

IV.1.2. Répartition et dynamique de l'emploi

Selon des études menées par l'INSEE, plus de 200 000 emplois étaient localisés sur les communes de Lyon (3^{ème} arrondissement), Villeurbanne, Bron, Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu et Chassieu en 2018. Ces communes regroupent une grande part des emplois de l'agglomération de Lyon (30%) alors qu'elles ne représentent que 6 des 59 communes de l'agglomération.

Bien que ce soit le 3^{ème} arrondissement de Lyon qui concentre la majorité des emplois, c'est la commune de Villeurbanne qui est la plus peuplée et qui regroupe le plus d'actifs de la zone d'étude. Cela indique que les actifs des zones périphériques se déplacent vers le centre pour travailler.

L'évolution de l'emploi de la métropole de Lyon est relativement forte entre 2013 et 2018 en comparaison avec la zone d'étude qui est principalement influencée par la faible croissance du 3^{ème} arrondissement. Les communes les plus éloignées du centre-ville ont une croissance très forte de l'emploi avec des taux supérieurs à 2%. La simplification de l'accès au travail depuis des communes de plus en plus éloignées a considérablement augmenté l'attractivité des communes de Bron, Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu et Chassieu pour les travailleurs ces dernières années.

Figure 35 : Tableau évolution de l'emploi au sein de la métropole de Lyon

	Actifs ayant un emploi 2013	Taux d'actifs occupés en 2013	Actifs ayant un emploi 2018	Taux d'actifs occupés en 2018	Evolution annuelle du nombre d'actif ayant un emploi	Nombre d'emplois dans la zone en 2018
Lyon 3 ^{ème} Arr.	47 244	65,7 %	48 418	66,6 %	+0,49 %	91 006
Bron	15 102	61,2 %	16 670	62,7 %	+2,07 %	24 566
Villeurbanne	61 892	61,1 %	62 957	60,7 %	+0,34 %	58 716
Vaulx-en-Velin	14 368	52,7 %	16 026	51,2 %	+4,61 %	20 417
Décines-Charpieu	11 488	74,7 %	13 208	75,3 %	+2,9 %	10 712
Chassieu	4 298	68,6 %	4 665	71,3 %	+1,7 %	9 305
Total des 6 communes	154 392		161 944		+ 0,98 %	214 722
EPCI Métropole de Lyon	555 203	62,9 %	578 715	63,5 %	0,84 %	718 858

Source : INSEE

■ Emploi et zones d'activités

Plusieurs zones d'activités sont aussi comprises dans la zone d'étude :

- Secteur tertiaire de la Part-Dieu : 2^{ème} parc d'activités tertiaires de France derrière celui de la Défense, avec environ 40 000 emplois ;
- ZI de la Soie : elle compte près de 400 TPE/PME et un centre commercial Carrefour localisé sur la commune de Vaulx-en-Velin ;
- ZAC du grand Clément : sur la commune de Villeurbanne, cette zone d'activité compte près de 3 500 emplois ainsi que 1 200 logements.

En addition, les Zones d'Activités suivantes sont très importantes et sont présentes sur les communes du projet. Sans être directement présentes au sein de la zone d'étude, leurs aires d'influence est non négligeable :

- Zone d'activités Villeurbanne Sud, avec plus de 6 000 emplois ;
- Centre commercial et de loisirs de Carré de Soie, soit 6 700 emplois ;
- Parc d'activités du Chêne à Bron Est, avec près de 8 000 emplois.

Les cartes ci-après présentent par secteur les densités d'emploi selon les zones du modèle de déplacements Modely.

■ Équipements publics majeurs

Plusieurs équipements majeurs métropolitains voire nationaux et plusieurs zones d'activités d'envergure métropolitaine et nationale se trouvent sur les communes de la zone d'étude.

Les grands équipements et établissements publics des communes de la zone d'étude sont les suivants :

- Secteur Part-Dieu : la gare TGV et le pôle d'échange multimodal, la bibliothèque ainsi que l'auditorium de Lyon ;
- Pôle universitaire et hospitalier de Grange Blanche ;
- Pôle hôpitaux Est : pôle hospitalier majeur régional et national, incluant Hôpital Edouard Herriot, Hôpital Desgenettes, Centre Vinatier, hôpital Mères Enfants, et Hôpitaux Neuro-cardiologiques. En termes d'emplois, le pôle hôpitaux Est représente plus de 15'000 emplois avec la faculté de médecine ;
- Parc d'exposition Eurexpo et Aéroport de Bron.

Figure 36 : Densité et nombre d'emplois par quartier en 2015

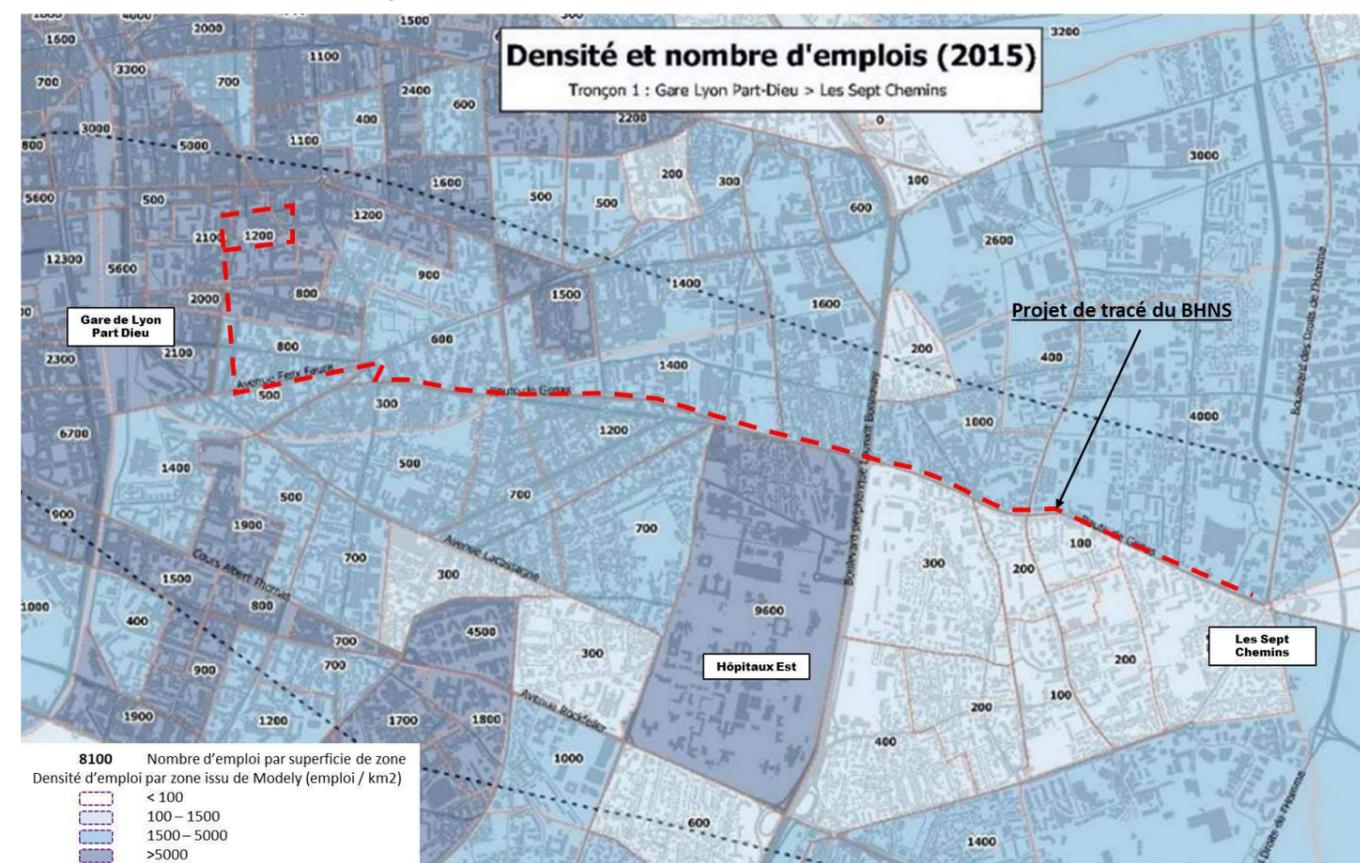
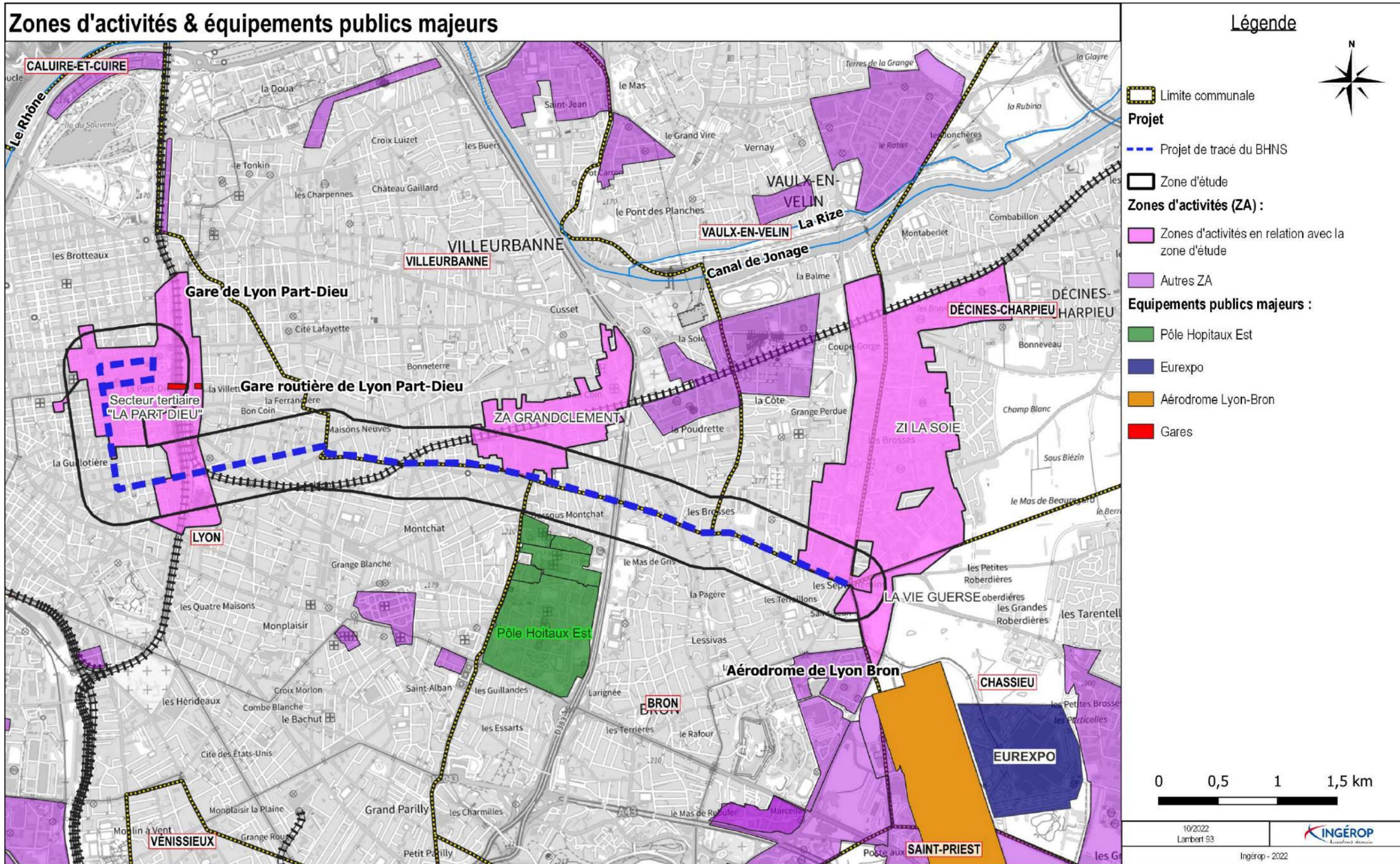


Figure 37 : Zones d'activités (ZA) et équipements public majeurs



IV.2. Documents urbanisme

IV.2.1. Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT de l'agglomération Lyonnaise a été approuvé le 16 décembre 2010. Une procédure de modification a été lancée en 2016 à la suite de la parution de la loi portant sur l'Engagement National pour l'Environnement. Elle a été approuvée le 19 mai 2017.

Le SCoT est composé de 3 documents :

- Un rapport de présentation qui expose le diagnostic et présente la démarche d'évaluation environnementale ;
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, d'environnement économique, d'implantation commerciale, de déplacement, de service et de grand équipement ;
- Un document d'orientation général (DOG), assorti de documents graphiques qui rassemble les prescriptions d'organisation, de développement et de protection du territoire permettant la mise en œuvre du PADD.

Le DOG est le seul document du SCoT qui est opposable aux autres documents réglementaires.

■ Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT

Le PADD est articulé autour de quatre axes majeurs :

- **Le choix de développement économique.** Cet axe vise à doter l'agglomération des équipements nécessaires à son rayonnement et incite au renforcement des services, équipements et commerces dans les polarités. Une assiette foncière de près de 2 000 hectares est réservée pour le développement économique. Elle s'accompagne des préconisations nécessaires en matière de qualité des espaces et de respect de l'environnement.
- **Le choix du développement résidentiel,** les orientations de cet axe répondent à l'objectif de construire 7 500 logements neufs en 20 ans pour accueillir 150 000 habitants supplémentaires. Elles préconisent de relever le nombre de logements à l'hectare. Elles s'accompagnent des préconisations nécessaires pour garantir les qualités urbaines, architecturales et environnementales des opérations.
- **Le choix de faire de l'environnement un facteur de développement,** en déclinant le principe général d'économie des ressources naturelles, de sobriété énergétique et d'amélioration de la santé publique. Les orientations de cet axe fixent les objectifs en matière de réduction des niveaux de pollution, de réduction des risques et nuisances, de réduction des consommations énergétiques et de développement de la production d'énergies renouvelables.
- **Le choix de la solidarité entre les territoires** qui s'exprime à travers les répartitions équilibrées des équipements et du potentiel de développement.

Parmi les objectifs du PADD, le développement du réseau de transport en commun est mis en avant au sein de l'axe « faire de l'environnement un facteur de développement ».

■ Document d'Orientation Général (DOG)

Le Document d'Orientation Général (DOG) précise les objectifs formulés dans le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) par des prescriptions ou des préconisations opposables aux documents d'urbanisme locaux, aux opérations d'aménagement, aux politiques d'habitat et d'aménagement. Il intègre les « choix » du PADD en termes de développement économique et résidentiel, d'intégration de l'environnement en tant que moteur et de solidarité.

Les deux orientations choisies en termes de déplacement de personne dans le DOG du SCoT de Lyon sont complémentaires et indissociables :

- Rechercher une organisation urbaine multipolaire garantissant aux habitants l'accès aux équipements et services au plus près de leur domicile et la possibilité d'emprunter un système performant de transports collectifs ;
- Conduire une politique de déplacements s'appuyant sur le développement de l'offre en transports collectifs, l'optimisation de l'exploitation du réseau de voirie et une place accrue pour la marche et le vélo dans les déplacements de proximité.

Le DOG préconise de développer des principes de localisation et dimensionnement des parcs relais, en privilégiant le rabattement par les modes alternatifs à la voiture individuelle. De plus, ce document montre une volonté d'amélioration de l'accès au pôle d'échanges notamment par le réaménagement de la gare de Part-Dieu.

Le projet de la ligne de BHNS s'intègre dans ces objectifs du SCoT.

IV.2.2. Plan Local d'Urbanisme du Grand Lyon (PLU-H)

Les villes de Lyon 3^{ème}, Bron, Villeurbanne et Vaulx-en-Velin sont soumises au PLU-H du Grand Lyon approuvé le 13 mai 2019. Ce document a été dernièrement révisé le 06/12/2021.

A. Zonage réglementaire

Au droit des zones urbaines, le projet emprunte des routes ou des chaussées existantes qui seront conservées ou élargies.

Au plan de zonage du PLU-H, le site d'étude intersecte les zones suivantes :

Commune	Date d'approbation du PLU	Zonages traversés
Lyon 3 ^{ème} arrondissement	13/05/2019	URi1a ; URm1 ; UCe2a ; UCe3a ; UEi2 ; UL ; UPr1 ; USP
Bron	13/05/2019	URc1b ; URi1a ; URi1b ; URm1c ; AURm1a ; UEc ; AUEi2 ; USP
Villeurbanne	13/05/2019	URi1a ; URi1b ; URm1 ; UCe3a ; UEi1 ; UL ; USP
Vaulx-en-Velin	13/05/2019	URm1c ; URc2b ; AUEm1c ; URm2a ; UEc

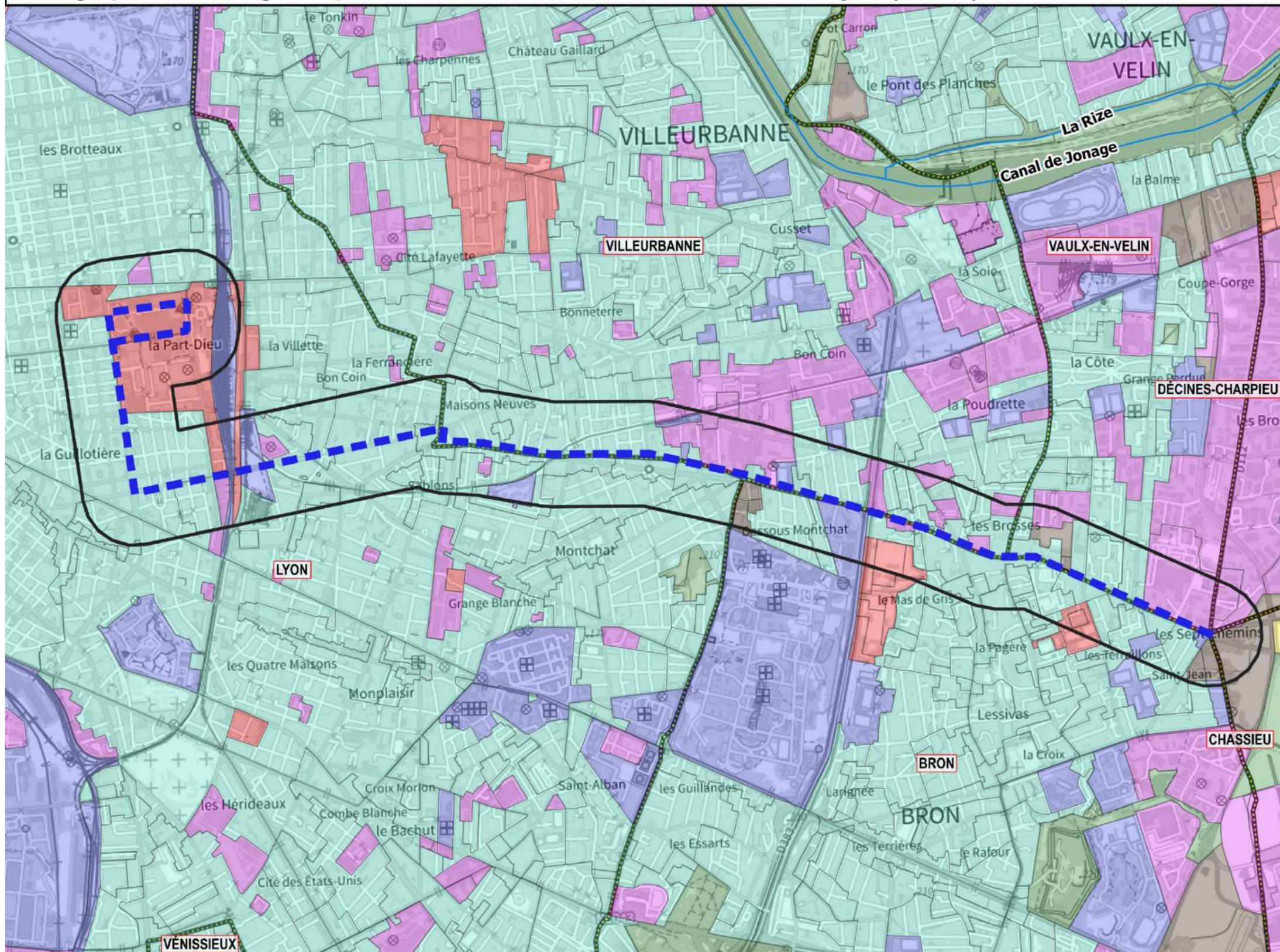
La réglementation associée à chaque zone est décrite dans le tableau à la page suivante.

Commune	Zonage et règlement
Lyon - 3 ^{ème} arrondissement	<p>UR1a / URm1 : Sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;</p> <p>Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et les installations nécessaires à un service public peuvent être implantées en limite de référence* ou en limite de la marge de recul* ou avec un recul* moindre que celui fixé avant, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles.</p> <p>UCe2a / UCe3a : sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>UEi2 : Sont autorisés : Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics.</p> <p>UL : Sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;</p> <p>UPr1 : Sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant existant ou futur.</p> <p>USP : sont autorisés : Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics.</p>
Bron	<p>URc1b / URi1a / URi1b / Urm1c / AURm1a : Sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;</p> <p>Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et les installations nécessaires à un service public peuvent être implantées en limite de référence* ou en limite de la marge de recul* ou avec un recul* moindre que celui fixé avant, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles.</p> <p>UEc / AUEi2 : Sont autorisés : Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics, dès lors qu'ils sont directement liés et nécessaires aux constructions dont la destination est autorisée dans la zone ;</p> <p>Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant ;</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires : à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;</p> <p>USP : Sont autorisés : Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics.</p> <p>Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le site au regard notamment de ses qualités paysagères et des contraintes physiques du site.</p>
Villeurbanne	<p>URi1a / URi1b / URm1 : Sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;</p> <p>Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et les installations nécessaires à un service public peuvent être implantées en limite de référence* ou en limite de la marge de recul* ou avec un recul* moindre que celui fixé avant, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles.</p> <p>UCe3a : sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>UEi1 : Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics, dès lors qu'elles sont soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - situées dans l'emprise d'un emplacement réservé* ou d'une localisation préférentielle* ayant une telle destination, délimité aux documents graphiques du règlement ; - situées dans un secteur de mixité fonctionnelle* délimité aux documents graphiques du règlement et que cette destination est prévue dans ce secteur de mixité fonctionnelle ; - destinées à des locaux techniques et industriels des administrations publiques ; - nécessaires ou liées aux activités économiques admises dans la zone. <p>UL : Sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;</p> <p>USP : sont autorisés : Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics.</p>
Vaulx-en-Velin	<p>URm1c / URc2b/ AURm1c / URm2a : Sont autorisés : Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant.</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement ;</p> <p>Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et les installations nécessaires à un service public peuvent être implantées en limite de référence* ou en limite de la marge de recul* ou avec un recul* moindre que celui fixé avant, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles.</p> <p>UEc : Sont autorisés : Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics, dès lors qu'ils sont directement liés et nécessaires aux constructions dont la destination est autorisée dans la zone ;</p> <p>Les ouvrages d'infrastructure terrestre et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant ;</p> <p>Les affouillements ou exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires : à des travaux de construction ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement.</p>

* « Limite de référence » ; « marge de recul » et « recul » : Voir définition au PLU-H « règlement général » respectivement au p.63 p.84 et p.65

Figure 38 : PLU simplifié par type de zone à l'échelle du projet

Cartographie du zonage simplifié du Plan Local d'Urbanisme du Grand Lyon (PLU-H)



Légende

- Limite communale
- Projet :**
- Projet de tracé du BHNS
- Zone d'étude
- Zonage simplifié du PLU-H :**
- Zone "projet"
- Zone à urbaniser
- Zone agricole
- Zone d'activité économique
- Zone mixte
- Zone naturelle
- Zone spécialisée

0 0,5 1 1,5 km

10/2022
Lambert 93

Ingérop - 2022

B. Emplacement réservé

Les emplacements réservés ci-dessous sont présents au sein de la zone d'étude. L'insertion du BHNS ne remet pas en cause ces emplacements réservés.

Figure 39 : Tableau des emplacements réservés

N°	Localisation	Opération	Bénéficiaire	Commune	Surface (m²)
01	Rue des Antonins Depuis : Avenue Albert Einstein A : Avenue Roger Salengro	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Lyon 3 ^{ème}	94 m²
04	Route de Genas : Depuis : Rue Louis A : Rue Girié	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Lyon 3 ^{ème}	18 m²
41	Route de Genas Depuis : Rue de la Pagère A : Petit Chemin du Vinatier	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Bron	400 m²
49	Rue André Chénier Depuis : Rue Alexandre Dumas A : route de Genas	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Vaulx-en-Velin	3693 m²
59	Rue du Général Mouton-Duvernet : Depuis : Rue Paul Bert A : Avenue Félix Faure	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Lyon 3 ^{ème}	3656 m²
61	Avenue de l'aviation Depuis : Rue Payan A : route du Genas	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Bron	2045 m²
63	Boulevard Marius Vivier-Merle Depuis : rue de l'Abbé Boisard A : Avenue Félix Faure	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Lyon 3 ^{ème}	1478
73	Rue Galilée : Depuis : Route de Genas A : Rue Jean Jaurès	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Villeurbanne	548 m²
75	Route de Genas : Depuis : Route de la Poudrette A : limite communale Ouest	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Bron ; Villeurbanne ; Vaulx-en-Velin	1613 m²
87	Route de Genas (angle rue Meunier)	Équipement public	Métropole de Lyon	Villeurbanne	121 m²
97	Ligne de tramway T3 Rhône Express Depuis : Route de Genas A : Rue de la Poudrette	Création de voies	Métropole de Lyon	Villeurbanne	710 m²
125	Route de Genas : Depuis : Rue de la poudrette A : Avenue franklin Roosevelt	Élargissement de voies	Métropole de Lyon	Vaulx-en-Velin	613
153	Voie nouvelle et carrefour Depuis : Place des Maisons Neuves A : Route de Genas	Création de voies	Métropole de Lyon	Villeurbanne	163 m²

C. Espaces boisés classés

De nombreux espaces boisés classés sont présents au sein de la zone d'étude sur les communes de Lyon 3^{ème} arrondissement, Bron, Villeurbanne et Vaulx-en-Velin (voir carte ci-après). La réglementation relative à ces espaces est décrite dans le PLU-H de l'agglomération de Lyon et relève des articles L-113-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

PLU-H

En application des articles L.113-1 et R.151-31-1° du Code de l'urbanisme, les espaces boisés classés par le PLU-H, délimités par les documents graphiques du règlement, peuvent concerner des espaces boisés, des bois, forêts, parcs, des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignement, à conserver, à protéger ou à créer.

Dans ces espaces, les dispositions des articles L.113-1 et suivants du Code de l'urbanisme s'appliquent.

Article L113 du Code de l'urbanisme

*L113-2 : Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue au chapitre Ier du titre IV du livre III du code forestier.

*L113-3 : Pour sauvegarder les espaces boisés et sites naturels situés dans les agglomérations ou leurs environs et pour en favoriser l'aménagement :

1° L'Etat, les départements, les communes ou les établissements publics ayant pour objet la réalisation d'opérations d'urbanisme peuvent offrir, à titre de compensation, un terrain à bâtir aux propriétaires qui consentent à leur céder gratuitement un terrain classé en application de l'article L. 113-1 ;

2° L'Etat peut accorder au propriétaire une autorisation de construire sur une partie du terrain classé en application de l'article L. 113-1 n'excédant pas un dixième de la superficie dudit terrain, à titre de compensation de la cession du surplus.

Les 1° et 2° ne sont applicables que si la dernière acquisition à titre onéreux dont le terrain classé a fait l'objet à date certaine depuis cinq ans au moins.

La valeur du terrain à bâtir offert en application du 1° ou le surcroît de valeur pris, du fait de l'autorisation de construire, par la partie du terrain classé conservée par le propriétaire en application du 2°, ne doit pas dépasser la valeur du terrain cédé à la collectivité

D. Alignements d'arbres

De nombreuses aires d'alignement sont présents au sein de la zone d'étude. Le règlement du PLU-H donne les indications suivantes :

« Afin d'assurer la protection des plantations situées sur le domaine public, et repérées aux documents graphiques du règlement, les travaux susceptibles d'y porter atteinte ne peuvent être exécutés qu'à la double condition :

- de poursuivre un objectif général ;
- de compenser les arbres abattus, dès lors que cette compensation est compatible avec les travaux projetés.

En outre, lorsqu'il s'agit d'allées d'arbres et d'alignements d'arbres qui bordent des voies de communication, les dérogations à la protection et les modalités de compensation sont celles prévues à l'article L. 350-3 du code de l'environnement ».

Ces dernières sont appuyées par l'alinéa II.12° de l'article L.181-3 du code de l'environnement qui précise que l'autorisation environnementale, si elle est nécessaire, ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent également le respect de conditions prévues à l'article L.350-3.

Article L. 350-3 du code de l'environnement :

Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.

Le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit.

Par ailleurs, le représentant de l'Etat dans le département peut autoriser lesdites opérations lorsque cela est nécessaire pour les besoins de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements. Le représentant de l'Etat dans le département informe sans délai le maire de la commune où se situe l'alignement d'arbres concerné du dépôt d'une demande d'autorisation. Il l'informe également sans délai de ses conclusions.

La demande d'autorisation ou la déclaration comprend l'exposé des mesures d'évitement envisagées, le cas échéant, et des mesures de compensation des atteintes portées aux allées et aux alignements d'arbres que le pétitionnaire ou le déclarant s'engage à mettre en œuvre. Elle est assortie d'une étude phytosanitaire dès lors que l'atteinte à l'alignement d'arbres est envisagée en raison d'un risque sanitaire ou d'éléments attestant du danger pour la sécurité des personnes ou des biens. Le représentant de l'Etat dans le département apprécie le caractère suffisant des mesures de compensation et, le cas échéant, l'étendue de l'atteinte aux biens.

E. Espaces végétalisés à valoriser

Aucun espace végétalisé à valoriser n'est présent au sein de la zone d'étude.

F. Périmètres d'intérêt patrimonial (PIP)

Les périmètres d'intérêt patrimonial délimitent, sur les documents graphiques du PLU-H, des ensembles urbains, bâtis et paysagers constitués et cohérents, identifiés pour leur valeur patrimoniale, au regard de leurs qualités d'ordre culturel, historique, architectural, urbain et paysager, conformément aux articles L.151-19 et R.151-41-3° du Code de l'urbanisme.

Il s'agit d'assurer la mise en valeur patrimoniale de ces ensembles, par la préservation de leurs caractéristiques.

Ces périmètres font l'objet de :

- Dispositions générales sous forme de règles et d'objectifs figurant dans la section 4.2 du règlement du PLU-H ;
- Fiches d'identification, qui figurent dans la partie III du règlement, précisant les caractéristiques essentielles qui fondent l'intérêt patrimonial de ces ensembles. Ces fiches peuvent comporter des prescriptions qui visent à guider tout projet réalisé au sein de ces ensembles. Ces prescriptions viennent soit compléter, soit se substituer aux dispositions fixées dans le règlement de la zone concernée. Elles sont substitutives lorsque les dispositions du règlement de zone et les prescriptions prévues dans la fiche ne sont pas applicables concomitamment ;
- Règles alternatives prévues par la partie II du règlement.

Ainsi, au sein des périmètres d'intérêt patrimonial :

- Les constructions nouvelles, les extensions ou les travaux d'aménagement, sont conçus pour concourir à une mise en valeur des caractéristiques culturelles, historiques, patrimoniales, ou architecturales de l'ensemble, ainsi qu'à la préservation des caractéristiques et la valorisation de l'ordonnancement du bâti et des espaces non bâtis organisant ledit périmètre, tout en assurant un développement respectueux de l'identité des lieux, y compris par une réinterprétation sur un mode contemporain.
- Les démolitions/reconstructions, partielles ou totales, ainsi que le recours à l'architecture contemporaine, peuvent être envisagés dès lors qu'ils répondent aux objectifs de préservation et de valorisation définis ci-avant, compte tenu des caractéristiques de la construction et du périmètre considérés.

La zone d'étude recense 16 périmètres d'intérêt patrimonial :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quartier issu du plan Morand, ▪ Impasse, 14 avenue Paul Kruger, ▪ Cité « Domaine du combattant », ▪ Grand-Clément, ▪ Rancy / Danton, ▪ Cité-jardin Bel air – Les Brosses Rue H. Legay, ▪ Cours du Dr Long et rues perpendiculaires, ▪ Grand-rue de la Guillotière, | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quartier de la gare des Brotteaux, ▪ Balmes et autour du parc Chambovet, ▪ Voltaire, de part et d'autre de la rue P. Bert, ▪ Paul Bert / Lacassagne, ▪ Rues P. Bert, F. Mistral et avenue F. Faure, ▪ Place ronde et cours R. Vitton, ▪ Nord de T3, ▪ Parc Bazin et alentours. |
|---|---|

Seul le périmètre « Paul Bert / Lacassagne » est effectivement intersecté par le tracé. Il vise à la préservation de la qualité paysagère et architecturale locale.

Aucune prescription en lien avec les infrastructures linéaires n'est inscrite pour ce périmètres d'intérêt patrimonial.

Figure 40 : Zonage PLU et prescriptions d'urbanisme – Planche 1

Plan local d'urbanisme : zonage et prescriptions - Planche n°1

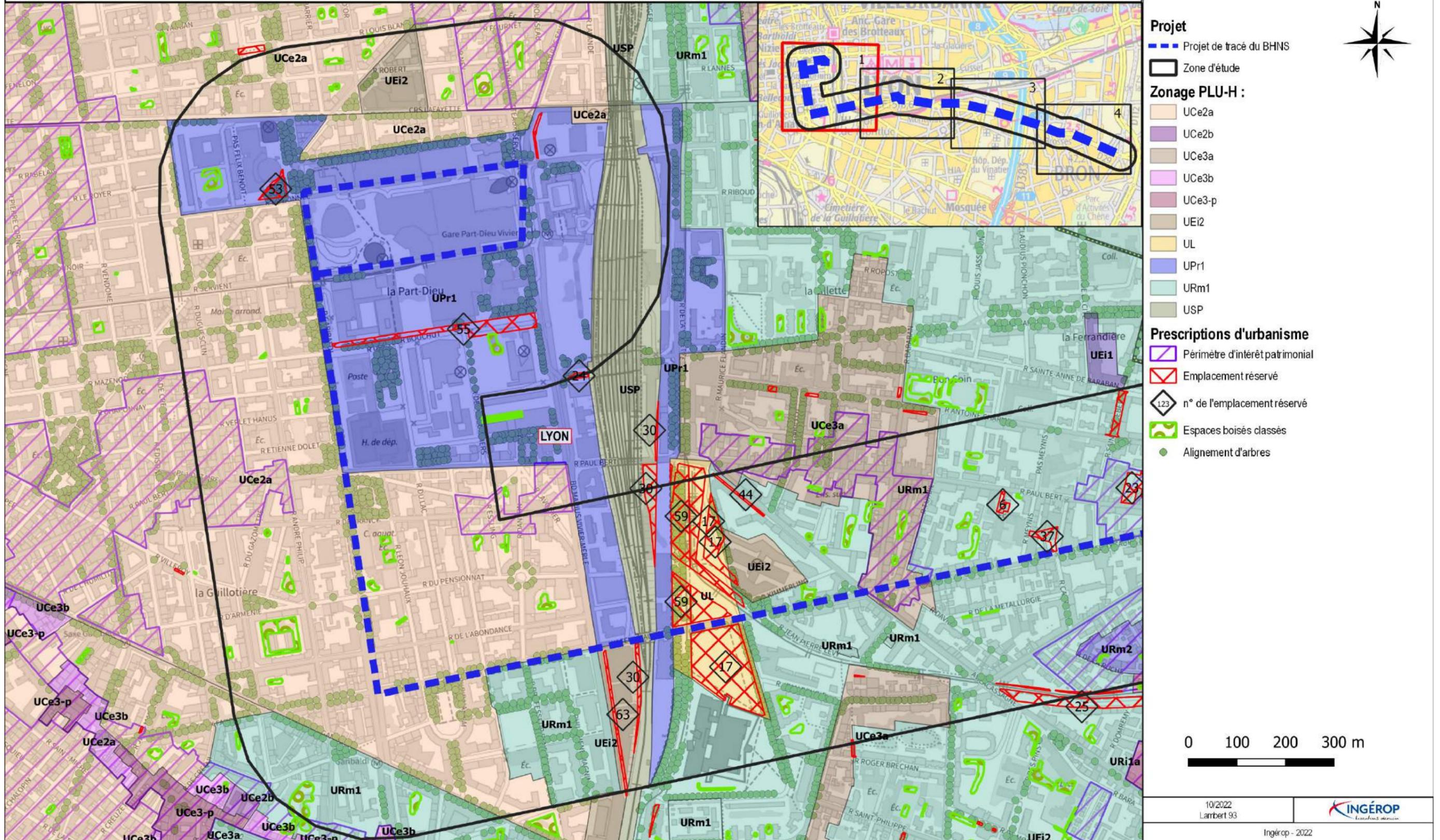
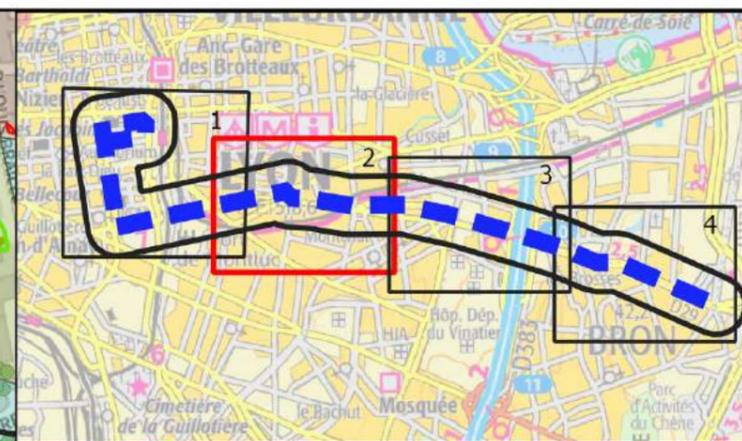
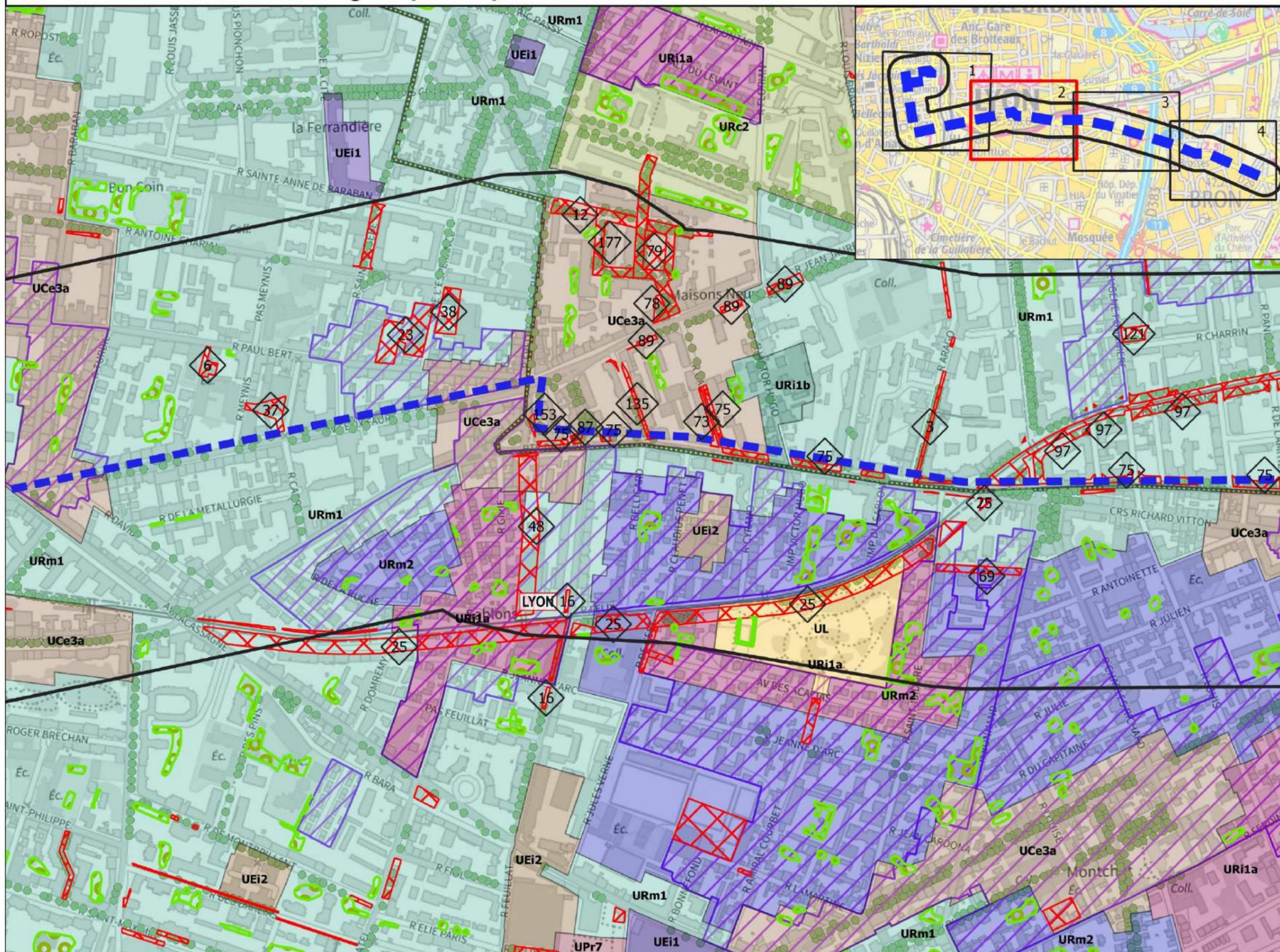


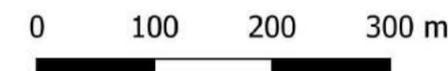
Figure 41 : Zonage PLU et prescriptions d'urbanisme – Planche 2

Plan local d'urbanisme : zonage et prescriptions - Planche n°2



Légende

- Projet**
- Projet de tracé du BHNS
 - ▭ Zone d'étude
- Zonage PLU-H :**
- UCe3a
 - UEi1
 - UEi2
 - UL
 - UPr7
 - URc2
 - URi1a
 - URi1b
 - URm1
 - URm2
- Prescriptions d'urbanisme**
- ▭ Périmètre d'intérêt patrimonial
 - ▭ Emplacement réservé
 - 123 n° de l'emplacement réservé
 - 🌳 Espaces boisés classés
 - Alignement d'arbres



10/2022
Lambert 93



Ingerop - 2022

Figure 42 : Zonage PLU et prescriptions d'urbanisme – Planche 3

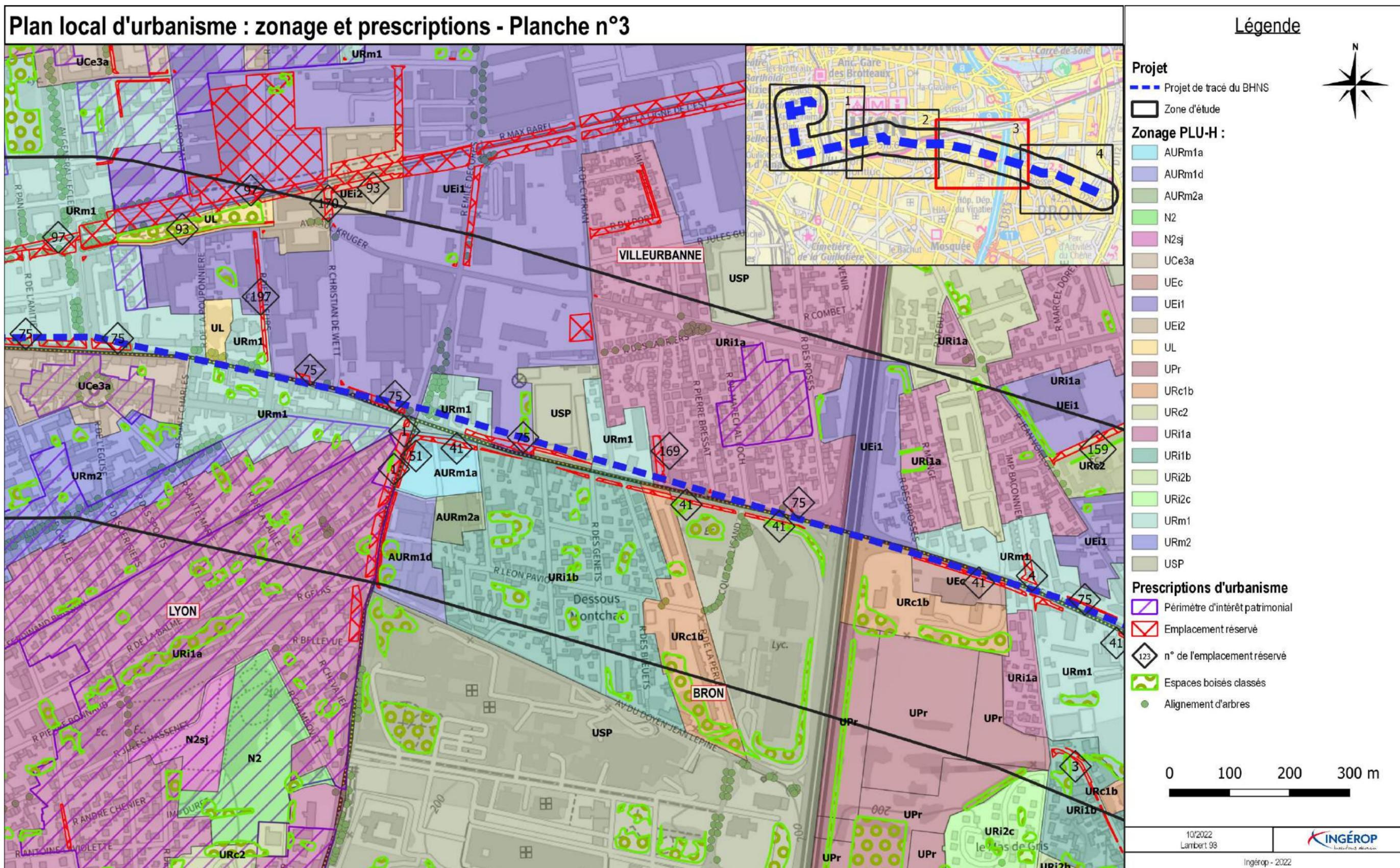
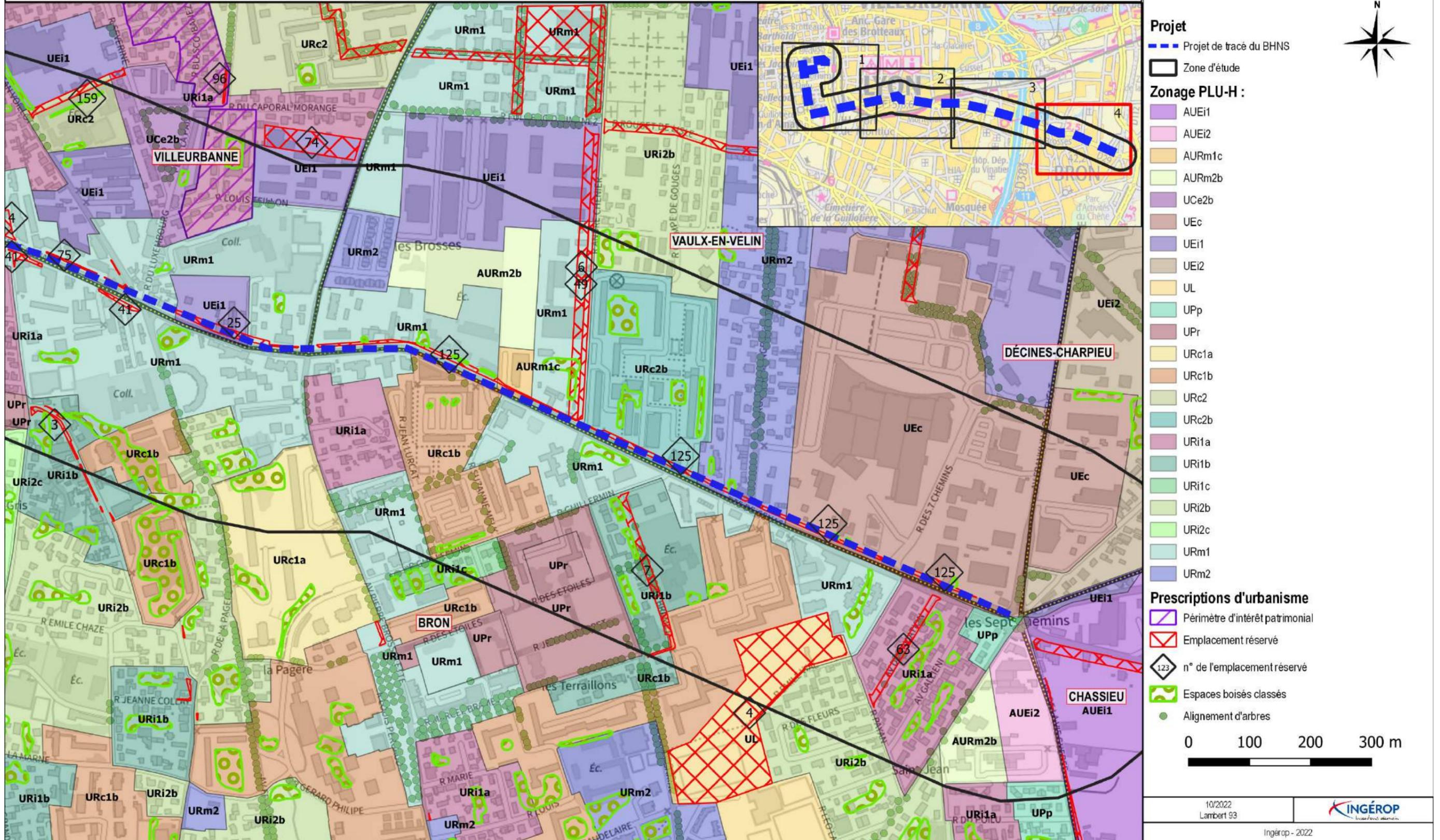


Figure 43 : Zonage PLU et prescriptions d'urbanisme – Planche 4

Plan local d'urbanisme : zonage et prescriptions - Planche n°4



G. Orientation d'aménagement et de programmation

Le tracé du BHNS est en relation avec les orientations d'aménagements et de programmation suivantes :

Lyon 3ème arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP d'arrondissement 3.1</u> : îlot Felix Faure / Meynis / Paul Bert/St-Eusèbe. Elle vise à : <ul style="list-style-type: none"> - Encadrer la mutation de l'îlot Félix-Faure / Meynis / Paul Bert / Saint-Eusèbe
Bron	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP 4 – ZAC les terrasses</u> : approuvée par le bureau de Lyon Métropole Habitat le 4 juillet 2016 et par le conseil métropolitain le 19 septembre 2019. Elle a pour objectif de : <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser les atouts du site ; - Intégrer le nouveau quartier dans la trame urbaine de Bron ; - Développer un projet paysager ambitieux.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP 5 – Les Genêts</u> : Elle a pour objectif de : <ul style="list-style-type: none"> - Développer des façades urbaines de qualité le long de la route de Genas et du chemin du Vinatier ; - Proposer une offre d'habitat diversifiée ; - Conforter l'offre commerciale du secteur ; - Développer une trame végétale importante.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP 9 – vie Guerse – Salengro - Pivolles</u> : Elle a pour objectif de : <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser le développement d'activités économiques, la structuration urbaine du secteur de Vie-Guerse et l'extension du secteur d'activités des Pivolles ; - Contribuer à la structuration paysagère en façade de l'avenue Charles de Gaulle (BUE) et de la plaine du Biézin.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP 10 – Terraillon entrée nord</u> : Elle a pour objectif de : <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser la porte nord du quartier Terraillon depuis la route de Genas ; - Traiter la continuité urbaine et paysagère entre les sites de projet Caravelle (à l'ouest) et la ZAC Terraillon (au sud).
Villeurbanne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP 2 –Soie</u> : Elle a pour objectif de : <ul style="list-style-type: none"> - Accompagner la transformation du territoire par la valorisation des paysages et du patrimoine.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP 8 – Grand Clément Gare</u> : Elle a pour objectif de : <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser l'esprit des lieux en reconstituant un quartier mixte composé d'habitat et d'activité ; - Inciter des formes d'activités en lien avec le tissu artisanal et industriel ; - Accueillir de nouvelles populations en répondant à ses besoins en termes d'équipement ; - Développer un cadre de vie qualitatif en renforçant la présence de la nature en ville dans un secteur sous-doté et en améliorant la desserte locale au profit des différents modes de déplacement ; - Prendre en compte les enjeux environnementaux notamment en termes de pollution et de nuisances sonores ; - Prévoir une gestion des eaux pluviales adaptée à cette pollution.
Vaulx-en-Velin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>OAP 2 – Carrée de Soie</u> : Elle a pour objectif de : <ul style="list-style-type: none"> - Accompagner la transformation du territoire par la valorisation des paysages et du patrimoine.

- OAP 2.3 - Carré de Soie – Secteur Genas-Poudrette-Dumas-Salengro : Elle a pour objectif de :
 - Encadrer au plus près le projet du PUP Gimenez, en intégrant aussi la réalisation d'un nouveau groupe scolaire ;
 - Préparer une évolution cohérente du secteur Genas / Poudrette / Dumas / Salengro en y posant des grands principes de maillage viaire et modes doux et de formes urbaines ;
 - Porter une vigilance particulière à la gestion des eaux pluviales en lien avec la sensibilité de la nappe de l'Est Lyonnais et la présence de sols potentiellement pollués.

H. Plan d'Aménagement et de Développement Durable communal (PADD)

Les orientations du développement territorial de **Lyon 3ème arrondissement** mettent en avant la volonté de faire du Centre le cœur d'une métropole rayonnante et compétitive et d'organiser le développement urbain mixte et résidentiel autour des transports collectifs.

Les orientations du développement territorial de **Villeurbanne** incitent à poursuivre la mise en œuvre d'une armature d'espaces publics et renforcer la présence de la nature en ville et à poursuivre les actions d'amélioration du cadre de vie, notamment par les actions suivantes :

- Organiser les espaces publics au sein du territoire au profit d'une mobilité vertueuse et du vivre ensemble ;
- Anticiper le renforcement du réseau de transports en commun.

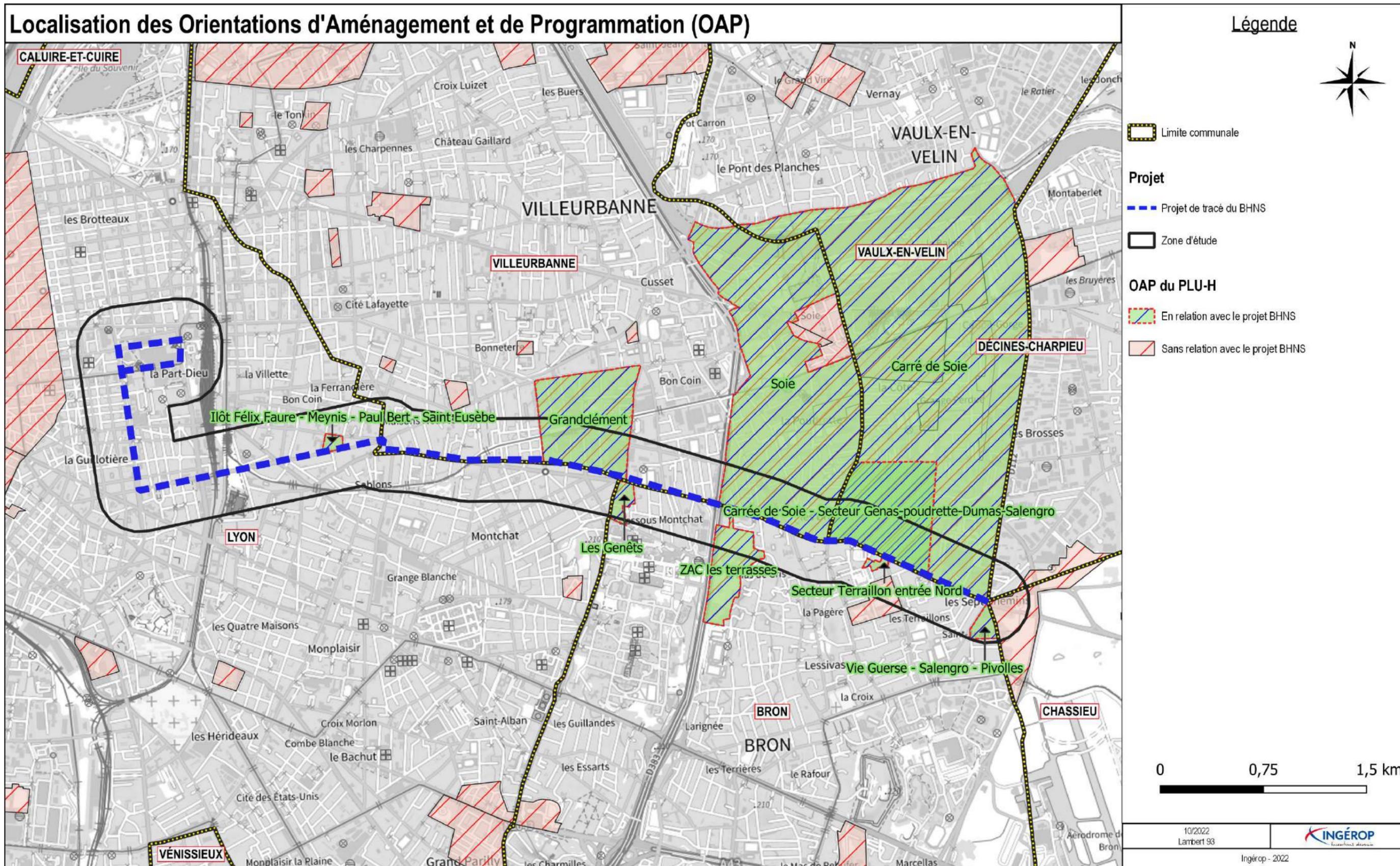
Les orientations du développement territorial de **Bron** ont pour objectif de renforcer son image de ville verte, qui respecte ses patrimoines bâtis et paysagers et développe ses mobilités douces avec :

- Le développement d'un réseau d'aménagement modes doux.

Les orientations du développement territorial de **Vaulx-en-Velin** incitent au renforcement des liens avec les communes voisines et la dynamisation du renouvellement urbain pour améliorer son attractivité, avec les actions suivantes :

- La requalification de la route de Genas ;
- La consolidation et l'extension du nouveau centre-ville de Vaulx-en-Velin.

Figure 44 : Orientation d'Aménagements et de Programmation au droit du tracé du BHNS



■ Servitudes d'utilité publique

La zone d'étude est concernée par plusieurs servitudes d'utilité publique, reportées sur les cartes ci-après :

■ Sur Lyon 3^{ème} arrondissement :

- PPRNi du Rhône et de la Saône, Secteur Lyon et Villeurbanne ;
- AC1 – Monuments historiques inscrits : « Bourse du travail », « Prison Montluc » ;
- I4 - Lignes électriques « Ligne 225 kV Cusset/Saint Amour » - souterraine ;
- T1 - ligne de chemin de fer.

■ Sur Villeurbanne :

- PPRNi du Rhône et de la Saône, Secteur Lyon et Villeurbanne ;
- I4 - Lignes électriques « Ligne 225 kV Cusset/Saint Amour » - souterraine ;
- T1 - ligne de chemin de fer.

■ Sur Bron :

- I4 - Lignes électriques « Ligne 63 kV Cusset/Vénissieux » - souterraine et aérienne ;
- PT1 -Transition radioélectriques Perturbations électromagnétiques zone de protection ;
- T5 - Aéronautique Dégagement – aérodrome de Lyon-Bron.

■ Sur Vaulx-en-Velin :

- I4 - Lignes électriques « Ligne 63 kV Cusset/Vénissieux » - souterraine et aérienne ;
- PT1 -Transition radioélectriques Perturbations électromagnétiques zone de protection ;
- T5 - Aéronautique Dégagement – aérodrome de Lyon-Bron.

Figure 45 : Extrait du PLU H concernant Lyon (3^{ème} arrondissement) – Servitudes d'utilité publique

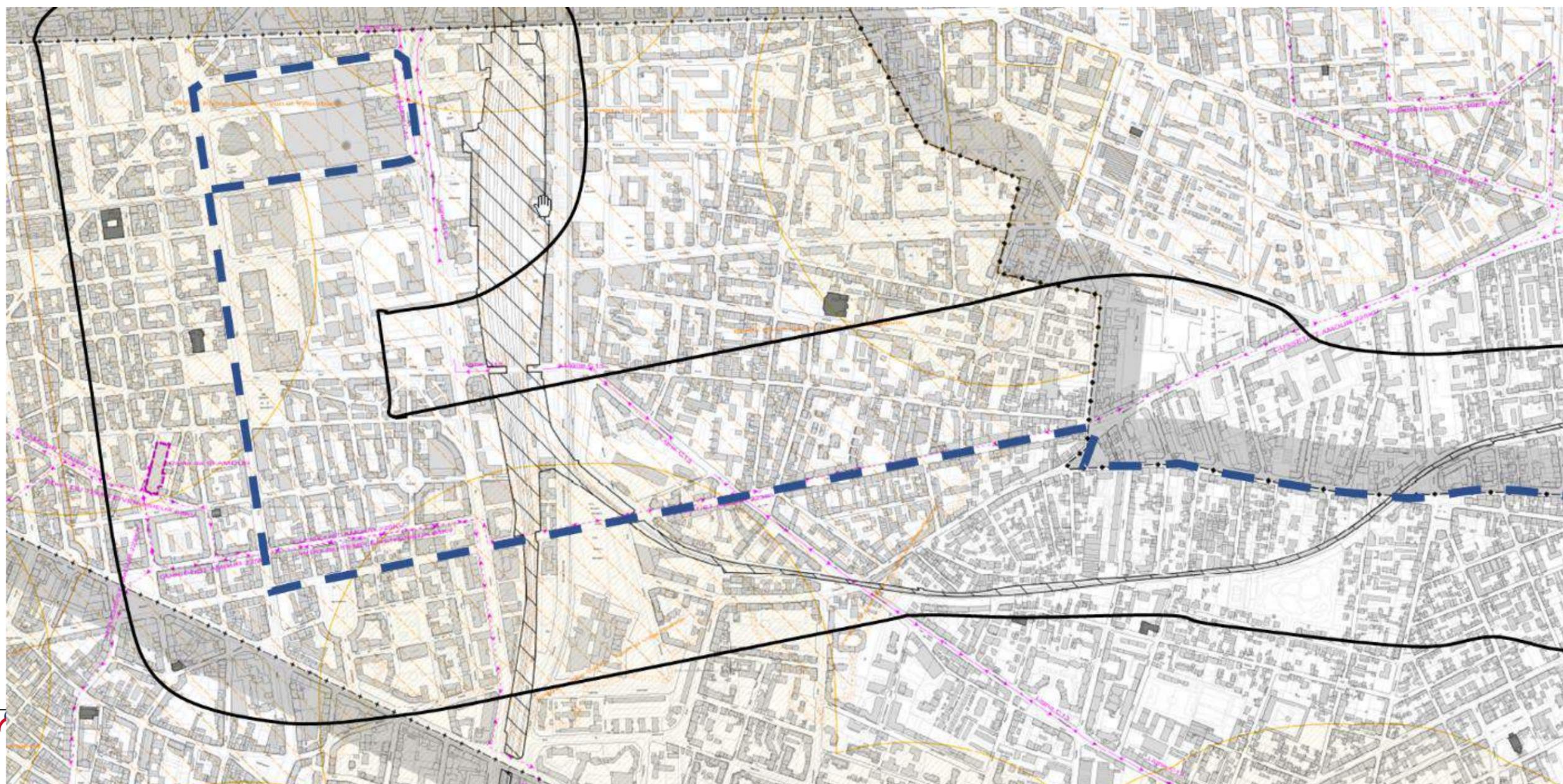
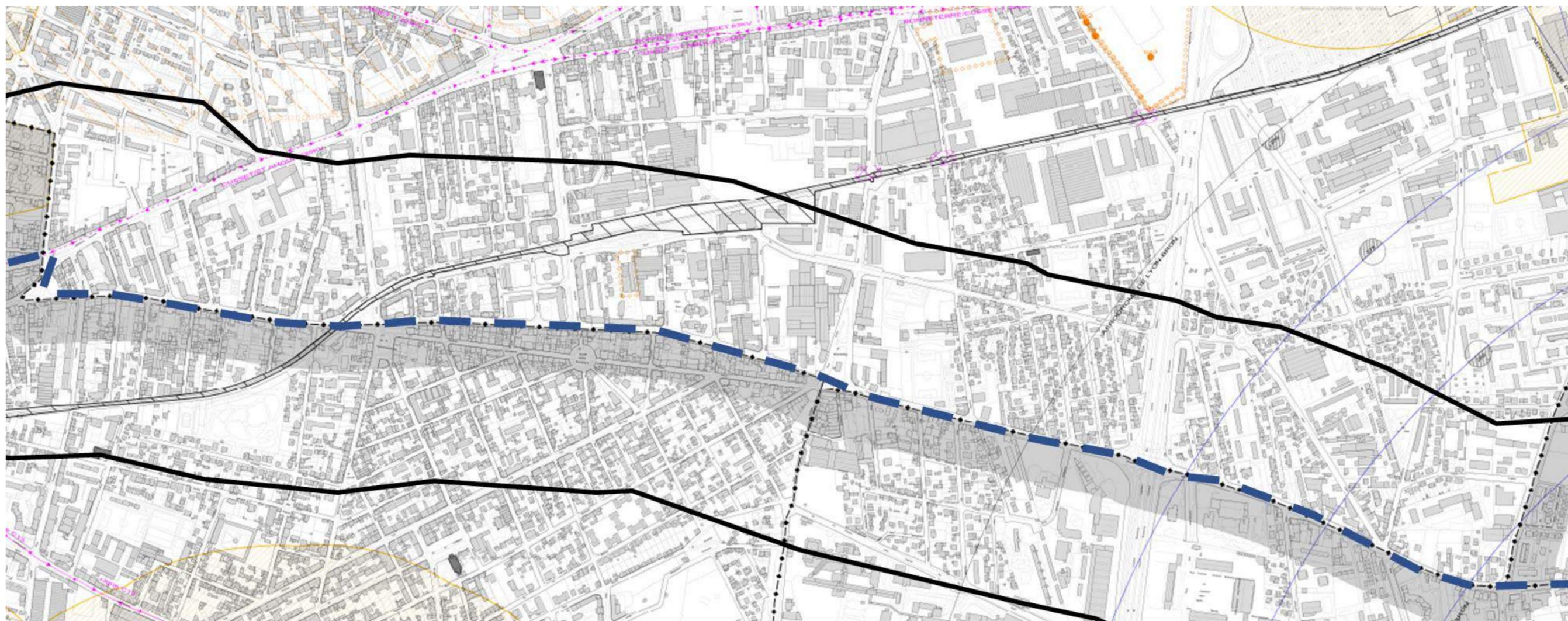


Figure 46 : Extrait du PLU H concernant Villeurbanne – Servitudes d'utilité publique



Légende

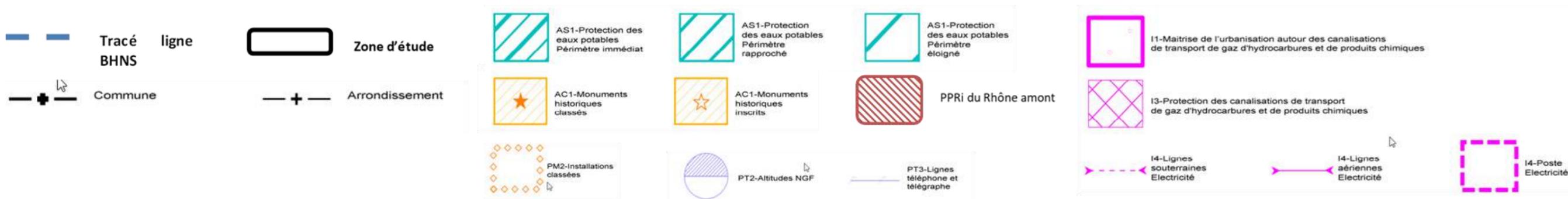


Figure 47 : Extrait du PLU H concernant Vaulx-en-Velin -- Servitudes d'utilité publique



Légende

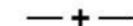
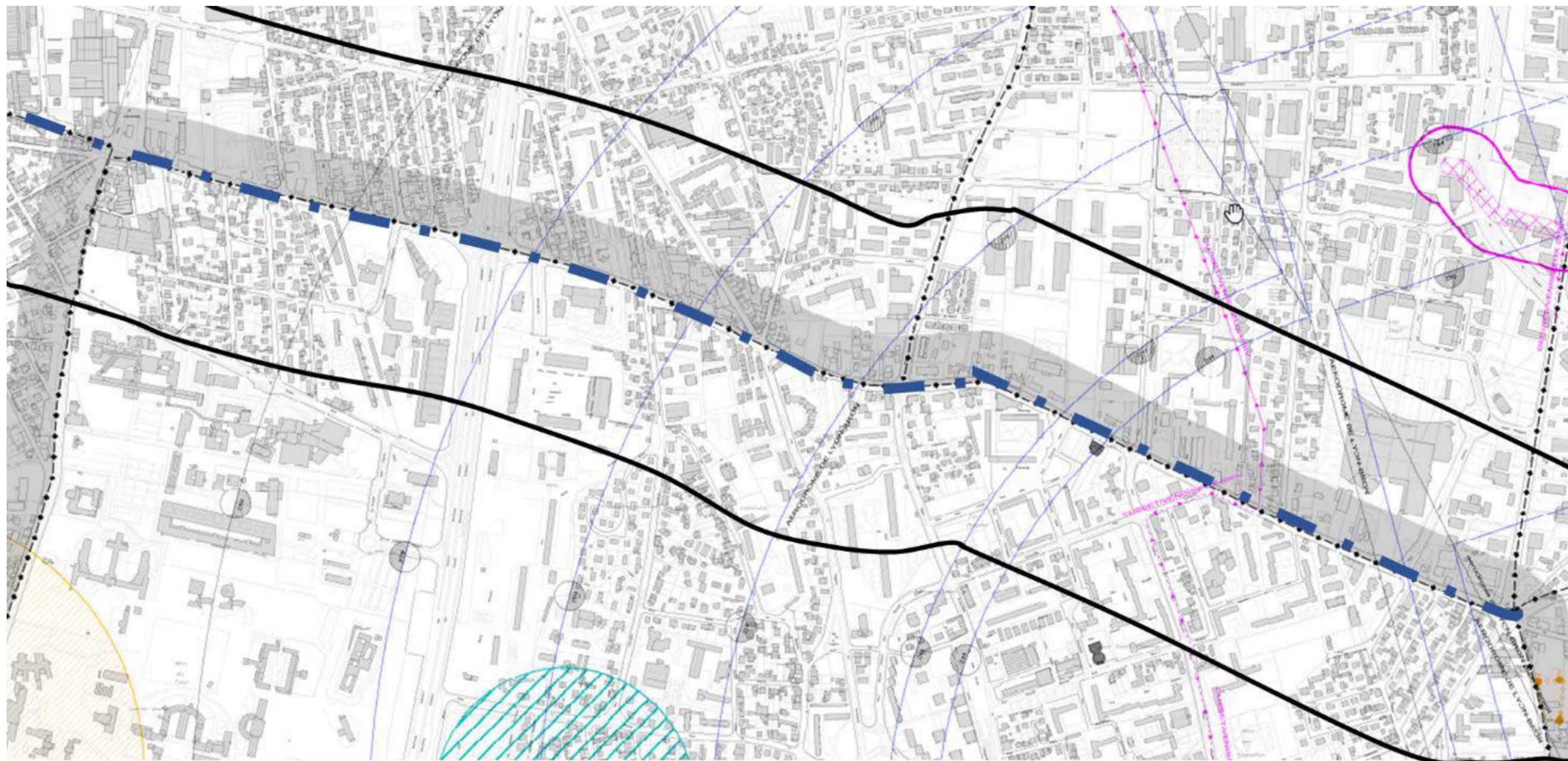
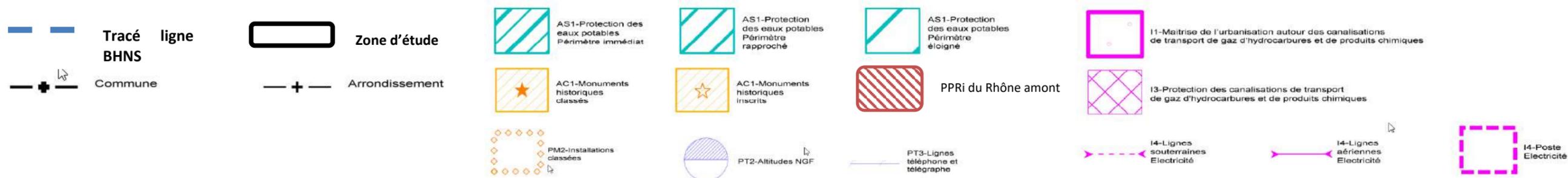
-  **Tracé ligne BHNS**
-  **Commune**
-  **Zone d'étude**
-  **Arrondissement**
-  **AS1-Protection des eaux potables Périmètre immédiat**
-  **AS1-Protection des eaux potables Périmètre rapproché**
-  **AS1-Protection des eaux potables Périmètre éloigné**
-  **PPRI du Rhône amont**
-  **AC1-Monuments historiques classés**
-  **AC1-Monuments historiques inscrits**
-  **I1-Maitrise de l'urbanisation autour des canalisations de transport de gaz d'hydrocarbures et de produits chimiques**
-  **I3-Protection des canalisations de transport de gaz d'hydrocarbures et de produits chimiques**
-  **PM2-Installations classées**
-  **PT2-Altitudes NGF**
-  **PT3-Lignes téléphone et télégraphe**
-  **I4-Lignes souterraines Electricité**
-  **I4-Lignes aériennes Electricité**
-  **I4-Poste Electricité**

Figure 48 : Extrait du PLU H concernant Bron – Servitudes d'utilité publique



Légende



IV.2.3. Schéma d'Assainissement et gestion des eaux pluviales

Le schéma général d'assainissement définit, pour les quinze prochaines années, les grandes orientations de la politique métropolitaine en matière d'assainissement des eaux usées et de gestion des eaux pluviales. Validé en 2015, il est structuré autour de 4 enjeux :

- Enjeu 1 : Agir à la source pour préserver la santé humaine et les milieux aquatiques
- Enjeu 2 : Dimensionner et piloter les systèmes d'assainissement pour réduire les impacts sur l'environnement
- Enjeu 3 : Gérer les patrimoines et les faire évoluer
- Enjeu 4 : Être proche et voir loin pour accompagner le développement du territoire

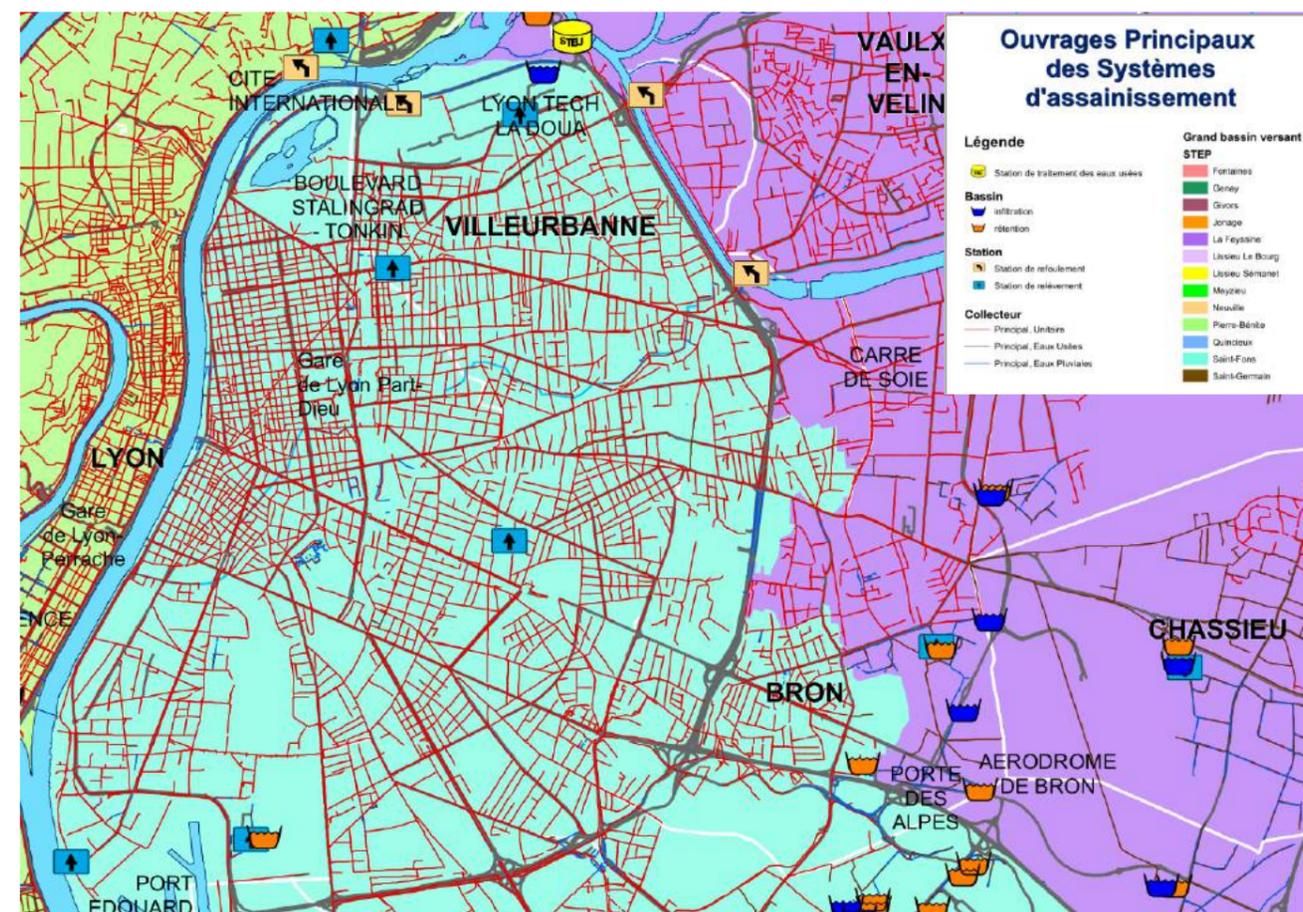
En 2014, les réseaux d'assainissement et de traitement des eaux pluviales de l'agglomération Lyonnaise étaient composés :

- D'ouvrages : 12 stations de traitement des eaux usées (STUE), 80 postes de relèvement des eaux, 397 déversoirs d'orage, 135 bassins de rétention et 56 bassins d'infiltration des eaux pluviales
- De réseaux enterrés : 3 193 km d'égouts, dont 1 831 km de réseau unitaire et de 1 340 km de réseau séparatif, à raison de 913 km pour les eaux usées et de 427 km pour les eaux pluviales ;
- De réseaux superficiels : pour l'assainissement d'une partie des voiries métropolitaines (113 km de fossés et 3 km de noues exploitées par d'autres services, 2 600 puits d'infiltration).

Les réseaux d'assainissement collectifs de la métropole sont constitués à 80% de réseaux unitaires qui reçoivent les eaux usées et les eaux pluviales de voirie. Seulement 20% du territoire dispose d'ouvrages dédiés aux eaux de voirie (fossé, puit d'infiltration, tranché d'infiltration) ou d'un réseau pluvial séparatif capable de recevoir les eaux pluviales de voirie et des particuliers. Les conditions d'imperméabilisation de la ville pour lesquelles ils ont été dimensionnés ont largement évolué au cours du temps et ces réseaux reçoivent désormais beaucoup plus d'eau de pluie que prévu.

Sur la zone d'étude, les eaux de ruissellement (eaux pluviales) sont collectées dans les réseaux unitaires et traités au niveau des stations de traitement des eaux usées (STUE) de « Saint-Fons » (Lyon 3^{ème} arrondissement ; Villeurbanne & partiellement Bron) et de « La Feyssine » pour les communes de Vaulx-en-Velin et Bron.

Figure 49: Ouvrages principaux des systèmes d'assainissement



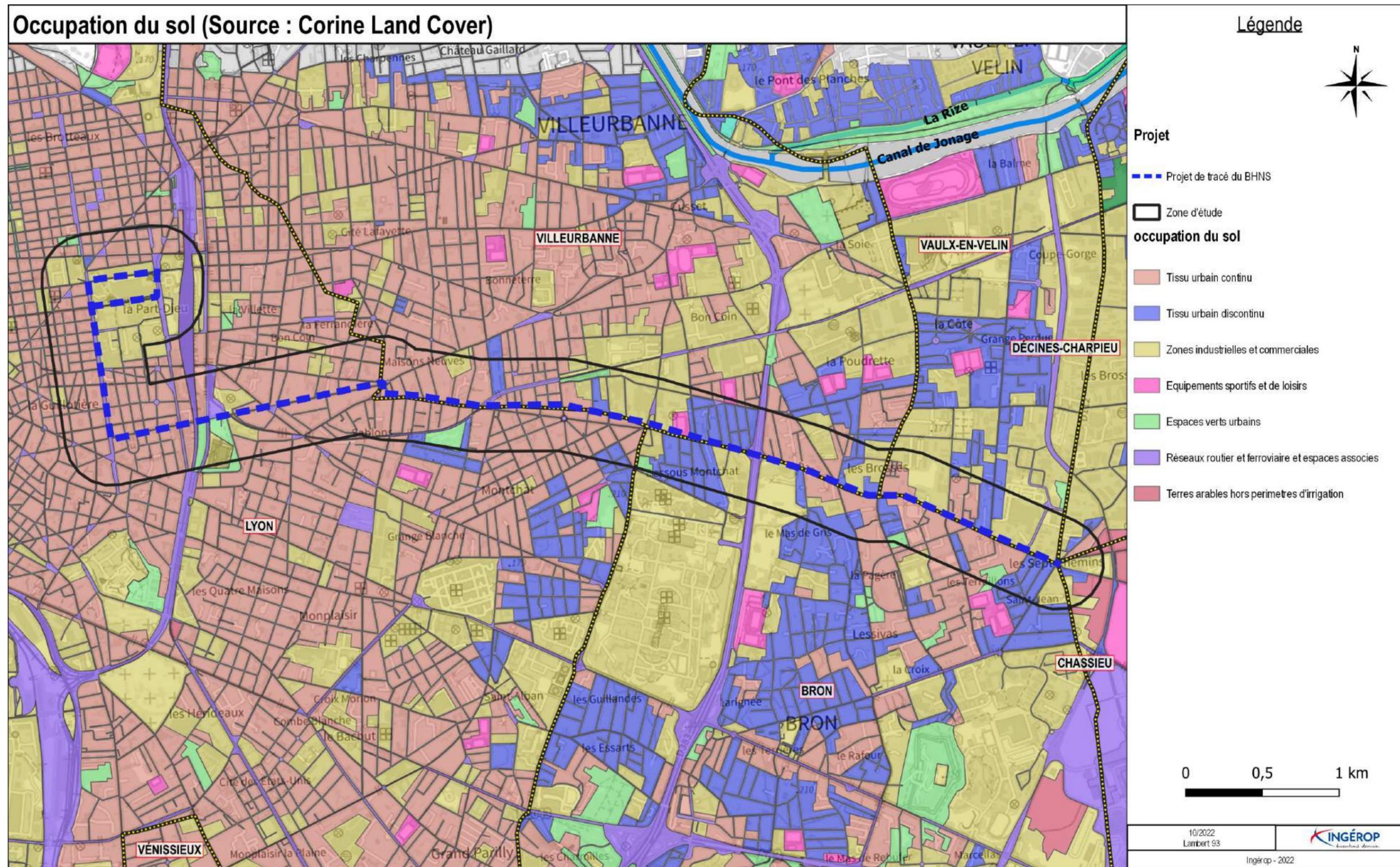
IV.3. Occupation des sols

La zone d'étude est complètement incluse dans l'agglomération urbaine de Lyon et très peu d'espaces verts sont présents. Ils se limitent à des parcs urbains : l'Esplanade Nelson Mandela, le Parc Georges Bazin, le Parc Chambovet, la Promenade de la Gare et le Parc Youri Gargarine.

La zone d'étude peut être divisée en deux avec :

- à l'ouest le troisième arrondissement de Lyon et la ville de Villeurbanne caractérisés par un tissu urbain continu très dense ;
- à l'est sur la route de Genas, caractérisé par un tissu urbain discontinu alternant avec de grandes zones industrielles et commerciales.

Figure 50 : Occupation du sol (CorineLandCover)



IV.4. Risques industriels majeurs

IV.4.1. Risques technologiques

La zone d'étude est exposée au risque technologique notamment vis-à-vis de l'industrie « ELVYA chaufferie Lafayette » située au sein de la zone d'étude derrière la gare Part-Dieu. Cette usine est réglementée au nom de l'arrêté du 26 décembre 2007, modifié le 26 février 2014. Ce dernier fixe la limite de la zone de prévention à un périmètre de 200 mètres autour de la chaufferie.

Elle est soumise au régime d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

La réglementation relative aux risques technologiques est décrite dans le PLU H du Grand Lyon.

Elle distingue 5 zonages soumis à des conditions particulières selon le type de zone :

- Dans les zones de protection immédiate (ZPI) : ne sont admis que les destinations de construction, les usages des sols et les natures d'activités suivantes, dès lors qu'ils sont admis par les parties II et III du règlement du PLU-H (règlement des zones) :
 - L'adaptation et la réfection des constructions existantes à la date d'approbation du PLU-H, régulièrement édifiées au sens de l'article L.421-9 du Code de l'urbanisme ;
 - Les constructions à destination d'industrie, d'entrepôt, dès lors qu'elles sont directement liées et nécessaires à l'établissement à l'origine des risques technologiques ;
 - Les ouvrages d'infrastructure terrestre, ainsi que les outillages, équipements ou installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation, ou au maintien de la sécurité ferroviaire ou routière, dès lors qu'ils desservent les terrains de l'établissement à l'origine des risques ou des équipements d'intérêt collectif et services publics.
- Dans les zones de protection rapprochée (ZPR) : ne sont admis que les destinations de construction, les usages des sols et les natures d'activités suivants, en sus de ceux autorisés dans les ZPI, dès lors qu'ils sont admis par les parties II et III du règlement :
 - Les installations classées pour la protection de l'environnement au sens des articles L. 511-1 et suivants du Code de l'environnement dès lors qu'elles ne conduisent pas à une aggravation du risque.
- Dans les zones de protection éloignée (ZPE) : ne sont admis que les destinations de construction, les usages des sols et les natures d'activités, en sus de ceux autorisés dans les ZPR, dès lors qu'ils sont admis par les parties II et III du règlement, qui n'ont pas pour effet d'engendrer un accroissement de la population exposée aux risques.
- Dans les zones de prévention (ZP) : Dans ces zones ne sont admis que les destinations de construction, les usages des sols et les natures d'activités, autorisés par les parties II et III du règlement du PLU-H, dès lors qu'ils sont adaptés aux effets de surpression lorsque de tels effets sont générés.
- Dans les zones de prévention liées aux effets toxiques en hauteur (ZPT) : Dans ces zones, sont interdits :
 - Les immeubles de grande hauteur (IGH) au sens de la définition qu'en donne le code de la construction et de l'habitat à l'article R.122-2 ;
 - Les établissements recevant du public (ERP) difficilement évacuables par rapport au phénomène redouté.

En outre, tous les projets autorisés s'élevant au-delà de 30 m de hauteur, prennent en compte les effets toxiques dans leur réalisation, leur utilisation et leur exploitation.

L'usine « ELVYA Chaufferie Lafayette » se situe à l'intérieur de la zone d'étude mais seul le périmètre de prévention concerne le tracé projeté du projet de BHNS (cf. Figure 52 : Zones de protection de l'usine « ELVYA chaufferie Lafayette »

IV.4.2. Risque lié au transport de matières dangereuses

Ce risque résulte d'un accident se produisant lors du transport par route, chemin de fer, eau, canalisation, de matières dangereuses qui peuvent être inflammables, toxiques, explosives, corrosives, radioactives. Les dangers se manifestent par l'explosion avec onde de choc, la production de nuages toxiques, la pollution de l'air, de l'eau ou des sols. Les effets peuvent concerner les hommes (effets de souffle, projections liées à l'explosion), les biens (destruction des bâtiments et des véhicules) et l'environnement.

La zone d'étude n'est pas soumise aux risques liés au transport de matières dangereuses par canalisation ou voies ferroviaires.

Concernant les routes, le risque d'accident impliquant un transport de matières dangereuses est particulièrement diffus et concerne non seulement l'ensemble des axes desservant les entreprises consommatrices de produits dangereux (industries classées, stations-services, grandes surfaces de bricolage...) mais aussi les particuliers (livraisons de fioul domestique ou de gaz). Ce risque est présent sur la zone d'étude.

IV.4.3. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

L'agglomération lyonnaise comprend différentes activités industrielles notamment des Installations Classées pour la Protection de l'environnement (ICPE). Ces installations sont classées dans une nomenclature comprenant 4 régimes avec des réglementations propres. Dans l'ordre décroissant vis-à-vis du risque on trouve :

- L'Autorisation (A),
- L'enregistrement (E),
- La déclaration avec contrôle (DC),
- La déclaration (D).

Cette nomenclature détermine également si les installations sont concernées par les risques d'accidents majeurs (Seveso seuil haut ou bas) ou par la directive sur les émissions industrielles.

La zone d'étude est concernée par 24 ICPE mais aucune ne présente de risques particuliers valant d'être inscrite en tant que site SEVESO. Leur fonctionnement est donc réglementé suivant leur régime mais il n'existe pas de périmètre de sécurité pour ces installations. Parmi ces installations, 3 sont soumises au régime de l'autorisation (A) ; 4 sont soumises au régime de l'enregistrement ; les 17 autres sont soumises au régime de la déclaration.

La plupart des installations est située dans le 3^{ème} arrondissement de Lyon exceptée la déchetterie Villeurbanne Kruger (Villeurbanne), le groupe Lépine (Bron), l'Établissement M. Chevalier (Villeurbanne).

IV.4.4. Sites et sols pollués

Deux bases de données du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire recensent les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) :

- BASIAS (Base de données d'Anciens Sites Industriels et Activités de Service) devenue CASIAS en 2021 ; réalisée avec le BRGM ;
- BASOL, sites pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

L'inscription d'un site dans la banque de données CASIAS ne signifie pas obligatoirement qu'une pollution du sol existe à son endroit, mais seulement qu'une activité polluante a occupé ou occupe le site et qu'en conséquence les sols peuvent avoir été souillés ou peuvent l'être.

Par la nature urbaine de l'environnement de l'agglomération lyonnaise, un grand nombre de sites sont inscrit dans les bases de données CASIAS et BASOL. La zone d'étude compte plus de 700 sites potentiellement pollués inscrits dans la base de données liée à CASIAS.

13 sites ont été identifiés au sein de la zone d'étude et sont enregistrés dans la base de données BASOL et appellent à une action des pouvoirs publics. Ils sont présentés ci-après.

Nom du site (code)	Commune	Description
Ancienne usine à gaz de Lyon Guillotière (SSP0001732)	Lyon	Le terrain a accueilli, de 1838 à 1902, une usine fabricant du gaz à partir de la distillation de la houille, susceptible d'avoir entraîné une pollution des sols aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). A l'arrêt de la production, les installations ont été démantelées. Après la création du poste de transformation électrique (à l'est), le reste du site, d'une superficie de 10.000 m ² environ, a été scindé en 2 îlots distincts. Le plus grand, à l'ouest (8.700 m ²), a été entièrement construit dans les années 1970 pour des locaux administratifs occupés par EDF GDF Services. Le plus petit (1.500 m ²) formant un triangle au centre du SIS, a abrité des installations de distribution de gaz naturel jusqu'aux années 1950, puis des bureaux jusqu'aux années 1990. Cet îlot a depuis été reconstruit en immeuble d'habitation, après un diagnostic des sols qui n'a pas révélé de pollutions.
ESSO SAF Les Halles (SSP0000619)	Lyon	Les parcelles ont accueilli les activités de la station-service ESSO SAF, ICPE à régime de déclaration. La DREAL a été informée du diagnostic et des travaux. La DREAL a constaté ces travaux sur pièce, bien qu'aucune validation de l'administration ne soit requise réglementairement (en l'absence d'arrêté préfectoral). La présence de polluants dans les sols a été identifiée (plomb, BTEX, hydrocarbures, MTBE). Les activités sont arrêtées depuis septembre 2010. L'ensemble des installations enterrées (cuves, tuyauteries) ainsi qu'aériennes ont été démantelées entre juillet 2011 et avril 2012. Le site a été réhabilité pour un usage « espace public » sur le site actuel, et compte tenu d'un « usage tertiaire (parking aérien avec présence d'un gardien en rez-de-chaussée) » en aval hydraulique immédiat.
BRIDAY PNEUS (SSP0000578)	Lyon	Le site a été exploité, de 1972 à une date inconnue (1990 ?) par la société Briday Pneus, garage automobile. Une pollution a été constatée, dans la nappe, (profondeur 6m) aux hydrocarbures, plomb, benzène, xylène et aux hydrocarbures dans les sols. Une dépollution des eaux et des sols aurait été effectuée lors de la construction d'un immeuble de bureau. Une pollution des sols et de l'eau souterraine résiduelle est possible.
ZAC DE LA BUIRE (SSP0000579)	Lyon	Le site a été le siège des activités industrielles suivantes : a. Construction de matériels ferroviaire et naval (de 1847 à 1919) ; b. Travail des métaux, forges, presses et laminoirs (de 1947 à 1985) ; c. Distribution de carburants (de 1948 à 2000) ; d. Transformateurs électriques ; e. Menuiserie e. La présence de polluants dans les sols a été identifiée (arsenic, cuivre, mercure, plomb, zinc, hydrocarbures, TCE, HAP). Une nappe polluée est présente au droit du site (solvants halogénés, hydrocarbures). Le site a fait l'objet d'un réaménagement au sein de la ZAC de la Buire (jardins de la Buire) de 2004 à 2015, date de la dissolution de celle-ci. La SAS BUIRE Aménagement était chargée de cette réhabilitation. Les travaux de dépollution effectués n'ont pas fait l'objet d'un constat par l'inspection des installations classées, ce site ne pouvant être encadré au titre des ICPE, du fait de la disparition des exploitants industriels. La SAS BUIRE Aménagement a toutefois réalisé et rapporté à l'administration un suivi des eaux souterraines de 2004 à 2010, en respect de l'arrêté préfectoral du 04/10/2004. Ce suivi montre une contamination persistante des eaux souterraines au tétrachloroéthylène encore en novembre 2009 (57 µg/l).
Station-service Relais Felix Faure (SSP0011301)	Lyon	La société TOTAL RAFFINAGE MARKETING bénéficiait du récépissé n°18227 du 24 décembre 1997, soumise à déclaration pour les rubriques ; 1411-3 (dépôts de liquides inflammables) et 1414-30 (installation de remplissage de liquides inflammables) ; et suite à la modification de nomenclature et à la déclaration de l'exploitant du 18 février 2011 (acté par le préfet le 22 décembre 2000) pour la rubrique 1412. L'exploitant a déclaré le 08 juillet 2009 qu'il devait cesser toutes ses activités de stockage et de distribution de liquides inflammables à la date du 31 août 2009. Le 17 décembre 2009 l'exploitant a transmis les dernières analyses de sols et demandé des documents attestant la remise en état du site

Nom du site (code)	Commune	Description
KELLER DORIAN GRAPHICS (SSP0010224)	Lyon	Le site fait désormais l'objet d'un projet de réhabilitation avec construction d'immeubles de logements, de parkings souterrains et de jardins privatifs. Le site est aujourd'hui en friche et clôturé
Société Textile Industrielle du Rhône (STIR) (SSP0009664)	Lyon	La Société Textile Industrielle du Rhône (STIR) est un ancien site industriel dont l'activité principale était la teinture et l'ennoblissement des tissus pour l'habillement autorisée par arrêté préfectoral du 19/11/1987. Les activités visées dans cet arrêté étaient les suivantes : blanchiment de tissus par les hypochlorites, installation de combustion, dépôt aérien de liquides inflammables, teintures de matières textiles. La société STIR est tombée en redressement judiciaire en septembre 2001. Elle a transmis un dossier de cessation d'activité en Préfecture le 22/05/2002. En 2006, le site a fait l'objet d'un projet de réaménagement avec changement d'usage pour la construction de logements.
EBENOID (SSP0000599)	Villeurbanne	Le site a hébergé l'activité de la société Ebenoid. Cette activité consistait en la transformation de matières plastiques afin de fabriquer des supports ou des caches pour les composants électriques. L'activité a débuté en 1922 sur une partie du site, la bakélite était alors utilisée et fabriquée avant l'utilisation industrielle des thermoplastiques dans les années 50. Le site a été autorisé le 15/12/1951 pour les activités 229 bis et ter. Il a ensuite bénéficié de l'antériorité (récépissé de déclaration pour la rubrique 2661) le 27/01/1995 au titre des ICPE. Les installations ont été mises à l'arrêt le 19/05/2010 (date de la déclaration en préfecture). Le récépissé a été délivré. Une pollution des sols aux hydrocarbures, arsenic a été diagnostiquée (2010). Une pollution de la nappe au et trichloroéthylène (TCE) non attribuable au site est également diagnostiquée.
OTC (office de Triage et de Conditionnement) (SSP0000600)	Villeurbanne	Le site a hébergé des activités de fonderie avant 1964. Dès 1964, la société OTC a été autorisée (par l'arrêté préfectoral du 29 juin 1964, complété par l'arrêté préfectoral du 28 décembre 1971) pour des activités de dépôts de papiers usés (ancienne rubrique 329). La société disposait également d'un agrément (en date du 16 janvier 1996) pour son activité de valorisation de déchets d'emballages. Les activités d'OTC ont cessé sur le site le 31 janvier 2012. L'exploitant a réalisé un mémoire de cessation d'activité conformément à la réglementation en vigueur. Une pollution du sol aux métaux a été diagnostiquée (Cd, Hg, Zn, As, Pb, Cu). La société OTC a été radiée du registre du commerce le 21/01/2016 sans avoir réhabilité le site.
Site BEAUCOURT (SSP000059)	Chassieu	Les parcelles ont accueilli les activités de la société BEAUCOURT. La présence de polluants dans les sols a été identifiée (BTEX, hydrocarbures, TCE, HAP, solvants halogénés). Une dépollution partielle a été effectuée. La présence de déchets enfouis a été remarquée lors de la réalisation des travaux.
Station BP « Les Maisons Neuves » (TOTAL France) (SSP001130101)	Villeurbanne	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé (station-service de toute capacité de stockage). Dépôt ou stockage de gaz (hors fabrication cf. C20.11Z ou D35.2)
Société nouvelle de la buire automobile (SSP00057701)	Lyon	Les parcelles ont accueilli les activités de la SOCIÉTÉ NOUVELLE DE LA BUIRE AUTOMOBILE jusqu'en 1910 puis diverses activités non classées jusqu'au réaménagement en zone résidentielle entre 2003 et 2010. La présence de polluants dans les sols a été identifiée (arsenic, baryum, cadmium, chrome, cuivre, plomb, solvants halogénés). Une nappe polluée est présente au droit du site (solvants halogénés). Une surveillance des eaux souterraines, prescrite à l'aménageur GECINA, a été prescrite à la date du 23/08/2004. En 2007, date de la dernière mesure, le tétrachloroéthylène est toujours présent.
SSP001027501	Villeurbanne	Pas de données dans la Base de données SIS (Secteur d'Information sur les Sols)

Figure 51 : Carte des risques technologiques et des sites et sols pollués

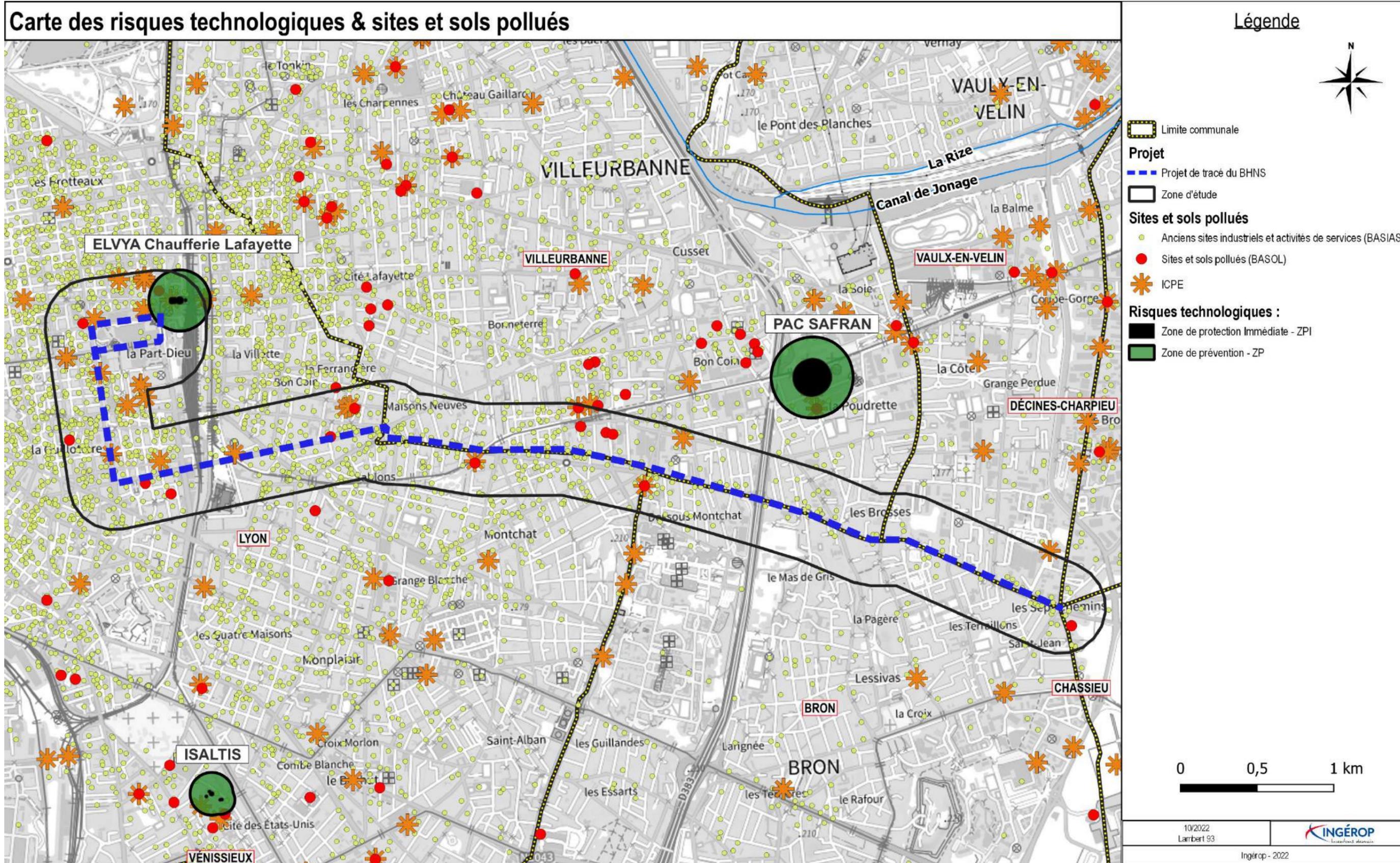
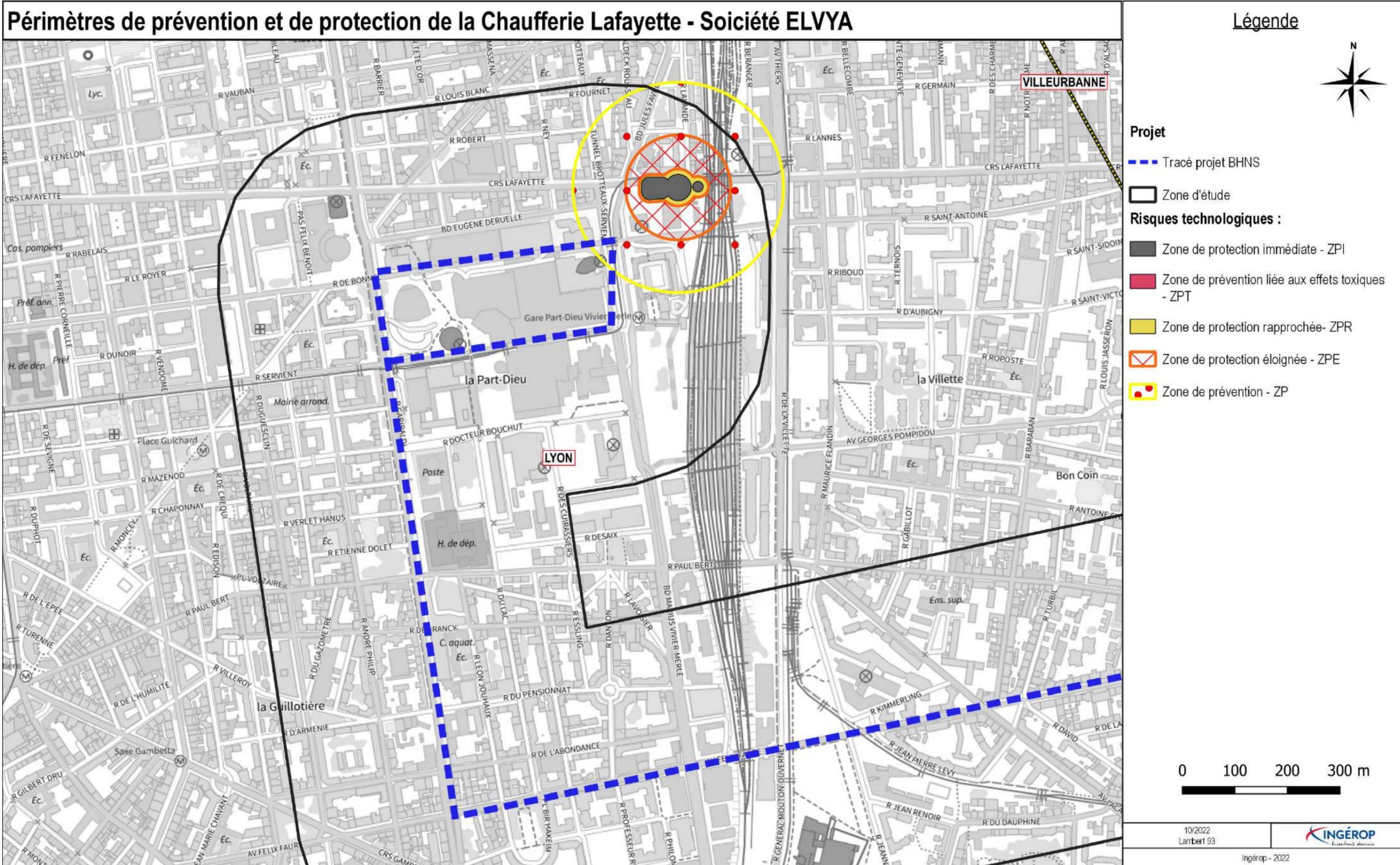


Figure 52 : Zones de protection de l'usine « ELVYA chaufferie Lafayette »



IV.5. Accessibilité du site

IV.5.1. Accessibilité routière

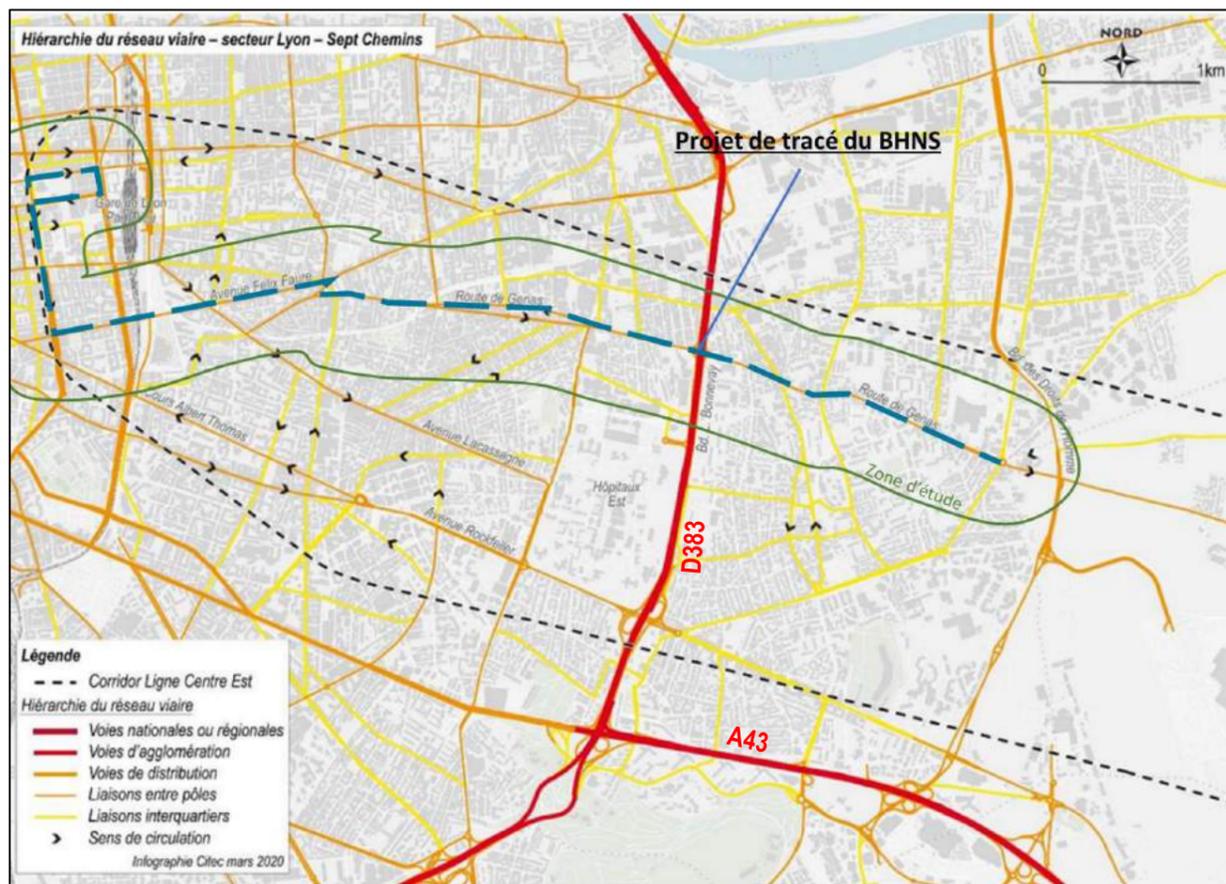
L'est de l'agglomération lyonnaise est desservi par les grands axes autoroutiers de l'A42 au nord et l'A43 au sud. Le réseau secondaire est très dense avec la RD383 et la rocade comme axes secondaires principaux. La zone d'étude bénéficie d'une accessibilité routière certaine.

De plus, de nombreux parcs automobiles payants ou gratuits sont présents au sein de la zone d'étude notamment le parking de la gare Part-Dieu (360 places) ; son centre commercial (1 681 places) et le parking des Halles (607 places). Au total, ce sont plus de 5 000 places qui sont disponibles dans ce secteur (cf. chapitre IV.5.2).

Le projet de BHNS s'inscrit au niveau des rues :

- Rue de Bonnel ; Boulevard Marius Vivier Merle ; Rue Servient – Lyon (3^{ème} arrondissement) pour la boucle à l'ouest de la gare Part-Dieu
- Rue Garibaldi – Lyon (3^{ème} arrondissement)
- Avenue Félix Faure – Lyon (3^{ème} arrondissement)
- Rue Frédéric Mistral – Villeurbanne
- Route de Genas – Villeurbanne ; Vaulx-en-Velin et Bron.

Figure 53 : Hiérarchisation du réseau routier



La route de Genas assure la continuité viaire structurante entre la Part-Dieu et les communes de l'est lyonnais : Vaulx-en-Velin, Décines et Charpieu. Des modélisations de trafic réalisées sur la route de Genas permettent d'estimer un trafic effectif sur la route de Genas de l'ordre de 20 000 à 22 000 véhicules/jour selon Modely, jusqu'à plus de 30 000 véhicules/jours d'après Criter. Le couplage de ces données et d'autres sources (connaissance du terrain, relevés issus de Google Maps etc.) a permis d'identifier des carrefours à enjeux le long de la séquence de la route de Genas. Ils sont localisés dans la figure ci-dessous :

Figure 54: Carrefour à enjeux

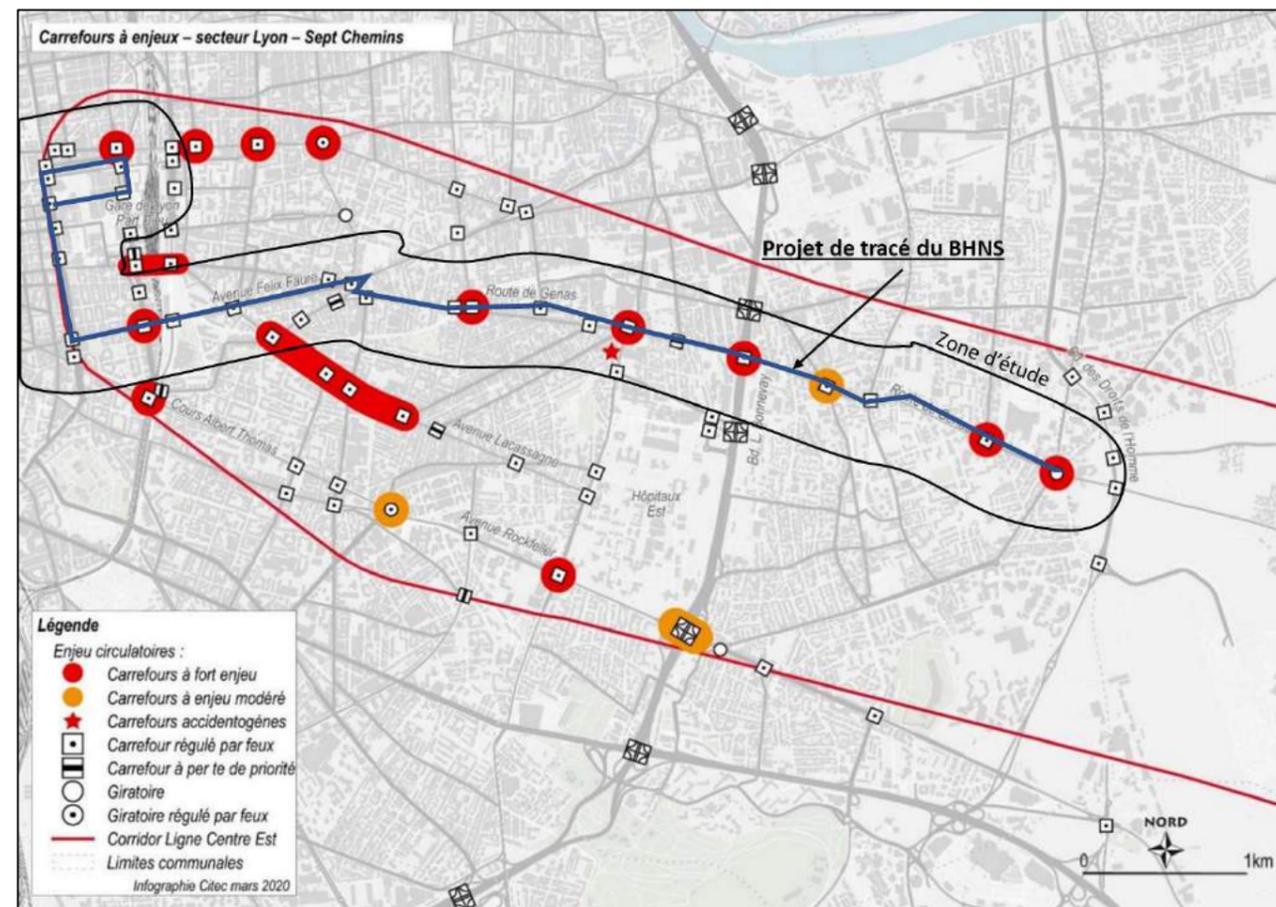


Figure 55 : Liste des carrefours à enjeux fort

Nom du carrefour	Nombre d'accès	Nom des voies d'accès
Bd Vivier Merle – Av. Félix Faure	2	Bd Vivier Merle / Av. Félix Faure
Route de Genas – Cours Richard-Vitton	4	Route de Genas / Cours Richard-Vitton / Rue Bonnard / Bd Honoré de Balzac
Place Kimmerling	5	Route de Genas / Cours Richard Vitton / Rue Emile Decors / Ch. du Vinatier / Rue de l'histoire
Entrée du Bd. périphérique Laurent Bonneval	2	Bd périphérique Laurent Bonneval / Route de Genas
Av. Roger Salengro – Route de Genas	2	Av. Roger Salengro / Route de Genas
Sept chemins	6	Route de Genas / Av Franklin Roosevelt / Route de Lyon / Rue Jean Mermoz / Ch. de la Vie Guerse / Av. Salvador Allende

Figure 57 : Plan des voies actuel – Section 2 Maisons neuves – Place Kimmerling (2022)

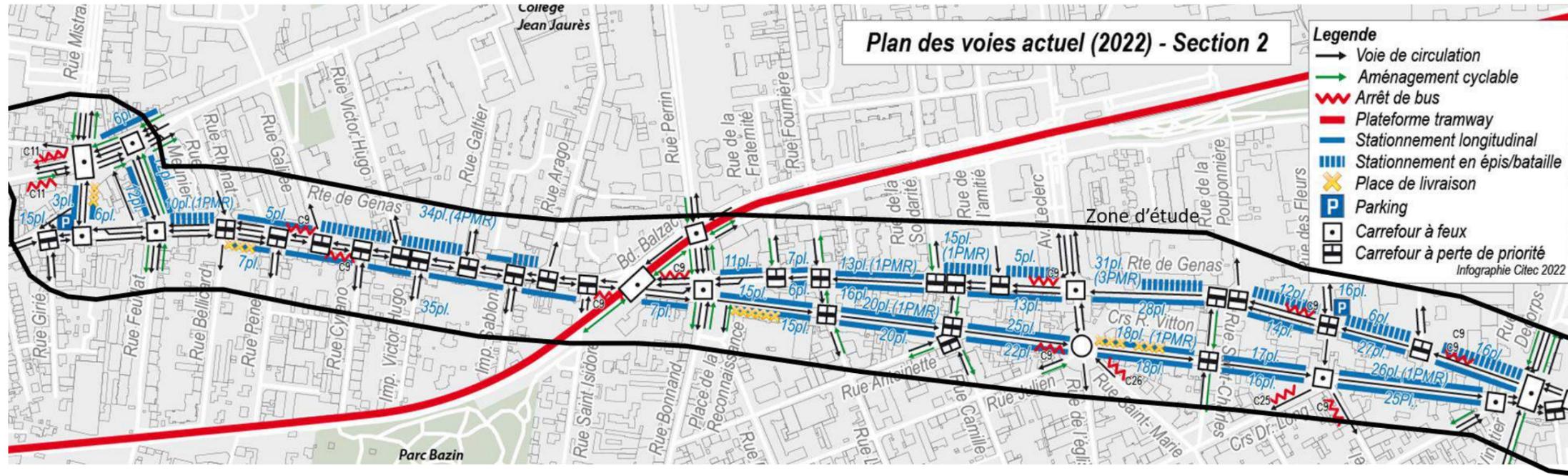


Figure 58 : Plan des voies actuel – Secteur 3 Place Kimmerling – Brossolette Genas (2022)

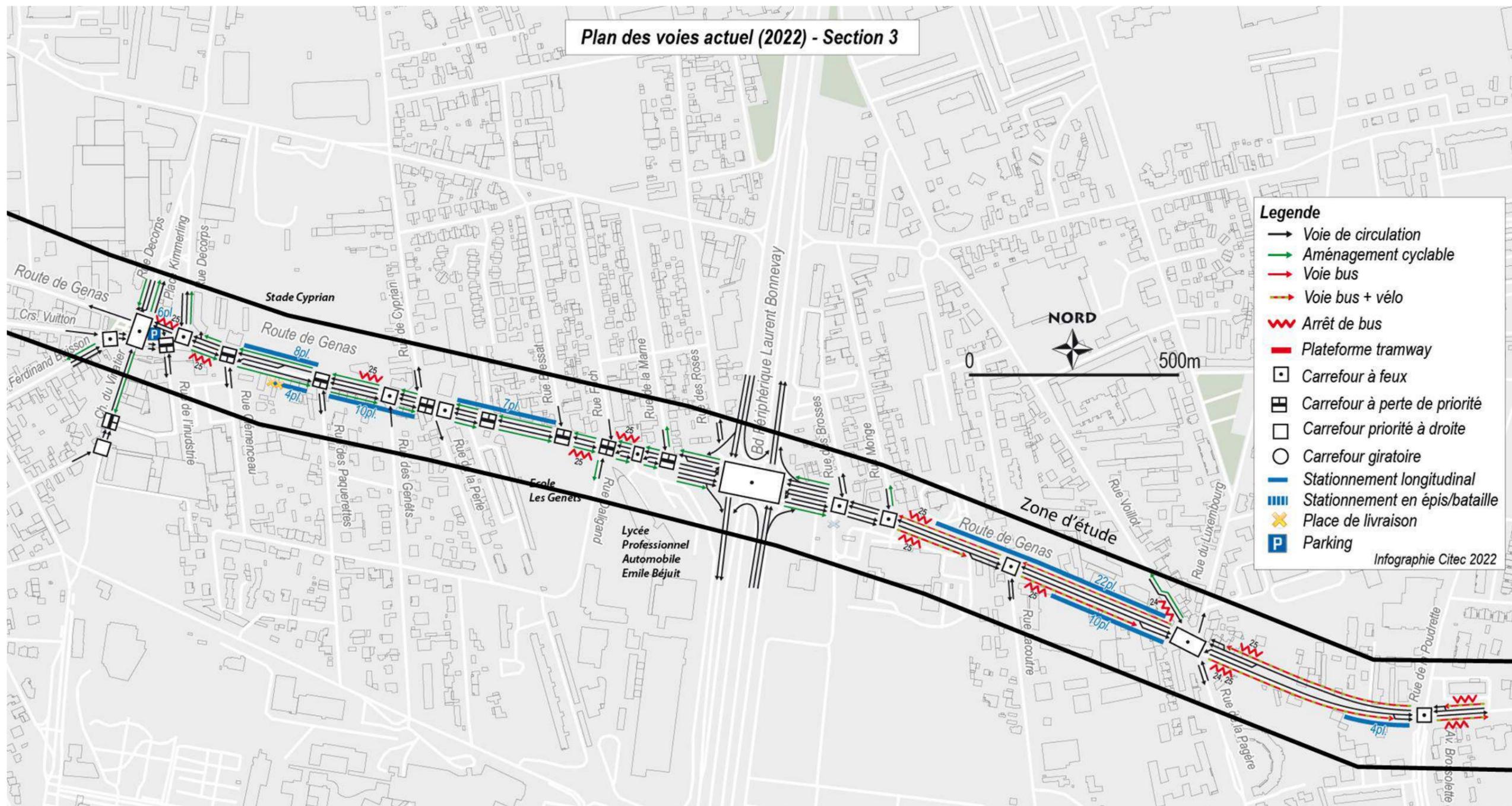
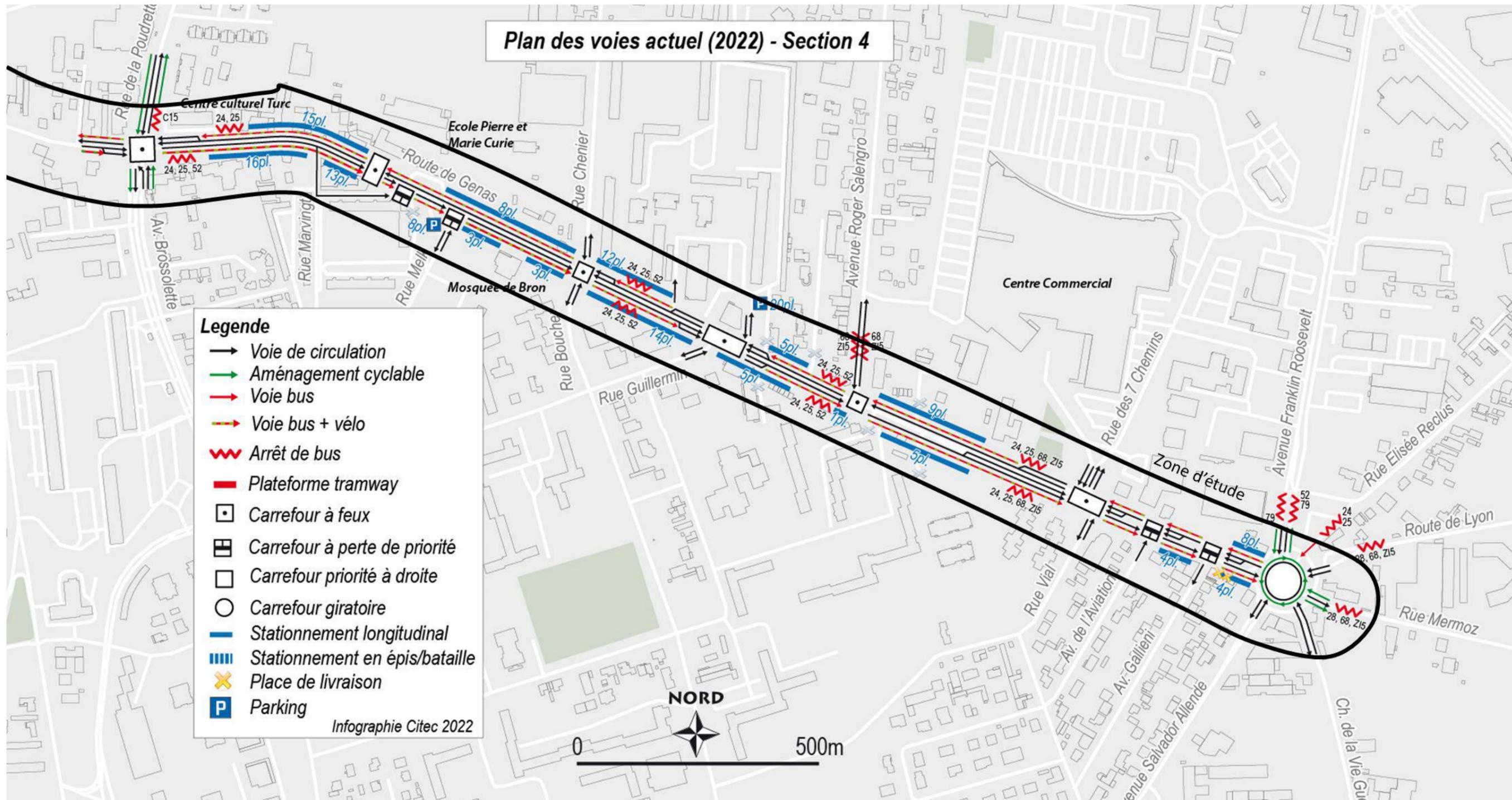


Figure 59 : Plan des voies actuel – Secteur 4 Brossolette Genas – Sept Chemins



IV.5.2. Offre de stationnement

Une première approche de l'offre de stationnement par la réglementation permet d'identifier la disponibilité et l'utilisation de l'offre de stationnement sur la zone d'étude.

À Lyon et Villeurbanne, le stationnement est gratuit (zone verte) sur une grande partie de la zone d'étude, et notamment sur la route de Genas et des portions de l'avenue Felix Faure. Les rues situées à l'ouest de la gare Part-Dieu sont en stationnement payant (zone orange). L'offre est très maillée (places offertes sur la plupart des voiries).

Sur les communes de Bron et Vaulx-en-Velin, des emplacements zones bleues sont matérialisés sur une partie des axes de la communes (limité à 10 min, 30 min ou 1h30). Le reste du stationnement n'est pas réglementé.

En addition de l'offre de stationnement à ciel ouvert, le secteur de la gare Part-Dieu compte 6 parkings couverts payants qui offrent plus de 5000 places.

Parking	Nombre de places
Les Halles	607
Gare Part-Dieu	1 773
Bonnel Servient	775
Cuirassiers 1 & 2	892
Villette	659
Oxygène centre commercial	489

Figure 60: Offre de stationnement gratuit (vert) et payant (orange) sur les voiries de la ville de Lyon (Seety)

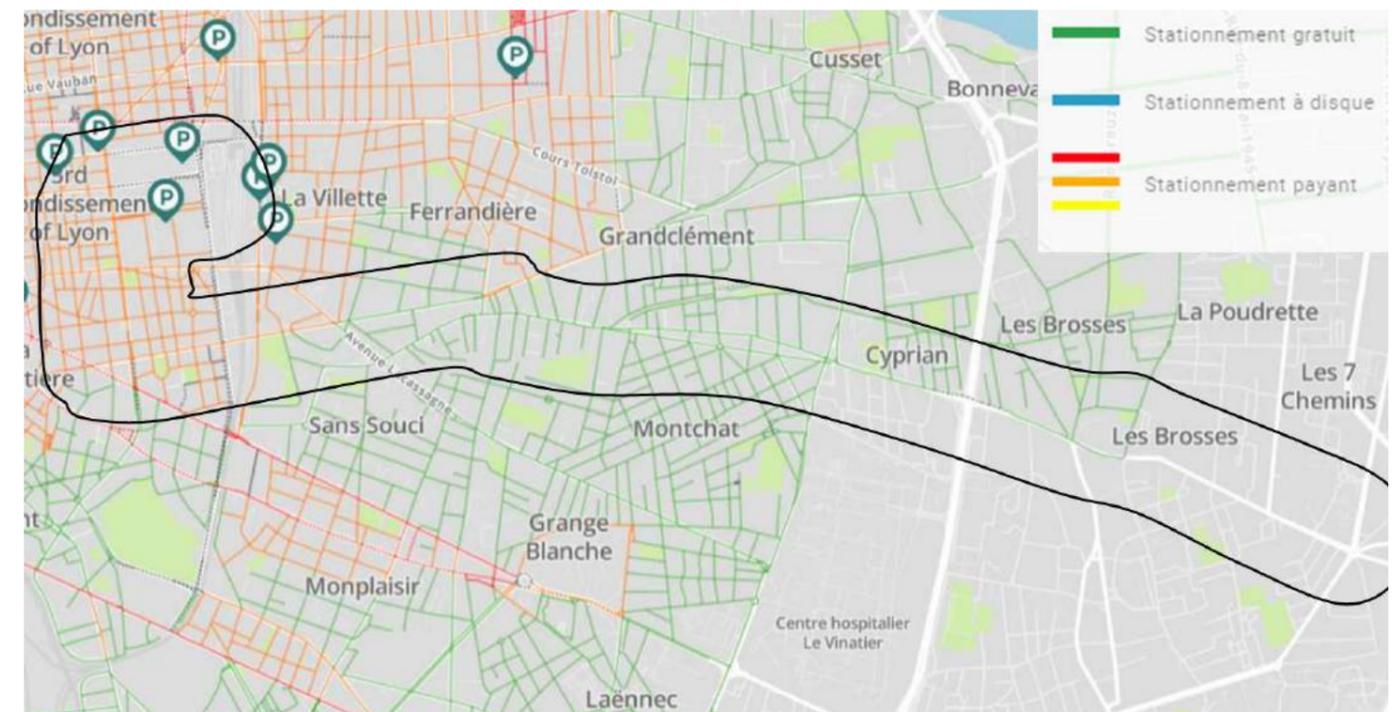
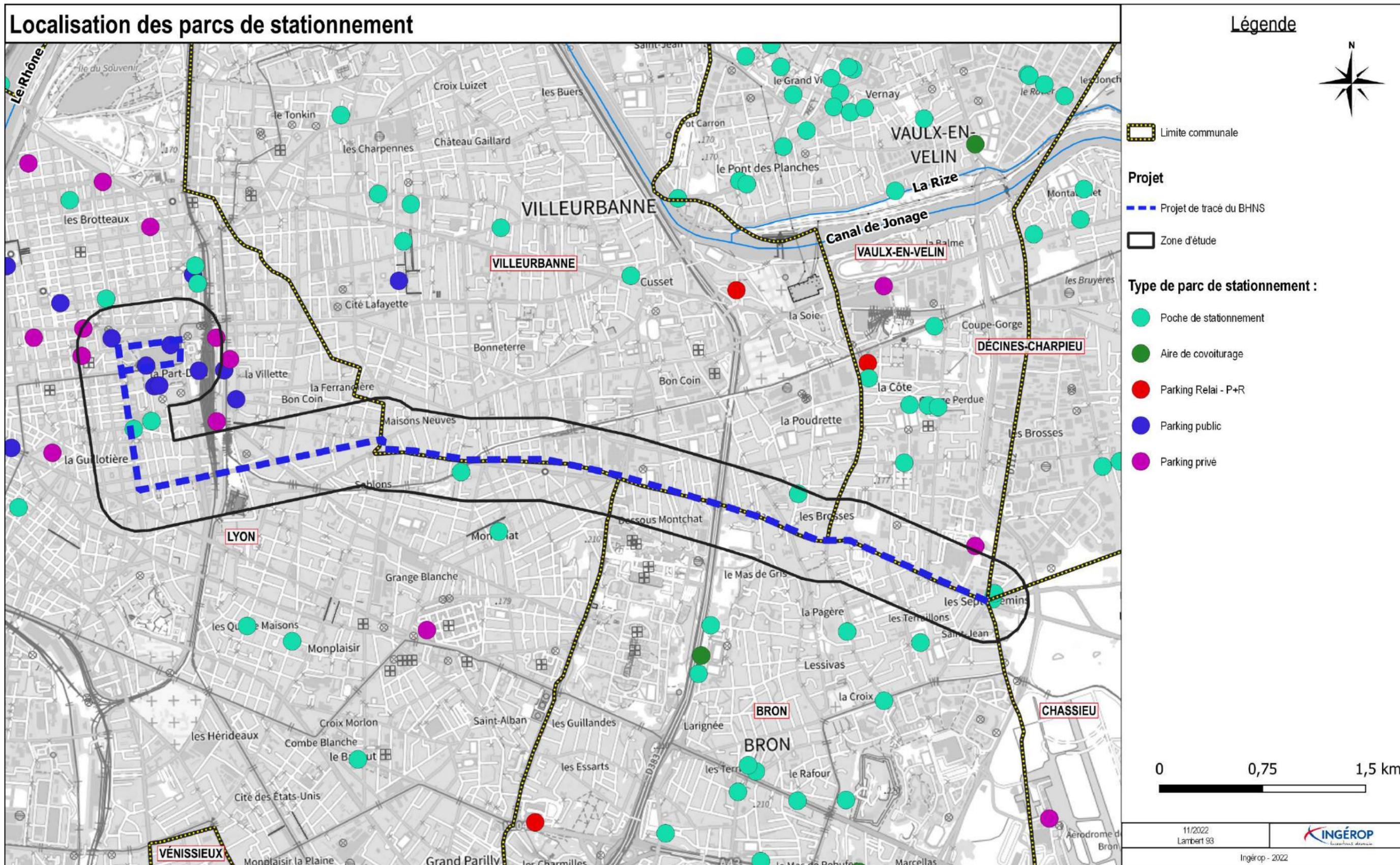


Figure 61 : Localisation des parcs de stationnement



IV.5.3. Transports collectifs

■ Desserte

Sur le plan des transports collectifs, la desserte du site est multiple :

- La gare Lyon Part-Dieu est un accès à l'ensemble du territoire national via le réseau ferré et rassemble un grand nombre de transports vers les directions avoisinantes :
 - Ligne de bus au départ de Part-Dieu :
 - C1 « Gare De Lyon Part-Dieu – Cuire »
 - C2 « Gare de Lyon Part-Dieu – Rilleux Semailles »
 - C3 « Gare de Saint Paul – Vaulx la Grappinières »
 - C6 « Jet d'Eau Mendes France – Ecully le Perollier »
 - C7 « Gare de Lyon Part-Dieu – Hôpital Sud Lyon »
 - C9 « Bellecour - Hôpitaux Est »
 - C13 « Grange Blanche – Montessuy »
 - C25 « Gare de Lyon Part-Dieu - St Priest Salengro »
 - 25 « Gare de Lyon Part-Dieu - Bron Sept Chemins »
 - 37 « Gare de Lyon Part-Dieu - Vaulx Cachin »
 - 38 « Gare de Lyon Part-Dieu - Caluire Place de la Bascule »
 - 70 « Gare de Lyon Part-Dieu – Neuville »
 - La ligne B du métro « Charpennes – Oulins »
 - Les lignes de tramways suivantes :
 - RhôneExpress « Lyon Part-Dieu - Gare TGV aeroport Saint Exupery »
 - T1 « Debourg - IUT Feyssine »
 - T3 « Lyon Part-Dieu – Meyzieux »
 - T4 « La Doua Gaston Berger - Hôpital Feyzin Vénissieux »
 - Le réseau de cars interurbains
- Hors de la gare Lyon Part-Dieu, le site est accessible :
 - En bus par :
 - Les lignes C8 à l'arrêt « Genas-Bonnevay » ; C9 à l'arrêt « Reconnaissance Balzac » ; C11 sur l'ensemble de l'avenue Félix Faure ; C15 arrêt « Bousolette-Genas » ; C16 arrêt « Rouget de l'Isle » ; C17 « Voillot » ; C26 arrêt « Montchat Place Ronde »
 - Les lignes 7 ; 24 ; 28 ; 52 ; 68 ; 69, 79

Un projet de prolongement de la ligne de tramway T6 est en cours et partagera une partie de l'itinéraire avec le BHNS. La zone de croisement de ces lignes s'étend depuis le carrefour 'Genas-Général Leclerc' jusqu'à la place Kimmerling (arrêt Reconnaissance-Balzac → arrêt Montchat Kimmerling)

Sur le plan international, l'aéroport de saint Exupéry est accessible depuis Bron en moins de 30 minutes en transport individuel et en 1h15 en transport en commun.

Les services actuels ne proposent pas de liaison directe attractive vers la Part-Dieu depuis 7 Chemins. Seule la ligne 25 assure une desserte directe de ce trajet avec une fréquence limitée.

■ Modélisation des flux

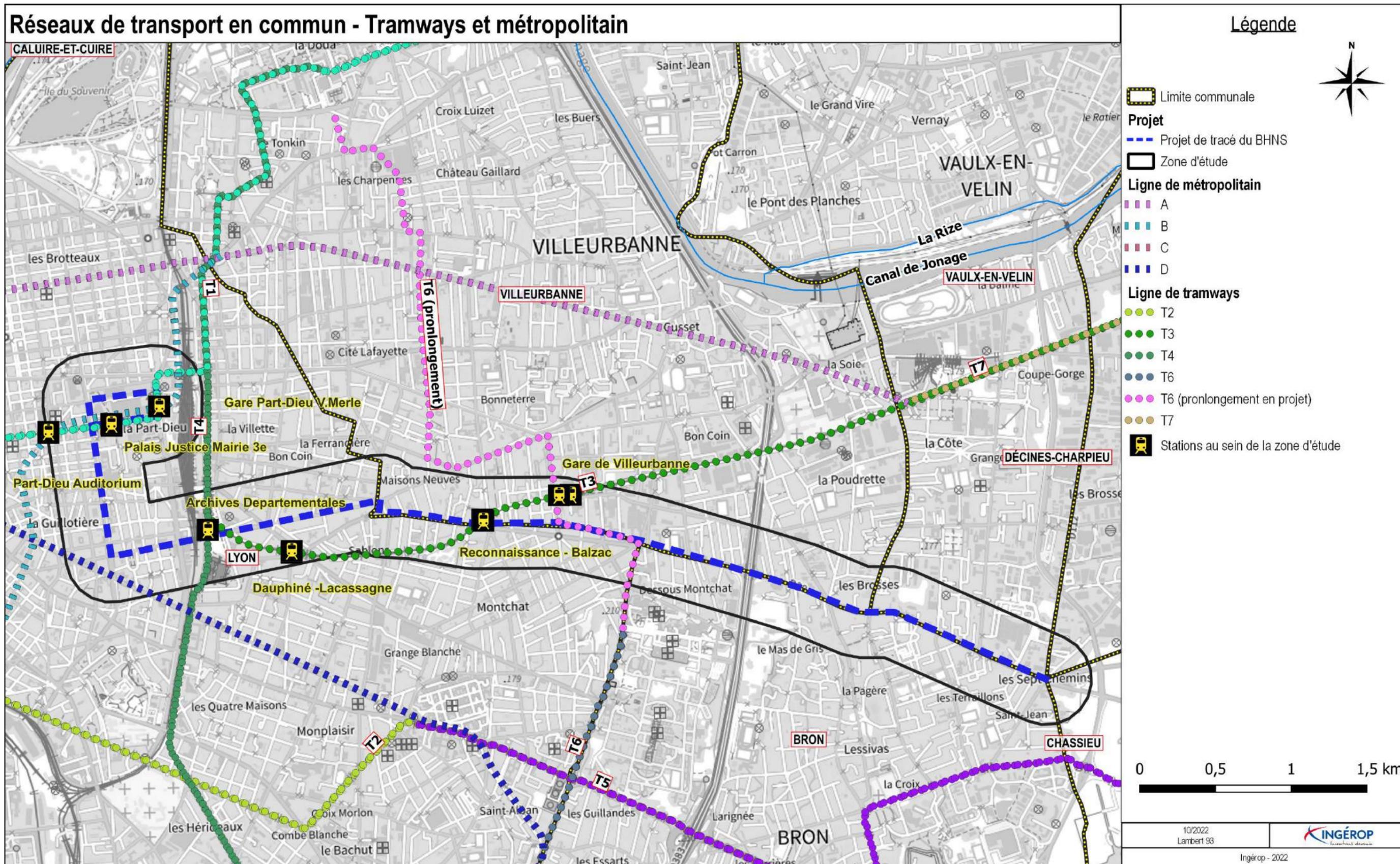
L'état actuel de fréquentation de certaines des lignes en relation avec le BHNS ont été modélisées sur la base « Modely 2021 » à partir de données de calage de 2015. Les hypothèses de modélisation sont disponibles en annexe.

Ce modèle fournit les résultats suivants en matière de fréquentation et de vitesse de parcours.

Figure 62: Tableau de fréquentation du réseau de transport en commun

Nom de la ligne	Type	Vitesse Moy (Km/h)	Fréquentation/jour (2022)
24	Bus	14,5	2 996
25	Bus	15,1	4 540
52	Bus	16,0	7 815
68	Bus	20,5	3 050
69	Bus	12,6	3 542
C11	Bus	13,6	7 006
C13	Bus	12,0	22 670
C15	Bus	16,2	7 839
C17	Bus	15,6	11 820
C25	Bus	19,2	11 598
C8	Bus	14,1	12 925
C9	Bus	13,4	7 942
C26	Bus	14,0	11 109
C3	Bus	17,8	57 442
Métro B	Métro	37,1	157 275
Métro C	Métro	14,2	28 128
Métro D	Métro	29,7	258 193
T1	Tram	15,8	74584
T3	Tram	31,7	65 145
T4	Tram	20,1	71 384
T5	Tram	18,8	7 965
T6	Tram	17,1	26 589
Total			861 556

Figure 64 : Réseau de transport en commun de l'est Lyonnais (Tramways et métropolitain)



IV.5.4. Équipements cyclables existants

Le réseau cyclable de la métropole lyonnaise est très dense, particulièrement aux alentours de la gare Lyon Part-Dieu. L'éloignement du centre-ville s'accompagne d'une raréfaction des pistes cyclables. La carte ci-après permet de visualiser les itinéraires cyclables sur le territoire de la Métropole et les équipements existants.

Le réseau cyclable est partiel sur les grands axes de l'Est Lyonnais :

- Des aménagements existent sur le cours Albert Thomas et l'avenue Lacassagne, ainsi que le boulevard Pinel et sur la route de Genas entre le boulevard périphérique L. Bonnevey et Sept Chemins.
- Mais ces aménagements sont discontinus, avec des secteurs non aménagés sur l'avenue Rockefeller et sur la route de Genas côté intérieur du boulevard périphérique.

La route de Genas est un axe très circulé sur lequel les vitesses pratiquées sont élevées, et qui ne dispose pas d'aménagements cyclables continus attractifs. Pourtant, un comptage de la métropole sur l'axe entre le boulevard L. Bonnevey et Sept Chemins (voies bus ouvertes aux cycles dans les deux sens) relève entre 300 et 400 cyclistes par jour en semaine : il existe donc un potentiel de développement des modes actifs important sur cet axe.

■ Voies Lyonnaises

La métropole de Lyon s'équipe depuis 2022 et jusqu'à l'horizon 2026 d'un réseaux additionnel cyclable pensé comme un réseau de transport en commun : **Les Voies Lyonnaises**. Composé de 12 lignes, elles relieront les communes de la périphérie au cœur de l'agglomération avec des pistes continues séparées de la route, des trottoirs et des équipements le long des tracés (poste de gonflage, fontaines d'eau, bordures hautes etc.).

Les lignes en relation avec le projet sont les suivantes :

- Ligne 10 : créer une liaison est-ouest de la métropole de Lyon depuis Marcy l'étoile à Meyzieu en traversant le centre historique dont fait partie le 1^{er} arrondissement.
- Ligne 11 : elle relie elle aussi l'est et l'ouest lyonnais par le sud du centre historique. Elle passera notamment par la gare de Lyon-Perrache et celle de Lyon Part-Dieu.
- Ligne 13 : cette ligne traverse l'agglomération du nord au sud en passant par Villeurbanne et le 3^{ème} arrondissement de Lyon. Elle croise les lignes ci-dessus (10 & 11) au niveau de l'arrêt prévu « *Montchat – Place Ronde* »

■ Vélo'V, équipements & trottinette

Créé en 2005, le système de vélo en libre-service de la métropole de Lyon « Vélo'V » a développé son activité et met à disposition plus de 5000 vélos et 425 stations de retrait/dépôt sur 24 communes de la métropole.

En termes de répartition, c'est près de 90 % des stations Vélo'V (382 sur 431) qui sont situées à Lyon ou Villeurbanne laissant les communes plus excentrées faiblement équipées. Il existe seulement 3 stations à Vaulx-en-Velin et 4 stations à Bron toutes situées à environ 1.5 km de 7 chemins. En centre-ville, le maillage est très dense avec approximativement une station tous les 300 mètres.

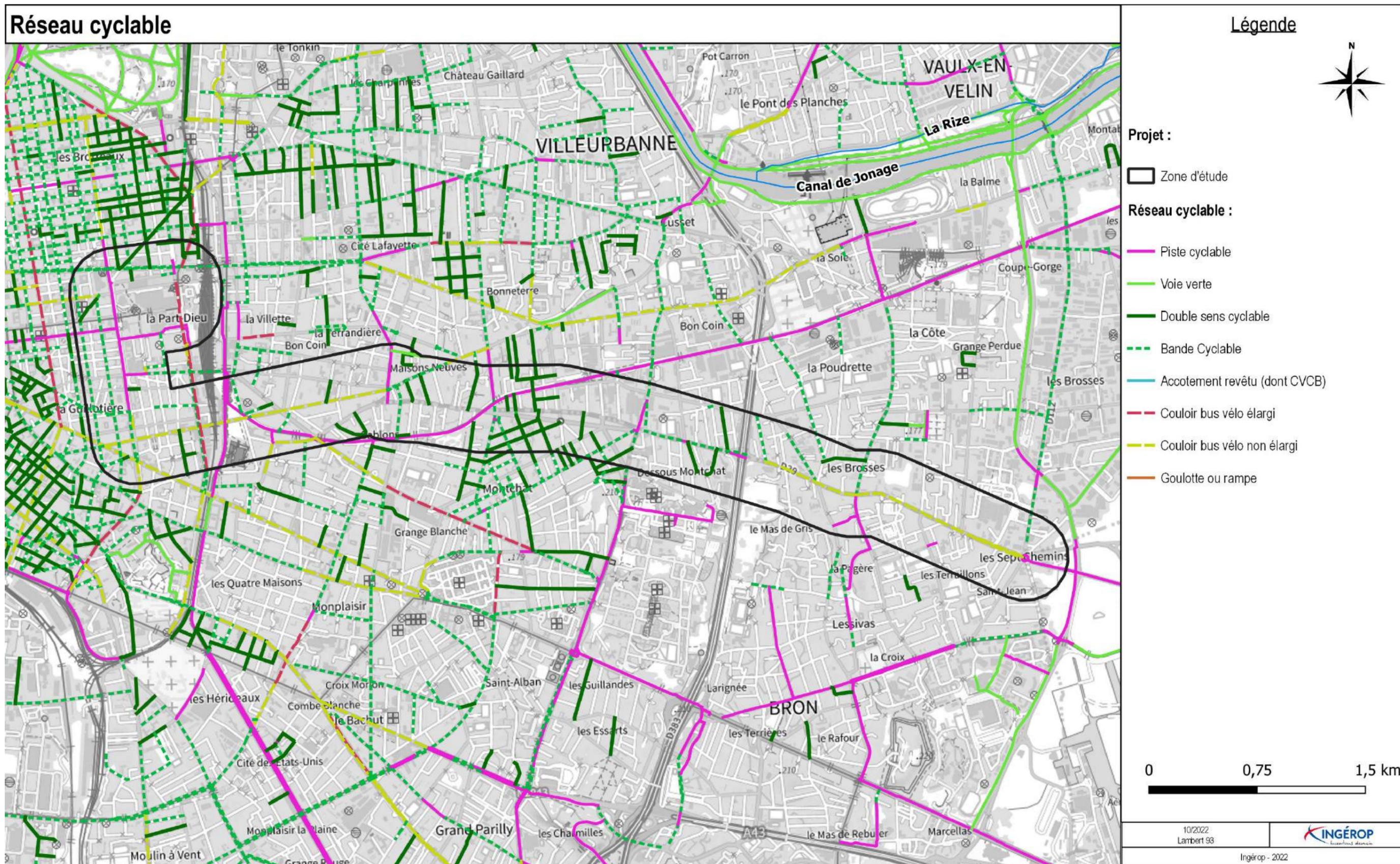
24 stations de pompage sont accessibles en libre-service, la plupart à Lyon ou Villeurbanne. Deux stations sont situées au sein de la zone d'étude. 600 équipements de type en U inversé ; potelet motos, ou autres, sont disponibles pour le stationnement des cycles et autres deux-roues.

Les opérateurs sélectionnés pour le marché des trottinettes mettent à disposition près de 4000 trottinettes en libre-service. Afin d'éviter le stationnement sauvage, la ville a aménagé 80 emplacements totalisant 800 places situées exclusivement en Presqu'île, où l'utilisation est la plus concentrée.

Figure 65 : Réseau des « Voies Lyonnaises »



Figure 66 : Plan du réseau cyclable



IV.5.5. Plan de Déplacements Urbains (PDU) et Plan de Mobilité (PDM)

Le Plan de déplacements urbains (PDU) constitue un document de planification définissant la stratégie en matière de mobilité et comportant un plan d'action pour atteindre les objectifs fixés.

Selon l'article L. 1214-2 et suivant du Code des transports, le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Pour l'agglomération lyonnaise, le ressort territorial dont il est tenu compte est celui de l'autorité assurant l'exercice effectif de la compétence d'organisation des transports.

Pour guider la définition de ces principes et l'établissement du plan d'action qui les accompagne, le diagnostic fait ressortir des éléments forts qui ont conduit à identifier **quatre enjeux majeurs** pour la politique de déplacement de l'agglomération :

➤ Le cadre de vie et de santé publique :

Objectif 1 : réduire d'au moins 5 % en 2030 les kilomètres parcourus par les voitures particulières et le transport routier de marchandises par rapport à 2015 sur le territoire d'application du PDU.

Objectif 2 : réduire sur le territoire d'application du PDU les émissions de polluants locaux (NOx, PM10) liées au transport routier pour répondre aux objectifs découlant du PPA et du SRCAE

- pour les NOx, réduire de plus de 85 % les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007 ;
- pour les PM10, réduire de plus de 60 % les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007.

Objectif 3 : réduire de plus de 35 % les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier sur le territoire d'application du PDU en 2030 par rapport à 2005.

Objectif 4 : inciter à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle pour permettre aux habitants de l'agglomération de réaliser les 30 minutes d'activité physique quotidienne recommandées par l'OMS.

Objectif 5 : réduire de moitié le nombre de tués (32 en 2014) et de blessés graves (2 408 en 2014) liés aux accidents de la circulation sur le territoire du PDU d'ici 2030, en particulier parmi les usagers des modes actifs.

➤ L'équité et la cohésion sociale :

Objectif 1 : améliorer les conditions effectives d'accès à l'ensemble des services de mobilité.

Objectif 2 : accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs parcours de mobilité, notamment pour favoriser l'accès à l'emploi.

Objectif 3 : offrir des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Objectif 4 : assurer une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la chaîne de déplacements.

➤ Un système de mobilité pensé pour l'utilisateur et l'habitant :

Objectif 1 : susciter et accompagner les changements de comportement en faveur d'une mobilité durable.

Objectif 2 : simplifier le vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne

Objectif 3 : coordonner et intégrer les interventions des institutions publiques.

Objectif 4 : renforcer les complémentarités avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité.

➤ Un système de mobilité au service d'une agglomération multipolaire et attractive :

Objectif 1 : organiser la multimodalité en lien avec les spécificités des territoires, en offrant un bouquet de services articulant en bonne cohérence les systèmes traditionnels et les nouveaux services à la mobilité

Objectif 2 : renforcer les réseaux de transports collectifs pour répondre aux enjeux de développement de l'agglomération tout en garantissant leur viabilité financière.

Objectif 3 : accompagner le dynamisme économique de l'agglomération en intégrant le transport de marchandises dans le système de mobilité aux différentes échelles de territoire en lien avec leurs politiques d'aménagement.

Objectif 4 : concevoir un espace public à échelle humaine, contribuant à la lutte contre la sédentarité et à la diminution de la place occupée par la voiture individuelle en circulation et en stationnement

- les projets de réaménagement ou de création des voies d'agglomération (niveau 3 dans la hiérarchie du réseau de voirie de la Métropole de Lyon) devront proposer une répartition équilibrée entre modes de déplacements au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle
- dans les voies de niveau inférieur, les modes alternatifs à la voiture individuelle devront être considérés comme prioritaires.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) fait évoluer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM). Ce changement est applicable depuis le 1er janvier 2021.

L'ordonnance n°2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais précise qu'à compter de sa création, celle-ci dispose d'un délai de 3 ans (soit fin 2024) pour adopter son Plan de Mobilité à l'horizon 2030-2040.

IV.6. Autres projets urbains

A. Projets de lignes de transports en commun

Au-delà du projet de BHNS Part-Dieu – Sept Chemins, le territoire est concerné par les projets suivants évoqués dans le plan de mandat « Destination 2026 ».

■ Prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua

Depuis le 22 novembre 2019, la ligne de tramway T6 relie Gerland (Debourg) au centre hospitalier Lyon – Est (Hôpitaux Est-Pinel). À l'horizon 2026, elle sera prolongée vers le Nord sur 5,4 km pour desservir notamment Lyon 3e, l'ouest de Bron, le centre-ville de Villeurbanne. Le prolongement du tramway T6 au nord permettra notamment la desserte de quartiers résidentiels et de secteurs en transformation. Connecté aux lignes actuelles et futures de l'agglomération, le tramway T6 donnera son plein potentiel à cette première ligne de rocade qui permettra une bonne connexion entre les territoires de la métropole sans avoir à passer par le centre de Lyon.

Figure 67 : Projet de prolongement de la ligne de tramway T6



■ Ligne de tramway T9 entre Vaulx-en-Velin La Soie et Charpennes

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T9 reliera Vaulx-en-Velin – La Soie et Charpennes. 12 à 13 stations vont être créées pour desservir les quartiers de La Soie, les quartiers Est, le Centre-ville et le Mas du Taureau.

Figure 68 : Projet de ligne de tramway T9

