des services doivent se faire dans un même environnement urbain afin de contribuer au maintien d'une vie sociale et faciliter le quotidien des habitants, notamment en matière de déplacements en modes actifs, participant ainsi au concept de village densifié. Elles devront être privilégiées dans les centres-bourgs, en privilégiant une inscription respectueuse des structures urbaines et villageoises héritées et valorisant les richesses du paysage et du patrimoine, bâti comme naturel.

## *Concilier développement urbain et préservation des espaces naturels et agricoles*

Au cours des dernières décennies, la (péri-)urbanisation s'est essentiellement opérée au gré d'opportunités foncières. Largement prédominant, l'habitat individuel s'est souvent illustré par une forte consommation de l'espace, générant un étalement urbain conséquent et des impacts néfastes en termes d'artificialisation des terres agricoles et de fonctionnalité des espaces naturels.

Nous souhaitons réorienter le projet résidentiel en favorisant les opérations de renouvellement urbain et des formes d'habitat denses et ce, en fonction du niveau de polarités affecté à chaque commune ou bassin de vie, dans le but de limiter la consommation des espaces naturels et agricoles.

## *Développer les communications électroniques*

Afin de lutter contre la fracture numérique, nous souhaitons renforcer le réseau de communications électroniques pour nos habitants, comme pour les acteurs économiques.

Cela doit permettre d'apporter du confort et de la qualité de vie sur le territoire, mais est aussi susceptible d'influer sur la mobilité en rendant plus simple des pratiques comme le télétravail.

## **2. Veiller à une mobilité adaptée et apaisée**

Du fait d'une structure multipolaire et peu dense, de la faible attractivité des transports collectifs sur une grande partie du territoire, du peu d'aménagements pour des modes actifs sécurisés, mais aussi, à ne pas négliger, du poids des habitudes et de l'inertie des comportements, l'Ouest Lyonnais est aujourd'hui fortement dépendant de la voiture particulière. Or, ce fort usage de la voiture est générateur de nombreux dysfonctionnements sociaux, économiques et environnementaux.

Notre projet de développement, fondé sur le concept de village densifié, va dans le sens d'une mobilité adaptée et apaisée dans le sens où :

- il favorise le maintien et l'amélioration de la mixité fonctionnelle de façon à limiter les déplacements de courte distance ;
- il poursuit la densification des bourgs et villages, afin de stopper l'étalement urbain pour que l'essentiel de la population des communes vive à une distance « raisonnable » à pied et en vélo (modes actifs) des principaux services, équipements, emplois et commerces ;
- il renforce le développement économique du territoire en corrélation avec les besoins des habitants, pour à terme limiter les déplacements pendulaires et réduire les distances parcourues en rapprochant les habitants des emplois ;
- il préconise la densification urbaine aux abords des lieux d'échange multimodaux (gare, bus, modes actifs, covoiturage), existants ou à créer en confortement de lieux de vie regroupant habitat, services, commerces, équipements...

Il s'agit d'une ambition forte qui doit permettre de créer une offre alternative de mobilité pour les habitants actuels du territoire et prévoir son développement pour accompagner la croissance de la population. Notre ambition doit s'appuyer sur des orientations en matière de déplacements, notamment au travers des transports en commun.

## a) Développer les transports en commun

L'Ouest Lyonnais bénéficie d'une desserte ferrée (tram-train) efficace sur une partie de son territoire (CCVG et nord de la CCPA) et à ses frontières directes (qu'il partage avec la Métropole, essentiellement), permettant de gagner rapidement le cœur de Lyon et le réseau performant des TCL.

Bien qu'il se caractérise par une desserte inégale et une articulation limitée avec les autres modes de transport alternatifs à la voiture, le ferroviaire constitue un atout indéniable pour notre territoire. En cela, son développement constitue clairement une de nos priorités et se conçoit autour d'actions pour optimiser les lignes existantes, remettre en services d'anciennes lignes quand elles peuvent permettre de capter une clientèle dépendante de la voiture, organiser le rabattement vers les gares du territoire et celles se trouvant à sa périphérie.

L'Ouest Lyonnais bénéficie également d'une desserte par plusieurs réseaux de transports collectifs routiers (TCL, cars du Rhône) présentant une offre alternative réelle mais hétérogène. La bonne connexion à la Métropole Lyonnaise est une réelle force pour le territoire et son renforcement, notamment pour les déplacements internes au territoire, constitue un réel enjeu de développement.

On peut également constater que le réseau de transports collectifs desservant l'Ouest Lyonnais est aujourd'hui peu lisible et peu hiérarchisé. Structurer le réseau entre lignes structurantes à forte fréquence et lignes de proximité permettrait de rendre le réseau plus lisible.

L'articulation avec les réseaux de transports existants ou à venir à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise est ici très importante en particulier pour ne pas saturer nos territoires en déplacements pendulaires. Par ailleurs, nous souhaitons aussi rééquilibrer le réseau interne à notre territoire et proposer ainsi, lorsque cela est possible, plus de liens entre nos différentes polarités.

## b) Favoriser l'intermodalité et le rabattement

Ainsi, la connexion entre de ces différents types de TC doit être renforcée d'autant que le déploiement des transports en commun, s'il est évidemment souhaitable, reste très contraint compte tenu de l'éclatement et de la relativement faiblesse des flux notamment internes à notre territoire.

Le développement de l'intermodalité autour de pôles d'échanges est une réponse à l'organisation territoriale, d'autant que des projets d'envergure métropolitaine vont voir le jour à proximité immédiate de l'Ouest Lyonnais (prolongement de la ligne B du métro jusqu'aux hôpitaux Lyon Sud). Il s'agit essentiellement de limiter le nombre de changement de modes de transport et, lorsque ceux-ci sont inévitables, faciliter les « ruptures de charge ».

L'articulation et l'harmonisation des différents réseaux de transports présentent également un enjeu fort : grilles horaires coordonnées, billettique et tarification intégrées, etc.

De plus, le rabattement doit être favorisé afin de capter le plus en amont possible les flux, qu'ils soient internes au territoire ou de transit. Ainsi, l'Ouest Lyonnais est largement impacté par des flux essentiellement domicile-travail en provenance des territoires situés plus à l'ouest (les Monts du Lyonnais) et à destination de la Métropole Lyonnaise, effectués pour la majorité en voiture.

Notre projet doit également anticiper le report du flux de transit sur le territoire suite au déclassement de l'A6/A7 et la zone de stationnement sur Lyon. Ces flux de transit contribuent aux difficultés de circulation et aux émissions de gaz à effet de serre du territoire.

En lien avec la stratégie régionale de mobilité et les objectifs de report modal du SMTAML, l'enjeu pour l'Ouest Lyonnais est de parvenir à capter ces flux au plus près de leur source par les transports collectifs en y organisant des conditions satisfaisantes de rabattement :

- Soit sur le territoire d'origine, auquel cas il convient d'étudier avec l'Autorité Organisatrice les conditions d'organisation de la desserte à cette échelle ; cependant, les territoires évoqués présentent des caractéristiques rurales et peu denses, peu propices au développement des transports collectifs ;
- Soit sur le territoire de l'Ouest Lyonnais, ce qui implique le développement, localement, de points de rabattement sur des pôles d'échanges qui ne soient pas uniquement consacrés aux habitants. Ceci implique que les communes équipées d'offres structurantes en transports collectifs supportent l'effort d'accueil du stationnement de ces véhicules pour éviter une traversée de l'Ouest Lyonnais.

Enfin, cette réflexion sur l'intermodalité doit être largement ouverte aux nouvelles technologies susceptibles de créer de futures possibilités alternatives en matière de transport (transports filaires, navettes autonomes...).

### **c) Intégrer les projets d'infrastructures limitrophes**

Des projets d'infrastructures se développent sur les territoires voisins de l'Ouest Lyonnais, voire interface avec celui-ci, comme :

- l'Anneau des sciences qui vise à boucler le périphérique côté ouest et devrait s'accompagner d'une réorganisation de lignes de bus, de création de parcs relais ou de covoiturage.
- le prolongement de la ligne B du métro et la création de 2 nouvelles stations à Tassin-la-Demi-Lune et à Saint-Genis-Laval (cette dernière station sera couplée à un parking relais et un important terminus de ligne de bus).

Nous prenons en compte ces projets, leur potentiel en matière de nouvelle offre de mobilité et leurs conséquences sur l'attractivité des territoires qui en sont les plus proches. Nous les intégrons dans la réflexion générale sur l'intermodalité.

### **d) Reconquérir la mobilité par les « modes actifs » ou alternatifs à l'usage individuel de la voiture**

A l'échelle des villes et des villages, les déplacements de courte distance constituent un enjeu essentiel de la stratégie de mobilité de l'Ouest Lyonnais. Par ses orientations fortes, nous cherchons à inciter à la pratique des « modes actifs », à savoir la marche et le vélo, au-delà du récréatif et du loisir. Notre ambition peut se structurer autour de deux axes : modérer la vitesse en adoptant une approche différenciée et hiérarchisée selon les contextes et prévoir des aménagements de qualité confortables et sécurisés pour les modes actifs dans et en-dehors des centres bourgs.

En outre, s'engager dans une politique volontariste pour la mobilité implique une politique d'innovation et de recherches en faveur de toutes les alternatives possibles à l'usage individuel de la voiture (ou « autosolisme »).

Ainsi, le projet ambitionne de faire du covoiturage et de l'autopartage une réelle alternative aux déplacements en voiture « mono-utilisateur », en particulier pour les besoins en déplacements non ou mal couverts par les transports collectifs. De façon générale, nous affichons notre soutien, via

l'aménagement de l'espace public, aux initiatives existantes en matière de partage, de solidarité et d'entraide.

### **e) Renforcer l'intégration sociale par la mobilité**

La dimension sociale de l'enjeu de la mobilité est particulièrement prégnante sur un territoire rural et périurbain tel que l'Ouest Lyonnais. A la difficulté socio-économique que rencontre une partie de la population, s'ajoute la difficulté d'accéder à une offre de transports collectifs permettant d'assurer ses besoins en déplacements pour les publics non motorisés : accès à l'emploi pour les chômeurs, aux loisirs et aux équipements scolaires pour les jeunes, aux commerces et aux loisirs pour tous ...

D'un point de vue économique, il est indispensable de permettre aux habitants d'accéder à l'emploi local. Des solutions adaptées doivent être trouvées, que ce soit pour aller travailler quotidiennement ou effectuer des démarches de recherche d'emploi.

Outre le développement des transports collectifs « classiques » (réseaux TCL, bus, ferroviaire...), des solutions peuvent être trouvées du côté du soutien aux services de transports plus spécifiques tel que le « transport à la demande », ou encore par l'accompagnement à la mobilité qui doit permettre à chacun de trouver une solution de mobilité autonome et durable.

Ces solutions présentent l'avantage d'être finement adaptables aux besoins. Leur périmètre d'action et leurs modalités d'utilisation doivent toutefois être précisément définis, et donc sans doute réservé à certains types de publics (séniors, minimas sociaux, jeunes, personnes en situation de handicap...) afin d'éviter les surcoûts pour la collectivité qui assure le financement du déficit d'exploitation.

### **f) Structurer et adapter le réseau de voirie en lien avec les transports collectifs**

Il s'agit de mettre en œuvre le principe essentiel de concordance et de non concurrence avec les transports collectifs en :

- appliquant la notion de chrono-aménagement, c'est-à-dire l'aménagement de déviations pour sortir les flux routiers des centres bourgs mais sans pour cela faciliter l'accès à des territoires plus lointains (Monts du Lyonnais) et limiter ainsi la périurbanisation ;
- considérer la RD389, la RD11, la RD342 et la RD2 comme des itinéraires d'accès aux gares de rabattement ;
- solliciter l'aménagement de nouveaux axes proposant des déviations, afin de permettre l'organisation de rabattements vers les pôles d'échanges.

Mais, il s'agit aussi « d'identifier » et de rendre identifiables les deux axes structurants du territoire, à savoir la RD 30/RD 7 et la RD 342, et de résoudre les points de conflits par l'aménagement des traversées urbaines ou de déviations de villages (avec une recherche de valorisation paysagère).

S'il convient de privilégier l'axe RD30/RD7 comme une « dorsale structurante » du territoire, cette voirie doit toutefois impérativement conserver sa vocation de desserte interne de proximité (rôle d'échange entre les communes), maintenue au gabarit de 2x1 voie (avec des surlargeurs de multifonctionnalité destinées à faciliter le déplacement des véhicules agricoles puis, à terme, susceptibles d'accueillir des systèmes de transports en commun en site propre).

Elle doit également offrir des déviations au niveau de « points noirs » recensés autorisant des traversées de bourgs sécurisées, ainsi que des réaménagements de centres cohérents avec la politique urbaine des villages.

Enfin, le projet de déviation des centres bourg de l'Arbresle et de Sain-Bel, pour lequel ont été fléchés des financements dans le CPER au titre d'études, doit être prioritairement soutenu pour que soit trouvée une solution durable pour la mobilité dans la Vallée de la Brévenne.

## **AXE 2 - DEVELOPPER L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE L'OUEST LYONNAIS**

### **1. Soutenir l'activité économique**

#### **a) Créer des emplois de façon à élever le ratio emplois/actifs**

Malgré une forte croissance économique, le territoire n'offre pas un nombre d'emplois à la mesure des actifs résidents. De plus, la moitié seulement des postes offerts localement est occupée par des habitants du territoire, induisant des déplacements pendulaires importants.

Une de nos orientations est donc de prolonger l'augmentation du ratio emplois/actifs constatée depuis 2011, de sorte que l'accroissement de la population s'accompagne d'une hausse de la capacité à offrir des emplois pour les nouveaux habitants.

En 2013, ce ratio s'élève à environ 71 (emplois pour 100 actifs). Notre volonté est de favoriser une évolution de ce ratio pour le faire tendre vers 75/80 à l'horizon 2040 : + 35 000 habitants à l'horizon 2040, c'est environ + 16 000 actifs, soit pour augmenter le ratio à 75/80 emplois pour 100 actifs, un objectif d'environ 16 à 20 000 emplois supplémentaires à créer.

Il s'agit également de privilégier des emplois adaptés au profil et au niveau de qualification des actifs résidents sur le territoire.

#### **b) S'appuyer sur l'économie présentielle et l'économie productive**

Atteindre cet objectif de création d'emplois suppose de soutenir l'activité économique déjà en place et à venir. Il s'agit de prendre en compte les besoins des entreprises, que ce soit au niveau du foncier, de la main d'œuvre (attirer une population d'actifs, niveaux de qualification correspondants) ou encore des déplacements (assurer un bon niveau desserte via l'aménagement de réseaux viaires et ferrés performants et de cheminements en mode actif de qualité), et ce, en s'appuyant sur 2 piliers de l'économie : l'économie présentielle (qui satisfait aux besoins de la population présente sur le territoire) et l'économie productive (qui produit des biens majoritairement consommés hors du territoire).

Si le développement de l'économie présentielle est directement lié à l'accroissement de la population, il n'est pas « automatique » : notre volonté est de favoriser ce développement en encourageant le développement du commerce et des services de proximité (en synergie avec les armatures commerciales déjà existantes) et en apportant des réponses foncières adaptées aux demandes des entreprises artisanales (en particulier du bâtiment) qui ont parfois des difficultés à se développer dans les tissus urbains existant à dominante d'habitat.

Enfin, ce développement doit passer aussi par notre volonté d'attirer sur le territoire certains services et équipements répondant aux besoins des habitants du territoire mais qui en sont absents ou mal représentés. Dans ce sens, notre projet doit accompagner et prolonger les actions autour de la production des énergies renouvelables et, de manière plus générale, autour des enjeux économiques de la transition énergétique.

Le développement de l'économie productive est aussi primordial pour le territoire en confortant et attirant des activités participant à la production de richesses. N'étant pas liées à une population



particulière, ces activités répondent davantage à des critères de compétitivité territoriale. Il s'agit donc de créer une offre foncière attractive autour de critères comme la qualité de services, de desserte, d'environnement et de paysage...

### c) Bâtir une stratégie d'accueil des entreprises

Pour répondre aux besoins fonciers des entreprises de l'Ouest Lyonnais ou issus du desserrement économique de l'aire métropolitaine lyonnaise, notre projet de territoire s'appuie sur l'armature suivante :

- Des espaces urbains de mixité fonctionnelle afin de promouvoir une qualité de vie urbaine faite de commerces et de services de proximité, mais aussi d'emplois de proximité (ces espaces correspondent directement au concept de « village densifié » qui porte la notion de mixité des fonctions (habitat, emplois, services, loisirs...) dans l'espace urbain).

L'économie présentielle se prête particulièrement bien à cette implantation diffuse au sein du tissu urbain, elle en a même souvent besoin. Certaines activités de l'économie productive peuvent également y trouver leur place. Ainsi, notre projet encourage le développement des activités tertiaires dans le tissu urbain mixte. Certaines activités artisanales peuvent également privilégier ce type d'implantation, dans la mesure où les éventuelles nuisances générées demeurent compatibles avec l'habitat.

- Des zones ou parcs d'activités locales de taille limitée et ;
- Des zones ou parcs d'activité d'attractivité de tailles diversifiées.

Ces différents parcs d'activités répondront à une demande d'implantation d'activités qui, pour des raisons diverses (bruit, desserte, volume des bâtiments...) ne peuvent (ou ne doivent) pas trouver leur place à l'intérieur du tissu urbain, tant pour les activités de la sphère productive pour lesquels la proximité avec les habitants du territoire n'est pas une priorité que pour celles de la sphère présentielle pour qui la question de la localisation de l'implantation est importante car pouvant être liée à un « bassin de clientèle ».

Cette offre repose d'une part sur les parcs existants dans un souci d'économie d'espace en valorisant le foncier disponible, et d'autre part, sur une nouvelle offre foncière afin de reconstituer un stock foncier. Ainsi, cette offre nouvelle doit être dimensionnée au regard de l'objectif démographique du projet de territoire et donc en mesure d'accueillir environ la moitié des emplois à créer d'ici 2040 (soit environ 8 à 10 000 emplois) qui ne pourra trouver sa place uniquement dans les « espaces libres » optimisés des parcs d'activité existants.

La nouvelle offre foncière devra aussi contribuer à l'équilibre et la cohérence de l'offre sur l'ensemble du territoire de l'Ouest Lyonnais en cherchant à créer des effets de complémentarité et de synergie entre les différentes zones existantes et à développer sur le territoire.

Ce rééquilibrage doit aussi permettre de répondre à une demande artisanale relevant de l'économie présentielle et cherchant, de ce fait, une implantation locale dans le cadre de petites zones.

Cette offre diversifiée doit aussi permettre de répondre aux défis que représentent les nouveaux modes d'accueil des entreprises.

De plus, le développement des communications électroniques sera pris en compte dans notre stratégie d'accueil des entreprises.

#### **d) Maintenir et renforcer le commerce de proximité en centre bourg**

Les commerces de proximité de notre territoire, proche de pôles commerciaux d'envergure départementale voire régionale, sont parfois fragilisés. Nous souhaitons privilégier l'implantation des commerces, et notamment des commerces de proximité, au cœur des centres-bourgs de notre territoire, afin de renforcer et dynamiser les secteurs marchands existants dans ces localisations, d'assurer leur bon fonctionnement et d'animer les centralités urbaines poursuivant ainsi le concept de village.

## **2. Assurer le dynamisme de l'activité agricole**

L'agriculture occupe une place très importante sur l'Ouest Lyonnais. Elle en est l'un des piliers, à la fois d'un point de vue historique, social et culturel, mais aussi du fait de son poids économique, ou encore du rôle qu'elle joue dans la production de denrées alimentaires et la bonne tenue des paysages et plus largement d'un cadre de vie préservé.

Notre projet pour l'Ouest Lyonnais doit rechercher la viabilité des sites d'exploitations, accompagner leur évolution et susciter des nouveaux projets d'installation. Pour cela, notre projet s'appuie aussi sur la diversité agricole existante sur le territoire qui permettra de mieux adapter et de mieux mettre en valeur le potentiel agronomique.

#### **a) Préserver le foncier agricole**

La pression foncière et les jeux spéculatifs que connaît le territoire fragilisent la structure agricole et compromettent les modèles économiques sur lesquels se fondent l'activité agricole. Or, une agriculture performante et durable ne peut se concevoir sans une certaine stabilité foncière. En ce sens, il apparaît indispensable de chercher à préserver le foncier agricole, et notamment d'en limiter sa consommation par des usages autres qu'agricoles, et ainsi d'identifier des espaces agricoles stratégiques à préserver.

La protection à long terme des espaces agricoles doit donner aux agriculteurs la visibilité nécessaire au développement de leur activité. L'espace agricole ne doit plus être considéré comme un « vide » destiné à accueillir le développement urbain, mais bien comme l'une des composantes essentielles du projet d'aménagement durable du territoire.

Outre la question du foncier, la préservation de l'activité agricole implique également d'encadrer la constructibilité au sein des espaces cultivés. Afin de lutter contre le phénomène de mitage des terres exploitées, les jeux de spéculation autour des changements de destination doivent pouvoir être encadrés. Cela soulève également la problématique de la cohabitation des fonctions d'agriculture et d'habitat, puisqu'il s'agit de limiter le mitage tout en garantissant un parcours résidentiel optimal pour les agriculteurs.

La question de la constructibilité renvoie également à la dimension patrimoniale du bâti. Les espaces agricoles et naturels de l'Ouest Lyonnais sont en effet ponctués d'une multitude de maisons rurales et bâtiments de ferme qui présentent une grande qualité architecturale variée, qui doit être préservée.

## **b) Promouvoir les systèmes agricoles collectifs**

Nous encourageons le développement et la mise en œuvre de projets collectifs autour d'équipements comme des stations de lavage, équipements de séchage de luzerne, ainsi que ceux liés à la ressource en eau (réseau d'irrigation, retenues collinaires collectives...).

Nous incitons aussi le développement de la vente de proximité et la recherche d'une mutualisation des moyens logistiques nécessaires au développement de circuits alimentaires de proximité.

## **c) Valoriser les modes de production**

L'agriculture de l'Ouest Lyonnais fait aujourd'hui peu l'objet de signes officiels attestant d'une certaine qualité et certifiant d'une origine. Si nous affirmons notre soutien au monde agricole dans son ensemble et dans toute sa diversité, il apparaît d'autant plus essentiel d'encourager les démarches de valorisation et de labellisation.

La proximité avec des agglomérations lyonnaise et stéphanoise et la diversité des productions agricoles de notre territoire représentent des réels atouts pour les producteurs locaux. Ces derniers contribuent ainsi à l'autonomie alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Notre projet pour l'Ouest Lyonnais encourage l'émergence de projets de nature à diversifier l'activité agricole en promouvant la notion de proximité dans la production et la vente, tout en restant dans le cadre d'un modèle agricole durable respectueux de la qualité territoriale et allant dans le sens de productions qualitatives.

Le tourisme vert constitue également un réel potentiel de soutien et de diversification de l'activité agricole, via le développement d'une offre d'hébergement de type gîtes ou chambres d'hôtes à la ferme. Il s'agit donc de valoriser et d'inciter ce type de démarche visant au développement d'activités complémentaires, pouvant représenter un soutien utile à l'activité principale de production.

## **3. Structurer la filière bois**

Les espaces boisés font l'objet de multiples usages et vocations sur le territoire (production, chasse, loisirs, réservoir biologique) dont il faut assurer la cohabitation.

Néanmoins, nous souhaitons structurer la filière économique forestière, notamment par la mise œuvre d'un réseau de desserte satisfaisant, tout en assurant une gestion durable de cette ressource.

## **4. Conforter et développer le potentiel touristique du territoire**

Notre projet pose le développement de l'activité touristique comme un enjeu fort pour l'Ouest Lyonnais. Vecteur de développement économique susceptible de générer à termes des retombées économiques et de créer des emplois, le potentiel touristique du territoire doit être conforté et renforcé dans le cadre d'une stratégie cohérente et affirmée.

### **a) Un projet touristique qui s'inscrit dans une dynamique plus large**

En matière d'activité et de développement touristique, nous affirmons notre volonté de dépasser les frontières pour considérer les *Monts et Coteaux du Lyonnais* comme l'échelle pertinente au fondement et à la promotion d'un projet touristique fort. Ce vaste territoire a ainsi vocation à émerger comme

une destination touristique à part entière, clairement identifiée et offrant un cadre et des activités spécifiques à valoriser.

Le développement de partenariats, ou du moins la recherche de complémentarités, avec d'autres destinations touristiques apparaît également souhaitable. L'Ouest Lyonnais est appelé à valoriser sa position stratégique (entre Lyon-Saint-Etienne-Roanne, et à l'interface entre ville et nature) en s'affirmant comme un complément « nature » à la métropole européenne lyonnaise, ou en s'assemblant à des offres tel que « Beaujolais – Pierres dorées ».

Ainsi, notre projet ambitionne de positionner les « Monts du Lyonnais », non seulement comme une destination touristique, mais également comme une « porte d'entrée » pour les territoires voisins (position stratégique entre Lyon-Saint-Etienne-Roanne).

### **b) Valoriser les démarches existantes et mettre en réseau les points d'attraction touristiques**

Le caractère rural préservé et l'identité paysagère constituent des atouts considérables pour le développement du tourisme dans l'Ouest Lyonnais. L'existence d'un patrimoine local et rural, et la proximité de services urbains constituent des atouts supplémentaires. L'attractivité de l'Ouest Lyonnais se manifeste avant tout pour les loisirs de type « nature » et, dans une moindre mesure, « culture et patrimoine ».

Ainsi, bien que notre territoire ne dispose pas réellement de site majeur, notre projet touristique pour l'Ouest Lyonnais repose sur une mise en réseau des points d'intérêt bien ancrés sur le territoire (patrimoine rural et architectural, réseau dense de sentiers et d'itinéraires de randonnées pédestres et VTT, parc animalier de Courzieu et événements culturels et touristiques) qui participent activement au rayonnement de notre territoire, et ce, via la promotion de parcours itinérants (favorisant les mobilités douces) sur l'ensemble du territoire, tout en recherchant des synergies entre tourisme, commerces et agriculture et en affirmant des niveaux d'ambition élevés en matière de qualité environnementale, paysagère et agricole, et finalement de cadre de vie.

### **c) Explorer et accompagner des pistes de développement touristique**

Outre la création de nouveaux sites ou l'extension de sites touristiques existants, plusieurs pistes sont à mobiliser pour créer de nouvelles dynamiques : la mise en œuvre d'un schéma de déplacements touristiques (itinérance modes actifs), le développement d'un tourisme « éco-responsable », la diversification des espaces de loisirs, la création de circuits touristiques ou de parcours découverte s'appuyant sur les pôles d'attraction, la valorisation du potentiel que représente le numérique, le développement de thèmes autour des trames verte et bleue ou encore la promotion de pratiques culturelles.

Pour notre territoire, partie prenante de l'aire métropolitaine lyonnaise, le développement du tourisme d'affaire autour de lieux susceptibles d'accueillir des groupes pour des séminaires ou des colloques, constitue un axe de développement intéressant.

Une approche de « marketing territorial » peut également permettre de développer l'attractivité touristique. Il s'agit de promouvoir la marque « Monts du Lyonnais » comme terre d'accueil de plusieurs activités de tourisme et de loisirs, en proposant notamment des offres mieux identifiées et structurées, en promouvant les produits locaux et savoirs faire, etc.

Enfin, les projets susceptibles de relever d'Unités Touristiques Nouvelles (UTN) doivent pouvoir être accompagnés dans le respect de notre projet de territoire..

#### **d) Développer et diversifier l'hébergement marchand**

En matière d'hébergement marchand, notre projet est avant tout de maintenir l'offre existante, et ensuite de saisir les opportunités de développement.

Notre projet privilégie également une approche qualitative consistant à cibler des typologies spécifiques, tels que l'hébergement adapté aux groupes et l'hôtellerie de plein air notamment, correspondant à une demande clients actuellement non satisfaite sur le territoire.

De plus, le développement des gîtes ruraux doit également être recherché. Celui-ci pourra être conforté en valorisant les espaces naturels, les productions agricoles, le patrimoine bâti et rural, les itinéraires et circuits de randonnées, etc.

## **AXE 3 - PRENDRE EN COMPTE DURABLEMENT LES PAYSAGES ET L'ENVIRONNEMENT ET FAIRE FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

### **1. Préserver les richesses et les équilibres remarquables du paysage**

Terre de rencontres et d'influences extérieures, l'originalité de l'Ouest Lyonnais tient dans le regroupement, sur un petit territoire, d'une série pratiquement complète de structures paysagères.

La préservation et la valorisation de cette richesse paysagère, à travers ses valeurs remarquables et ses équilibres sensibles, constituent un axe stratégique de notre projet et reprise dans la Charte Paysagère de l'Ouest Lyonnais

#### **a) Sauvegarder et valoriser les richesses paysagères**

##### *Préserver les grands équilibres et les principales valeurs du paysage*

La grande richesse du paysage de l'Ouest Lyonnais réside avant tout dans un équilibre original permettant la coexistence d'unités paysagères particulièrement diverses : Monts du Lyonnais, Vallée de la Brévenne, plateau Sud du Beaujolais, coteaux du Lyonnais, plateau de Messimy, plateau de Mornant, vallée du Garon.

Ce projet politique exprime notre volonté de maintenir la spécificité et l'articulation de ces grandes unités paysagères qui se distinguent les unes des autres par l'association d'une topographie, d'un type de boisements, d'une structure agricole et d'une occupation urbaine tout à fait singuliers.

La préservation et la mise en valeur des valeurs paysagères « de terroir », « de panorama », « de paysages naturels » et « de bourgs pittoresques » sont aussi clairement au centre de notre projet. Cette préservation passe dans la mise en œuvre du concept de village densifié.

##### *Maintenir les séquences paysagères agricoles et naturelles particulières*

Que ce soient les paysages viticoles et les paysages de vergers qui relèvent du sentiment « jardiné » du paysage ou les boisements qui occupent un rôle primordial dans « l'arrière-plan » paysager des plateaux et versants ou le damier complexe de clairières et de franges boisées sur une topographie plutôt tourmentée ou encore les paysages d'eau, ces séquences paysagères façonnées notamment par l'agriculture sont à maintenir afin de garder cette spécificité Ouest Lyonnais.

##### *Mettre en valeur la richesse du patrimoine bâti*

Notre territoire se distingue par une grande variété des types d'implantation des bourgs : l'identité et la spécificité de ce patrimoine devra être préservée en pérennisant les socles villageois.

De même, le territoire est riche de patrimoines emblématiques, liés notamment au passé gallo-romain (aqueducs), au haut moyen âge (chapelles romanes) ainsi qu'à la mise en valeur agricole (« fermes monumentales »). Ce patrimoine mérite d'être mis en valeur, protégé ou aménagé, en portant une attention particulière aux monuments remarquables et à leurs abords.

Au-delà de ce patrimoine emblématique, l'Ouest Lyonnais présente des éléments ponctuels de « petit patrimoine » qui doivent être protégés et mis en valeur. Quant aux couleurs et à la diversité des matériaux de construction utilisés, qui font l'identité paysagère et architecturale des communes de l'Ouest Lyonnais, il s'agit donc de mieux les préciser.

Enfin, l'insertion des nouvelles constructions constitue également un enjeu paysager fort. Celle-ci devra être conçue de façon à respecter la trame architecturale et urbaine héritée.

### *Promouvoir l'émergence d'une trame paysagère*

Un axe spécifique de notre projet paysager concerne la constitution d'une ceinture verte plantée, continue et de qualité, entre espaces urbanisés et espaces ruraux. Il s'agit de composer une trame pouvant s'appuyer sur les principales valeurs paysagères décrites précédemment, mais aussi et surtout sur un réseau d'éléments paysagers plus communs, comprenant les espaces agricoles, les pépinières, les espaces verts des espaces publics, les jardins ouvriers, les haies, et plus globalement le végétal dans toute sa diversité.

Ainsi, si l'enjeu relatif à la mise en valeur paysagère du territoire doit avant tout concerner les secteurs les plus sensibles, les espaces dits « complémentaires » doivent également en faire l'objet, dans l'optique de constituer un véritable réseau fonctionnel, d'en préserver les grands équilibres et de contenir la fragmentation du paysage. La pérennité de cet objectif consiste également à lutter contre l'abandon, la fermeture, l'urbanisation et la perte du caractère rural du territoire.

## **b) Vers une valorisation des itinéraires de découverte du paysage**

### *Maîtriser l'urbanisation le long des axes de communication*

L'Ouest Lyonnais, du fait de son positionnement vis-à-vis de la Métropole de Lyon, subit une certaine pression liée au trafic, laquelle peut se traduire par une urbanisation particulièrement forte le long et à proximité des grands axes de communication conduisant localement à des phénomènes de fragmentation. Nous portons l'ambition de maîtriser ce phénomène et de renforcer la qualité des aménagements et constructions réalisés aux abords des principaux axes routiers, en prenant en compte le critère paysager.

Cet enjeu en appelle un second, celui de la préservation des vues ouvertes depuis les « routes en balcon ». Il s'agit de mettre en valeur les espaces qui permettent de profiter de ces balcons et de les faire découvrir aux habitants comme aux visiteurs.

### *Requalifier les espaces publics des espaces d'activités*

Certains parcs d'activités de l'Ouest Lyonnais ont été réalisés dans les années 1970 et 1980. Peu qualitatifs dans le traitement paysager de leurs espaces publics, leur impact est pourtant loin d'être négligeable avec un « effet de vitrine » aux abords d'axes forts.

Notre objectif est de traiter progressivement ces « valeurs dépréciées » en requalifiant les abords des axes qui longent ces parcs d'activités d'une part, et en incitant les entreprises à traiter leurs « espaces en façade » d'autre part.

Une attention particulière sera aussi portée au volet paysager des créations et extensions des espaces d'activités.

### **c) Améliorer la prise en compte du paysage dans les grands projets d'infrastructure**

L'Ouest Lyonnais subit un certain nombre de pressions périurbaines qui vont jusqu'à envisager ce territoire comme un lieu de contournement de la capitale régionale. Ses composantes paysagères se caractérisent pourtant par une très grande sensibilité visuelle (territoire très fortement perçu, à toutes échelles, du local au régional).

Ainsi, il apparaît indispensable que tout projet d'infrastructure routière intègre, en amont, les contraintes spécifiques des unités paysagères locales. Les effets directs et indirects sur les paysages de ces axes de transport doivent pouvoir être précisés et débattus.

## **2. Assurer la protection des espaces naturels et agricoles**

Le maintien des espaces agricoles, en tant qu'éléments constitutifs de la « trame verte », est également essentiel à la préservation de la diversité écologique. Par la connaissance qu'ils ont des milieux qu'ils travaillent et entretiennent, les agriculteurs sont véritablement acteurs de la préservation de la qualité environnementale et paysagère et de la protection contre les nuisances et risques naturels (mouvements de terrains, risque d'inondation...).

### **a) Préserver et valoriser la trame verte et bleue**

Notre projet assure la préservation des réservoirs de biodiversité composés d'espaces terrestres et aquatiques de grande qualité, reconnus à travers de nombreux inventaires et les corridors les reliant pour maintenir et renforcer la fonctionnalité écologique du territoire et avec les territoires voisins.

Pour les corridors aquatiques, les protéger signifie également restaurer leur espace de bon fonctionnement (ripisylves) : ils assurent ainsi une connexion amont-aval mais aussi transversale et constituent des lieux privilégiés d'échanges pour de nombreuses espèces. L'ensemble de la trame aquatique (cours d'eau, zones humides, ripisylves) du territoire sera préservée et valorisée. Notre projet permettra ainsi l'amélioration de la qualité des cours d'eau en instaurant des mesures de protection adaptées.

Nous serons attentifs à préserver ou restaurer les espaces naturels fragilisés, ceux d'une part fragmentés par l'urbanisation ou qui pourraient l'être, et ceux, d'autre part, soumis à la forte pression exercée par la proximité de l'agglomération lyonnaise.

### **b) Valoriser la nature ordinaire**

Si certains espaces remarquables sont reconnus et protégés réglementairement, nous avons aussi la responsabilité de compléter les protections existantes en considérant la trame verte et bleue dans toutes ses fonctions et au-delà de son seul intérêt écologique. La valorisation de la trame verte et bleue se caractérise ainsi par des fonctions paysagères et sociétales.



Dans ce contexte, notre projet de territoire pour l'Ouest Lyonnais préservera cette « nature en ville » car elle fait aussi partie des atouts du cadre de vie du territoire comme espace de respiration. Elle participe également à la préservation de la qualité de l'air et à la lutte contre les îlots de chaleur.

### **3. Préserver le cadre de vie tout en garantissant la pérennité des ressources naturelles**

Les ressources naturelles du territoire devront faire l'objet d'une gestion raisonnée et durable afin de préserver leur qualité et leur quantité.

#### **a) Protéger la ressource en eau et assurer une gestion cohérente des usages**

Une attention particulière sera consacrée à la ressource en eau (eau potable et milieux aquatiques).

D'une part, la ressource en eau potable est fragile qualitativement et quantitativement et notre territoire n'est pas complètement autonome sur cette ressource. De plus, les perspectives de développement du territoire en termes de croissance démographique et de développement économique doivent s'accompagner de mesures efficaces et durables sur la ressource en eau. Dans ce contexte, nous devons sécuriser l'accès à l'eau potable en protégeant les captages et en préservant les ressources en eau stratégiques pour le territoire (nappe du Garon, captage du Martinet), gérer la répartition des besoins en eau par rapport à la ressource disponible et selon ses divers usages.

D'autre part, nous devons veiller à améliorer l'état écologique des cours d'eau en réduisant l'impact des activités humaines sur les milieux aquatiques.

#### **b) Assurer une gestion raisonnée des exploitations de carrières**

Sur le territoire de l'Ouest Lyonnais, 3 carrières sont en activité et concernent pour la majorité d'entre elles, l'extraction de houille et de cuivre.

Il s'agira d'une part, d'identifier les gisements de matériaux exploitables à moyen et long terme afin de permettre leur prise en compte dans le développement urbain.

D'autre part, notre projet veillera à la bonne conduite des exploitations en cours d'activité (limitation des impacts paysagers, environnementaux, agricoles) et à leur remise en état finale après l'exploitation. En particulier, les nuisances générées par les exploitations de carrières, conditionnant l'acceptabilité par les riverains de ces activités, doivent être largement prises en compte (traversée de tissu urbain par des camions). Nous souhaitons privilégier, quand cela est possible, le transport par voie ferrée plutôt que routière.

Notre projet de territoire assurera également la prise en compte du futur schéma régional des carrières.

#### **c) Prendre en compte les risques et nuisances dans le développement du territoire**

Le risque d'inondation dû à des crues torrentielles et au ruissèlement est présent sur l'ensemble du territoire. S'il est principalement lié aux cours d'eau, il s'accroît avec l'imperméabilité des sols due à

l'urbanisation. C'est pourquoi notre projet de territoire doit maîtriser les conséquences de l'urbanisation dans le domaine de l'eau pluviale afin de ne pas aggraver les risques et promouvoir la réduction de la consommation d'espace et donc de l'imperméabilisation des sols, ainsi que la gestion des eaux de ruissellement. Notre projet de territoire vise ainsi à :

- éviter l'imperméabilisation nouvelle des sols et promouvoir la réutilisation de terrains déjà bâtis (« reconstruire la ville sur la ville ») ;
- à défaut réduire l'impact des nouveaux aménagements urbains ;
- le cas échéant, désimperméabiliser des surfaces déjà aménagées.

Quant aux autres risques liés aux mouvements de terrain, à la pollution des sols, aux nuisances sonores et au transport de matières dangereuses, ils sont largement pris en compte.

De manière générale, nous soutenons les actions œuvrant à la préservation de la qualité de l'air, notamment pour préserver les populations à risques, et ce en prônant le développement des modes actifs, des transports en commun et des modes de déplacements moins émetteurs de particules nocives.

Enfin, notre projet de territoire optimisera la gestion et la valorisation des déchets sur le territoire.

#### **4. Améliorer l'autonomie énergétique et adapter le territoire face aux effets du changement climatique**

Notre territoire représente 19% de la consommation d'énergie du Rhône, énergie principalement consommée pour le secteur résidentiel (40%) du fait d'une prédominance de maisons individuelles anciennes et dans les transports (32%).

Si la densification urbaine et l'approche bioclimatique des constructions sont des réponses à la réduction des consommations énergétiques, l'essentiel du gisement d'économie d'énergie repose sur la réhabilitation énergétique de l'habitat ancien. Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'Ouest Lyonnais.

La réalisation d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET) en 2012, puis d'un projet de transition énergétique (TEPOS) démontre notre fort intérêt et notre ambition sur la question énergétique et climatique. Dans notre projet de transition énergétique, nous souhaitons parvenir à produire localement autant d'énergie que le territoire n'en consommera d'ici 2050. Cela signifie qu'il faudra diviser par deux les consommations d'énergie du territoire et augmenter fortement la production d'énergies renouvelables locales, c'est-à-dire tendre vers la sobriété et l'efficacité énergétique du territoire.

##### **a) Intégrer l'enjeu énergétique dans les réflexions d'aménagement**

Pour répondre à ces différents enjeux et être en cohérence avec les politiques énergétiques et climatiques menées à l'échelle de l'Ouest Lyonnais, notre projet prévoit tout d'abord, d'intégrer l'enjeu énergétique et de réduction des émissions de GES dans les réflexions d'aménagement en adoptant les éléments suivants :

- la localisation des fonctions, en permettant la mixité fonctionnelle (habitats, activités, commerces, services) et en garantissant un choix pertinent des sites constructibles au regard de la proximité des réseaux publics (voiries, assainissement, offres de transports collectifs...)
- des formes urbaines plus compactes adaptées à la diversité des ambiances et ajustées aux demandes et aux besoins des populations ;

- la qualité des bâtiments et des aménagements, en recherchant la qualité environnementale et énergétique des constructions résidentielles, des bâtiments d'activités y compris agricoles ;
- la réhabilitation thermique du bâti ancien ;
- la mobilité, en facilitant le recours aux transports en commun (dont rabattement) et aux modes alternatifs à l'usage autosoliste de la voiture individuelle.

Soucieux de prendre en compte le chrono-aménagement, notre projet considérera la dimension temporelle dans les projets d'aménagement afin d'articuler « urbanisme » et « offres de transports ».

### **b) Encourager le développement des énergies renouvelables**

Nous encourageons le développement des énergies renouvelables et facilitons notamment le développement de la filière bois/énergie, du solaire et de la méthanisation sur le territoire.

Nous souhaitons également faciliter l'intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable dans les projets de constructions ou de réhabilitation. Le développement des énergies renouvelables ne devra toutefois pas se faire au détriment des espaces naturels et agricoles, ainsi que du patrimoine paysager et bâti.

Plus globalement, nous accompagnerons les projets exemplaires sur les aspects énergétiques, contribuant à une gestion optimisée de l'énergie.

### **c) S'adapter au changement climatique**

Notre ambition est également « d'adapter le territoire » aux effets du changement climatique qui est susceptible d'entraîner dans les années à venir une accentuation de certains phénomènes touchant déjà l'Ouest lyonnais, comme les risques d'inondation avec l'aggravation des phénomènes pluvieux qui ont des effets potentiels sur les risques naturels (ruissellements, coulées de boues, inondations), ou de renforcer certains enjeux sanitaires ou économiques autour de la ressource en eau (augmentation des épisodes de chaleur).

Dans ce contexte, l'adaptation à ces changements peut se trouver facilitée par l'aménagement du territoire en intégrant à la fois des modalités d'atténuation des impacts qu'il génère (modération de la consommation d'espace, rétablissement et préservation des continuités écologiques, lutte contre les émissions de GES) et d'optimisation des ressources naturelles. Nous souhaitons ainsi :

- lutter contre l'imperméabilisation des sols : à ce titre le projet prévoit une prise en compte renforcée des risques d'inondation afin de maîtriser au mieux l'évolution de l'imperméabilisation des terrains ou les risques d'occupation de champs d'expansion des crues. Cela suppose de maintenir les capacités d'écoulement naturel des eaux et de renforcer la végétalisation dans les zones urbaines ;
- permettre un usage mesuré de la ressource en eau et valoriser les ressources internes ;
- structurer la filière bois et assurer une gestion maîtrisée de l'espace forestier face aux risques liés au changement climatique.

Enfin, nous prenons en considération l'accroissement des risques sanitaires liés au vague de chaleur à venir, en promouvant une architecture et un aménagement urbain adaptés.

## LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

### 1. Le projet de l'A45

Nous prenons acte, via le SCoT de l'Ouest Lyonnais, du projet de l'A45, notamment sur les secteurs de Mornant, conformément à la DTA.

Toutefois, compte tenu des conséquences du projet en termes d'urbanisme, d'environnement et de pénalisation de l'économie agricole du territoire, nous demandons que soit étudiée, comme le proposait la commission Mobilité 21, comme l'a confirmé très récemment le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) et avant toute décision sur le projet A45, l'alternative d'un réaménagement de l'actuelle A47.

Comme cela est indiqué de manière générale dans le chapitre « Une mobilité adaptée et apaisée », nous préconisons que cette solution alternative, associée à un renforcement des liaisons TER et à la mise en place de politiques incitatives en matière de développement de nouveaux modes de transports (câble et autres), d'encouragement au co-voiturage et de renforcement du télétravail, soit privilégiée dans le cadre de la loi de programmation des infrastructures annoncée pour l'automne 2018.

### 2. Le projet de contournement de l'Ouest de Lyon

Si le SCoT de l'Ouest Lyonnais fait référence au projet de COL puisque contenu dans la DTA, ce projet fait l'objet d'une opposition unanime sur le territoire (élus, associations...) sur son principe même et sur sa fonctionnalité en termes de déplacements et ses conséquences potentielles sur l'urbanisme, l'environnement et l'économie agricole du territoire.

C'est pourquoi, nous avons enregistré avec satisfaction, la position du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) qui n'a pas considéré ce projet comme prioritaire, et préconise que la problématique du contournement de l'agglomération soit étudiée dans le cadre d'aménagements des réseaux existants.

Sur ces 2 projets, nous resteront vigilants sur les évolutions des dossiers.