

# Projet Urbain

## ∴ Carré de Soie

Synthèse





---

## Un territoire, des enjeux de développement

---

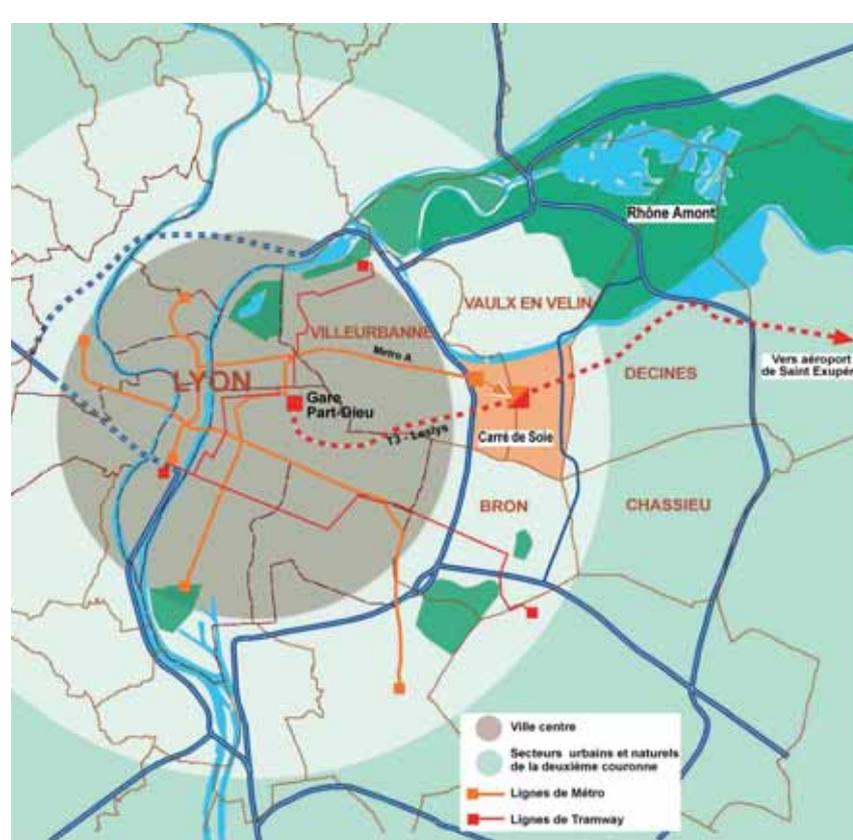
### LE CARRÉ DE SOIE, UN SITE D'HISTOIRE ET DE NATURE

Situé à proximité immédiate de Lyon, à la fois sur les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, le Carré de Soie est un vaste territoire de 500 hectares. Son passé industriel et son environnement naturel exceptionnel lui confèrent un intérêt et une richesse indéniables. Pourtant, aujourd'hui, il est constitué de quartiers très divers, par leurs fonctions et modes d'occupation, et généralement sous-utilisés.

### DES ENJEUX MAJEURS POUR L'AGGLOMÉRATION

En raison de son accessibilité et de ses espaces libres ou aménageables, ce territoire présente un potentiel très important pour :

- lutter contre l'étalement urbain ;
- renforcer l'attractivité et le dynamisme de la 1<sup>re</sup> couronne Est ;
- apporter de nouvelles opportunités de logements aux Grand Lyonnais ;
- favoriser l'implantation d'entreprises.



### UN MOUVEMENT DÉJÀ ENGAGÉ...

De nombreuses actions ont déjà été engagées par la collectivité pour favoriser la mutation du Carré de Soie. Cet engagement s'est d'abord traduit par :

- le choix du site pour l'implantation d'un pôle de loisirs et de commerces ;
- le développement d'infrastructures de transports (T3, Leslys, Métro ligne A) ;
- les premiers chantiers de requalification de voiries.

En investissant fortement sur ce site et en lançant l'élaboration d'un projet urbain, la collectivité a créé les conditions d'un intérêt nouveau pour ce territoire.

### DES OBJECTIFS FORTS...

Concrètement, le projet poursuit plusieurs objectifs qui consistent à :

- sortir le Carré de Soie de son isolement ;
- structurer et équilibrer le territoire autour d'une identité forte aussi bien sociale, résidentielle qu'économique ;
- poursuivre l'amélioration des conditions de vie des habitants ;
- favoriser les réflexions sur de nouvelles façons de vivre, de bâtir, de se déplacer en accord avec les impératifs de développement durable.



## Un projet attractif de développement durable

**La situation du territoire et ses atouts actuels invitent à concevoir un projet d'envergure, attractif pour l'ensemble des habitants de l'agglomération et répondant aux objectifs de développement durable. Il s'organise autour de trois axes principaux : l'environnement, les déplacements et la mixité sociale et de fonctions.**

### L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE AU CŒUR DU PROJET

L'avenir du Carré de Soie été a entièrement conçu comme un projet de développement durable. L'application de cet objectif permettra de développer, à grande échelle, une approche nouvelle de la ville et du rapport que l'urbanisme entretient avec son environnement.

Chaque opération privée ou publique devra intégrer une approche environnementale développant les thématiques suivantes : ambiance climatique, choix énergétique, ambiance acoustique, qualité de l'air, gestion des déchets et pollution des sols.

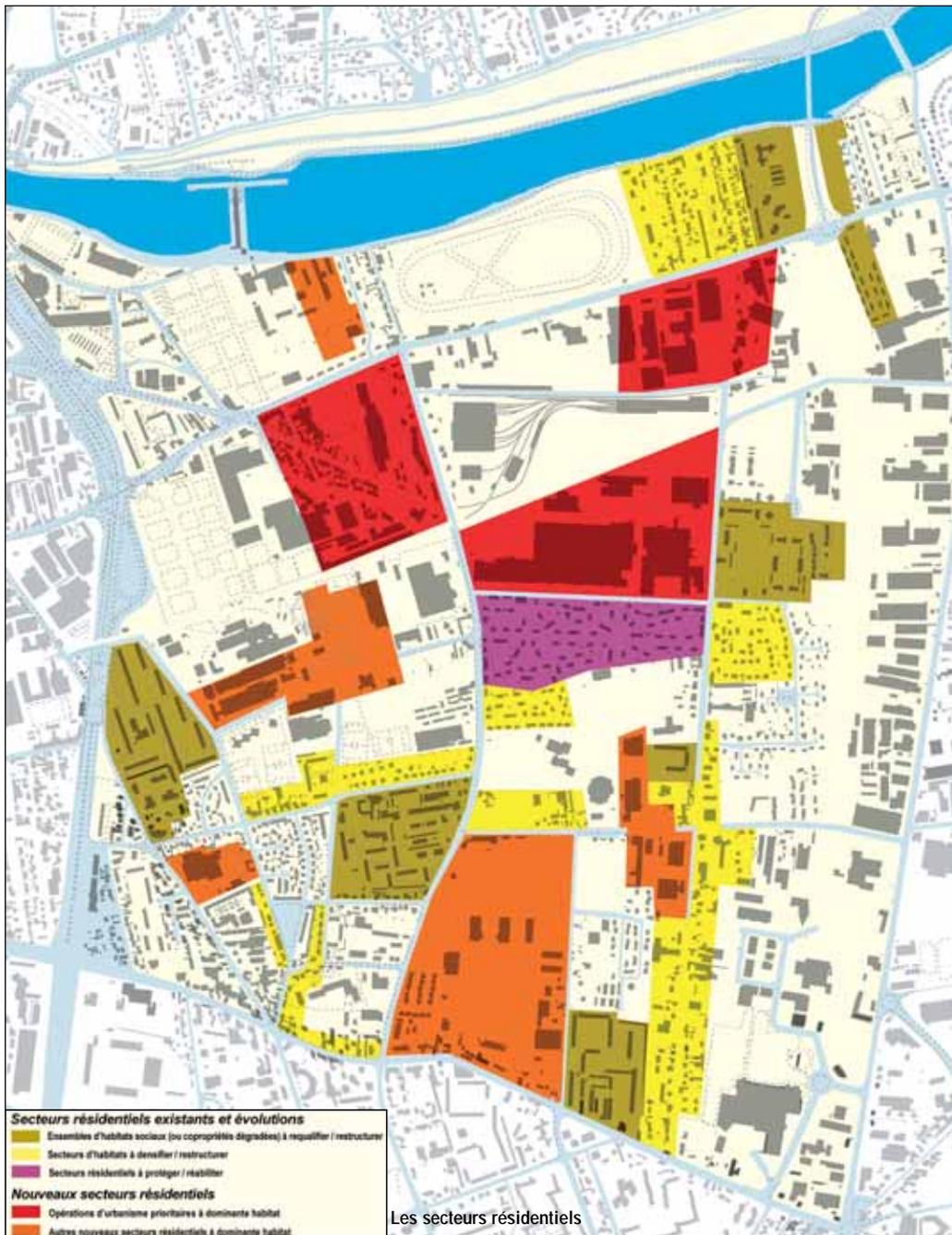
Au-delà des réglementations actuelles ou à venir, et des principes ou outils opérationnels pour une démarche environnementale mise en place par le Grand Lyon (Agenda 21, référentiels, Approche Environnementale de l'Urbanisme...), le projet Carré de Soie devra mettre en œuvre des opérations innovantes et exemplaires en terme de développement durable.

### LA QUESTION CENTRALE DES DÉPLACEMENTS

L'offre de transports en commun devient particulièrement importante et attractive avec le prolongement du métro A, la ligne de tramway T3, et la ligne Part-Dieu/Aéroport Lyon-Saint Exupéry (Leslys - ouverture 2011). Avec le futur pôle bus (8 lignes en terminus ou passage, navette EUREXPO), la réalisation du parc relais (470 places de voitures et une capacité maximale de 400 places de vélos) et la future ligne A8 (ligne forte de transports en commun desservant en rocade les communes de l'Est lyonnais), le pôle multimodal Vaulx-en-Velin La Soie va devenir le premier nœud d'échanges de l'Est de l'agglomération qui permettra en moins d'un quart d'heure de se rendre directement à la Part-Dieu, sur la Presqu'île, à l'Aéroport Lyon - Saint Exupéry ou Eurexpo...

Cette opportunité exceptionnelle doit permettre à la fois de créer une ville dense et mixte, tout en limitant l'usage de la voiture particulière pour accéder au quartier et pour s'y déplacer en interne. Pour ce faire, le projet urbain devra trouver des solutions pour une organisation innovante des déplacements :

- offre de stationnement véhicules mesurée au plus juste ;
- plan de circulation limitant l'accès aux véhicules particuliers au cœur du quartier ;
- espaces publics et voiries privilégiant les modes de déplacement doux (sécurité, lisibilité des parcours...) ;
- service de qualité pour les vélos (stationnement privé ou public, système de location...) ;
- mise en place de navettes de rabattement sur le pôle multimodal de transports en commun et sur les autres stations de ligne forte ;
- autres actions innovantes à promouvoir, soutenir et encourager : le Pédibus®, voitures partagées...

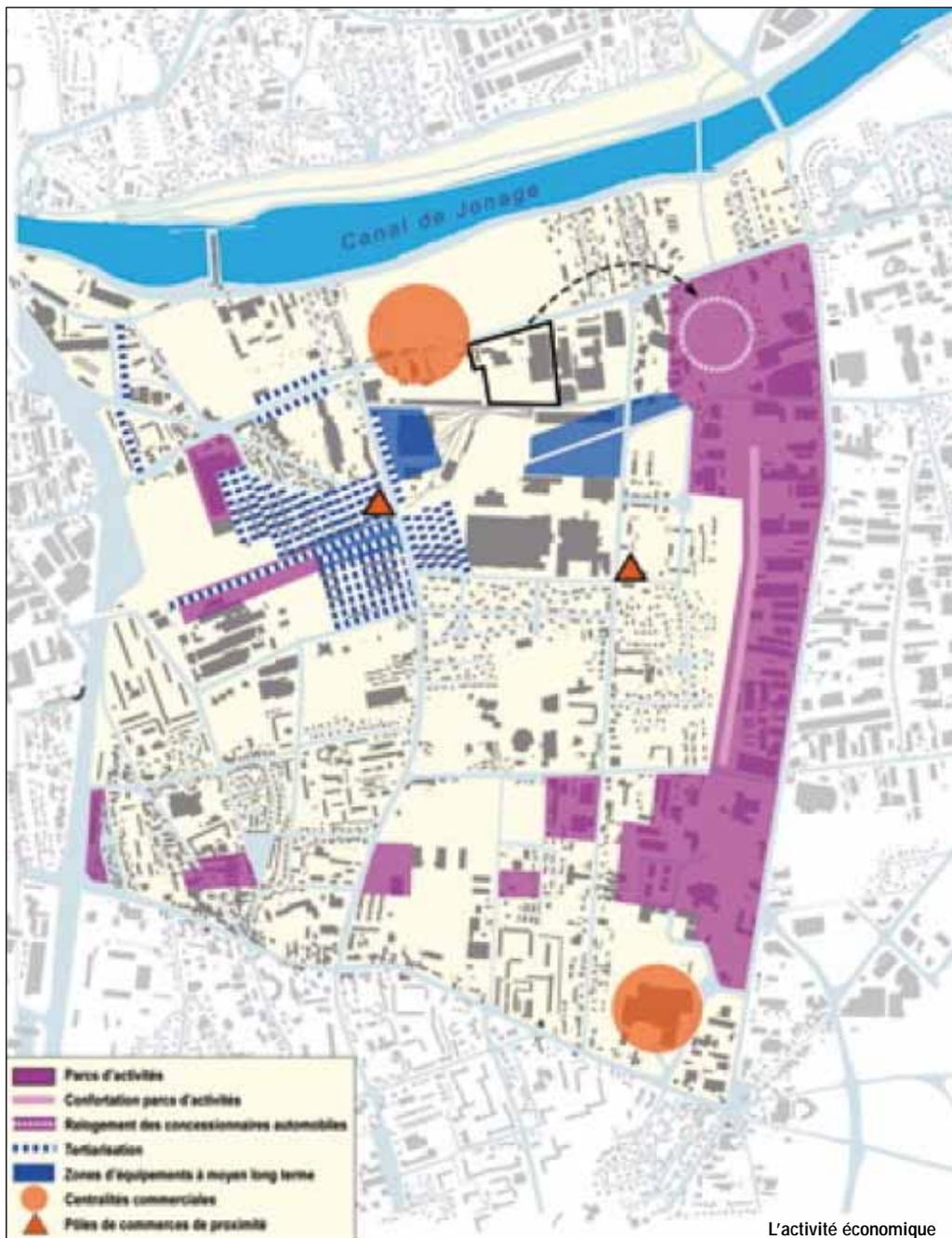


## DES ORIENTATIONS CLAIRES EN MATIÈRE D'HABITAT ET D'ÉCONOMIE POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS DE MIXITÉ

En matière d'habitat, le projet urbain doit permettre la création de nouveaux quartiers denses d'habitat, tout en prenant en compte l'évolution des quartiers existants.

Pour ce faire, il convient de :

- créer des quartiers à dominante résidentielle dense, à proximité du pôle multimodal Vaulx-en-Velin La Soie (secteurs TASE, Yoplait en particulier) ;
- requalifier les ensembles de logements sociaux ou de copropriétés dégradées (Secteurs Balme/Chalets, Genas/Chenier, Bel Air, Poudrette...) ;
- protéger et réhabiliter les secteurs patrimoniaux (Cités TASE) ;
- permettre la densification d'autres secteurs pouvant évoluer au fil du temps (centralité Salengro, abords du canal de Jonage...).



**Les objectifs économiques** du projet urbain sont de :

- maintenir le poids économique du Carré de Soie en terme d'emploi pour l'avenir ;
- amorcer, encourager et accompagner une diversification des activités présentes, notamment en tirant parti des modifications de l'environnement en cours ;
- permettre au quartier du Carré de Soie de jouer un rôle particulier et d'être repéré au sein de l'ensemble de l'agglomération lyonnaise.

Pour y répondre, il s'agit de :

- constituer un pôle tertiaire à proximité immédiate du pôle multimodal de transports en commun, qui pourra constituer à terme une alternative au pôle de la Part-Dieu ;

- conforter les grandes zones d'emplois, telle la zone d'activité de la Soie en limite de Décines, notamment par la réalisation du Boulevard Urbain Est (BUE) qui offrira une nouvelle façade à cette zone et accélérera sa requalification déjà amorcée ;
- maintenir et développer des poches d'activités artisanales regroupées dans des parcs ;
- accompagner les grandes entreprises dans leur stratégie de confortation sur place ou de délocalisation ;
- constituer le pôle automobile Est sur le BUE en déplaçant les concessionnaires installés sur le site ;
- offrir et réserver des tenements fonciers suffisamment vastes pour permettre l'accueil de grands équipements d'agglomération.



## LE TERRITOIRE COMME PRINCIPE FONDATEUR DU PROJET

Pour concevoir le projet urbain du Carré de Soie, l'équipe d'urbanistes et de paysagistes s'est appuyée sur les atouts qui lui semblaient les plus susceptibles d'être développés et de créer une cohérence à l'échelle de ce territoire.

### L'histoire de la cité industrielle TASE

À l'origine, la cité TASE était une cité industrielle dédiée à la production de textile. En complément de l'usine, cet ensemble urbain offrait à proximité immédiate des lieux de détente (cinéma), de prières, d'habitat (maisons, appartements, foyers), de commerces et de soins aux employés.

La richesse architecturale de cette portion de ville est indéniable. Cette cité, pensée dans son ensemble, regroupant toutes les fonctions urbaines primordiales, est à l'origine de ce territoire. Elle s'impose ainsi comme support au développement du Carré de Soie.

### Le canal et ses berges

Espaces naturels et végétalisés, les berges et le canal constituent, avec le parc de la Rize et l'hippodrome, une respiration d'environ 350 m de large. Cet ensemble s'intègre dans « l'Anneau Bleu », un projet ambitieux de promenade arborée reliant le centre-ville de Lyon (Berges du Rhône) et le Grand Parc de Miribel Jonage. La nature a donc une place prédominante dans le quartier, que le projet devra valoriser et développer.

### Des vues remarquables à préserver

Depuis le cœur du quartier, on peut observer une perspective, vers le Nord, constituée de sept plans :

- l'hippodrome, au premier plan, est d'une qualité paysagère indiscutable. Derrière lui, se dessinent les espaces arborés des berges du canal ;
- le vaste plan d'eau du canal élargi par le barrage de l'EDF se situe au second plan ;
- le parc de la Rize, sur la berge opposée, se caractérise par une forte densité végétale ;
- la silhouette du centre de Vaulx-en-Velin est un repère. Ce lien visuel évident avec la centralité permet d'atténuer la coupure du canal. Ainsi, le pôle de loisirs et de commerces s'inscrit pleinement dans l'entité communale ;
- la côtière du Rhône, au pied de laquelle s'étend le vaste domaine paysager du fleuve et de ses différentes extensions, s'étend sur plusieurs kilomètres ;
- la silhouette de la ville nouvelle de Rillieux-la-Pape domine la côtière ;
- les Monts d'Or, beaucoup plus à l'Ouest, se situent en arrière-plan, à plus de vingt kilomètres de distance.

La richesse et la diversité de ces vues constituent un patrimoine remarquable sur lequel s'appuie le projet urbain. Il s'agira de les préserver, de les rendre encore plus lisibles, et de les mettre en scène.




---

## Le projet urbain

---

### COMPOSER LE TERRITOIRE À PARTIR D'UN PROJET DE PAYSAGE : LE PARC HABITÉ

Historiquement, l'urbanisation du secteur a permis de conserver des espaces paysagés de grande qualité. Conscients de cette richesse, les habitants évoquent « le capital naturel » du site. Ils sont très attachés et sensibles à sa préservation. Aussi, le développement urbain proposé pour ce quartier est celui d'une « ville-parc » : une combinaison habile de bâtiments dans un « écrin boisé dense ».

#### Un quartier structuré par le végétal et des espaces libres

À l'inverse d'un urbanisme traditionnel, où les éléments minéraux dominent, l'objectif est de faire une place généreuse à la nature, pour transformer l'image du quartier.

Le projet urbain prévoit de renforcer la biodiversité existante sous des formes nouvelles et différentes : jardins privés, mails d'arbres, fossés drainants, jardins familiaux, espaces publics, etc. Ainsi, le Carré de Soie répondra au besoin accru de nature qu'exprime le citoyen d'aujourd'hui.

#### Une promenade au cœur du quartier

La « promenade jardin » est un élément fondamental du projet urbain.

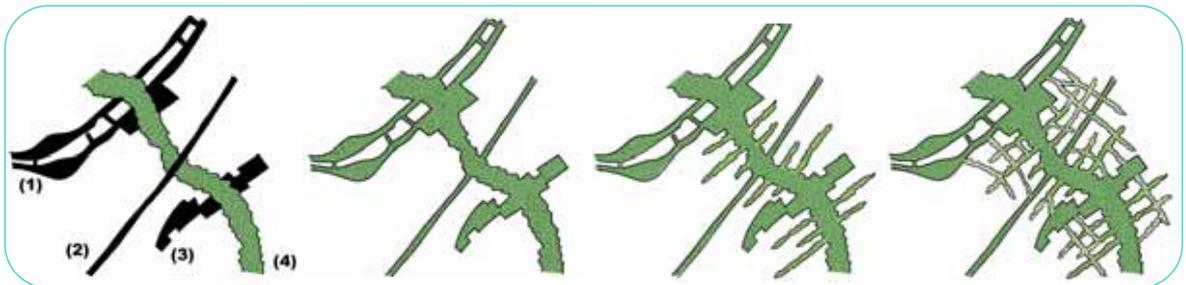
Elle relie le canal et ses berges (1), le corridor du tramway T3 (2) et la chaîne des stades (3) par un vaste espace de promenade, orienté Nord-Sud (4).

Elle permet de créer une continuité entre une série d'espaces existants ou à créer, aux vocations initiales différentes :

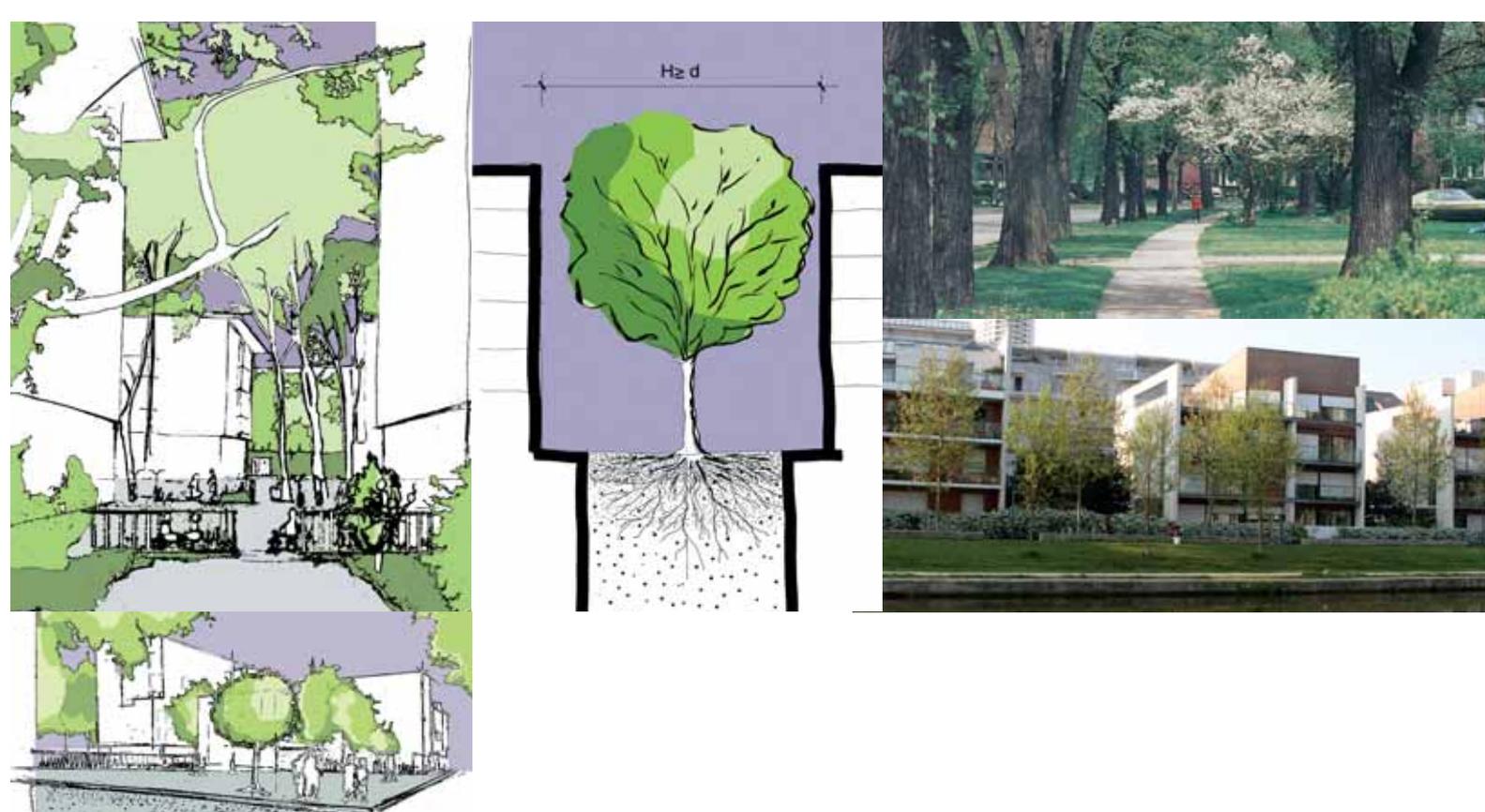
- le parc de la Rize en rive droite du canal ;
- le canal de Jonage lui-même ;
- l'hippodrome réinvesti ;
- le parc central de part et d'autre du tramway T3 ;
- les petites cités TASE ;
- le parc de la Mairie annexe ;
- et enfin, le parc Sud débouchant sur la route de Genas.



La trame paysagère



Des plantations continues, publiques ou privées, se tissent. Une biodiversité se diffuse peu à peu.



### Le parc habité et le principe de l'îlot ouvert

L'une des caractéristiques des centres urbains classiques tient dans ces deux principaux éléments constitutifs : la voirie et le bâti. Ces derniers structurent la ville, délimitent l'espace public, le bâti s'alignant sur les voies. C'est donc l'espace privé (le bâti) qui structure l'espace public (voiries et espaces plantés). Dans le parc habité, ce n'est plus le bâti qui est continu, mais les vides. Le quartier est pensé comme un grand parc, dans lequel sont installées des constructions : logements, activités, équipements. L'idée est de créer des lieux ouverts laissant passer le regard. La structure paysagère de l'ensemble du projet est dominée par les arbres.

L'îlot, qui regroupe les bâtiments, devient ouvert et fertile. Il s'agit de créer un « rhizome vert », un maillage de continuités vertes derrière lequel apparaissent les constructions.

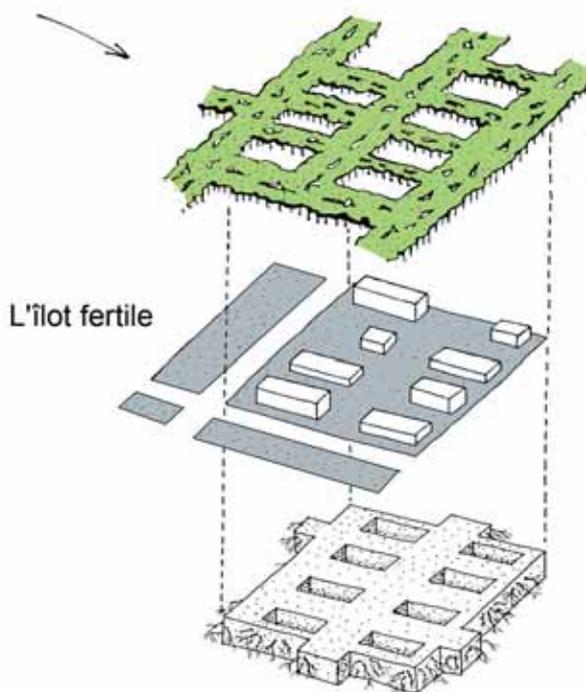
## LES FONDAMENTAUX DE L'ÎLOT OUVERT

### Le découpage et la composition de l'îlot

Dans le projet du Carré de Soie, l'îlot est délimité par des emprises publiques (voiries, places, jardins...) et par les façades des bâtiments. À l'intérieur, seul le végétal, avec des arbres et des espaces verts, est continu. Le bâti est fragmenté au sein de ces espaces verts. Des arbres de première grandeur déterminent les implantations et définissent la hauteur des bâtiments. Cette « porosité » de l'îlot est une composante majeure du parc habité. Elle permet des cheminements hors des voies traditionnelles et offre des vues traversantes et plus lointaines.

### Des façades discontinues

Le bâti ne se positionne pas systématiquement en alignement sur la rue de manière continue. Néanmoins, des bâtiments de faibles hauteurs pourront être envisagés en bordure de voirie pour abriter des surfaces commerciales. Les pignons sont des façades à part entière, toujours visibles grâce à la discontinuité des volumes. Ils peuvent être indifféremment tournés sur la rue ou sur l'intérieur de l'îlot, avec des loggias, des terrasses ou des balcons.



### La structuration par les espaces vides

La discontinuité du bâti multiplie les espaces libres dans l'îlot. En plus de la verdure, ces espaces établissent une distance entre public et privé. Ils réglementent les accès comme les usages. Les limites public-privé sont clairement établies par des clôtures soignées. Leur diversité permet une multiplicité d'ambiances.

### Un cœur d'îlot protégé

L'îlot ouvert risque d'être plus perméable aux nuisances sonores venant de la rue. Pour les limiter, des volumes d'aménagements peuvent prendre place entre les bâtiments, pour refermer le cœur d'îlot. La transparence visuelle est toutefois maintenue par des volumes vitrés. Pour assurer le contrôle du passage des personnes depuis la rue, des dispositifs paysagés, puisés dans l'art des jardins, sont organisés : fossés, tables d'eau, bassins, canaux, plantations...

### Des bâtiments orientés en fonction de leur usage

Les bâtiments tertiaires sont implantés de préférence en Nord et Sud, pour des raisons de confort thermique en été. Les logements sont traversants, orientés préférentiellement Nord-Sud ou Est-Ouest, afin d'offrir un large choix aux futurs habitants.

Le bâti offre indifféremment sa grande façade ou son pignon sur la rue. Ainsi, les logements proposent des vues dans plusieurs directions et l'espace en cœur d'îlot est perçu depuis l'espace public.



Îlots industriels

Îlots projet urbain

Un réseau maillé de pistes cyclables

## VERS UN NOUVEAU DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE

### De la parcelle industrielle à l'îlot urbain

Le quartier de la Soie s'est développé tout au long du XX<sup>e</sup> siècle à partir de grandes implantations industrielles qui ont organisé le territoire en parcelles de plusieurs hectares.

Aujourd'hui, le quartier est constitué d'entités indépendantes, qui constituent un véritable « patchwork » sans hiérarchie ni composition identifiable :

- l'hippodrome ;
- le centre de maintenance du métro ;
- le poste de transformation EDF ;
- les lotissements de maisons individuelles.

Convertir ce tissu à dominante industrielle en véritable quartier de ville nécessite un découpage plus fin des anciennes parcelles pour permettre la desserte d'îlots urbains.

Ce redécoupage peut notamment prendre appui sur la rue Bataillon Carmagnole Liberté (ancienne entrée de l'usine TASE), qui est un des seuls axes structurés et identitaires du Carré de Soie.

La nouvelle trame parcellaire délimite des polygones de surfaces variables (de 1 à 5 ha), permettant l'implantation d'habitat, d'activités, de commerces... Elle se différencie d'une trame urbaine orthogonale traditionnelle, car elle s'adapte au découpage actuel du territoire, plus sinueux et variable.

### Renforcer l'accessibilité et le maillage interne

Le Carré de Soie est bordé à l'Est et à l'Ouest par deux voies à grande circulation automobile : le boulevard Laurent Bonnevey et le Boulevard Urbain Est. Les différents sous-quartiers doivent se doter d'un réseau de rues en s'appuyant sur ces deux axes structurants. Les voies existantes doivent être prolongées chaque fois que possible.

### Continuité des cheminements modes doux

Un réseau modes doux complémentaire au réseau de transports en commun sera mis en place. Ainsi, piétons et vélos cheminent au cœur du parc habité, sur des tracés directs et dédiés.

Ces tracés sont, en quelque sorte, prioritaires sur les autres modes. Ce réseau apparaît comme essentiel dans l'avenir de ce quartier, où la place de la voiture est limitée et ne définit plus l'organisation de la ville.

### Une hiérarchie des déplacements claire

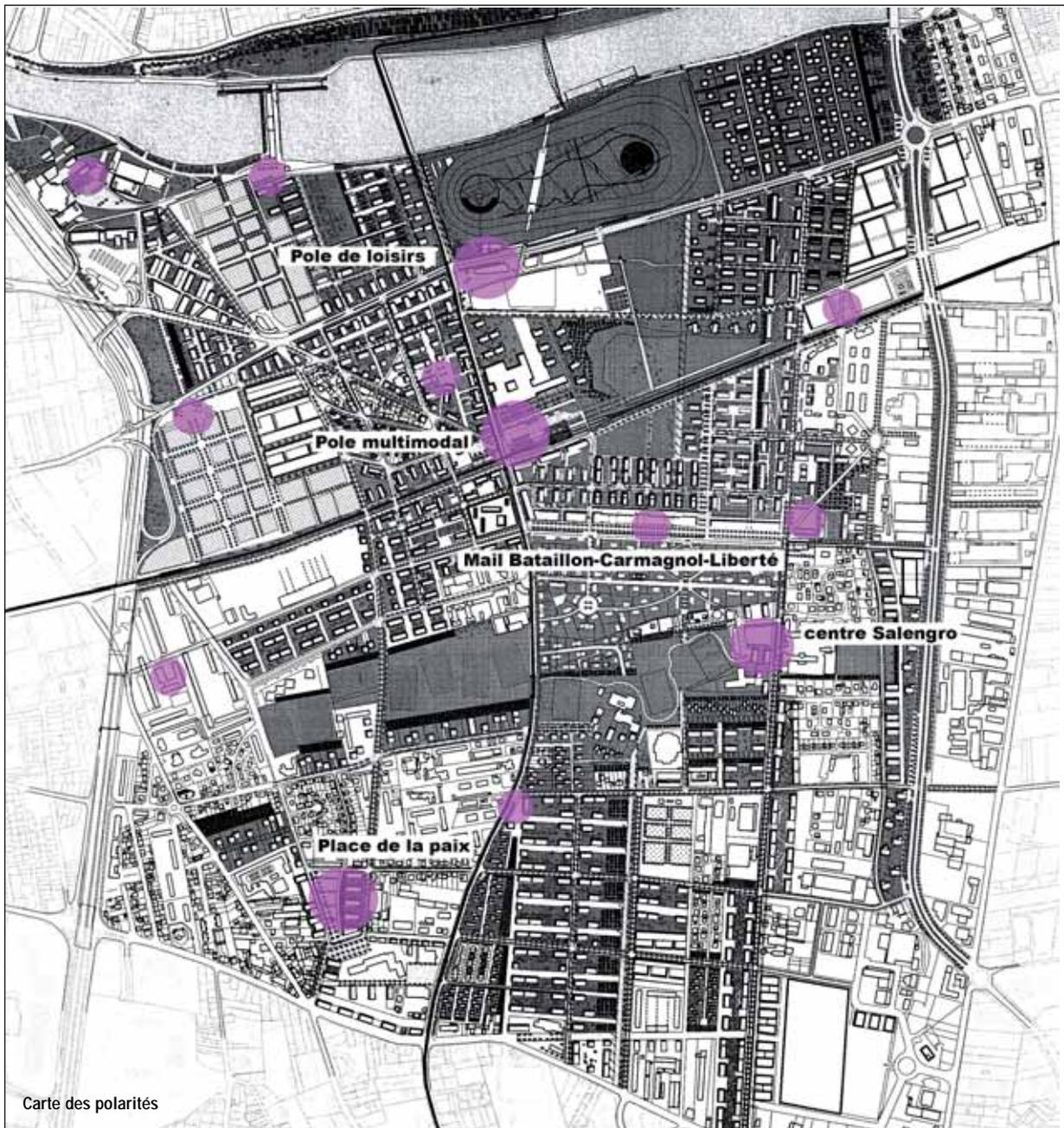
Le projet urbain vise à :

- limiter la vocation de transit et de desserte inter-quartiers aux deux axes structurants Nord-Sud (boulevard Bonnevey et BUE) et aux deux axes structurants Est-Ouest (avenue de Bohlén et route de Genas) ;
- réserver à la voirie interne une fonction essentiellement de desserte des quartiers ;



- affirmer le pôle multimodal Vaulx-en-Velin La Soie comme un carrefour majeur dans l'organisation des transports en commun, en permettant une connexion de la future ligne forte de transports en commun en rocade de l'agglomération ;

- privilégier les déplacements doux et leur permettre une convergence très forte vers le pôle multimodal de transports en commun.



Carte des polarités

## LES ESPACES PUBLICS, LIEUX DE VIE ET POLARITÉS

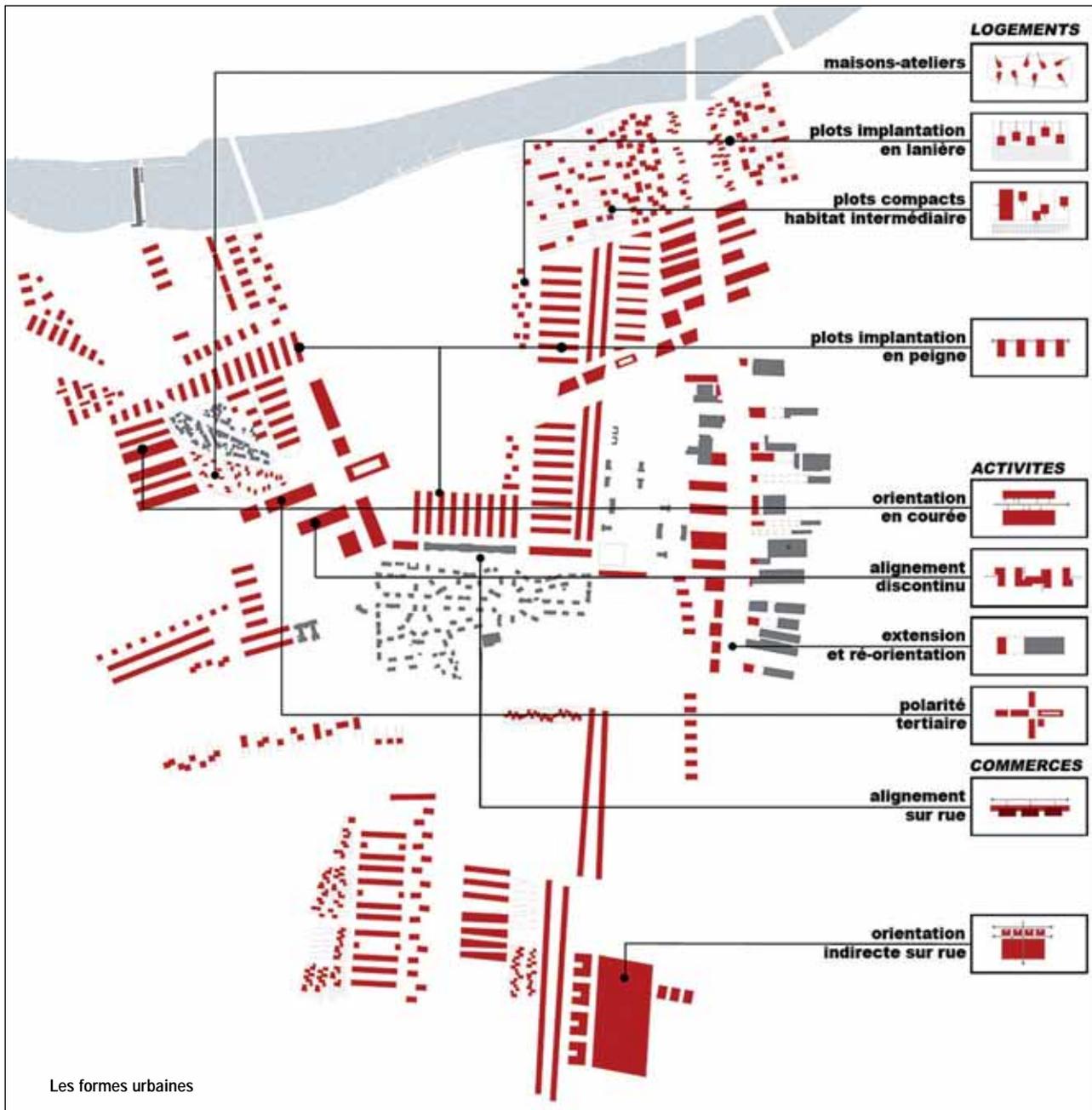
Le projet prévoit le développement d'espaces publics majeurs, qui seront utilisés par les habitants de toute l'agglomération :

- le pôle multimodal de transports en commun ;
- le pôle de loisirs et de commerces.

Ces infrastructures viennent se superposer aux espaces publics et lieux de vie existants, situés dans les différents quartiers (place de la Paix, Yoplait, Usine TASE, Salengro, Bel Air...). En effet, il n'existe pas une centralité sur le Carré de Soie, qui serait

un point de convergence unique. En revanche, ces polarités de quartiers offrent des lieux de commerces et de services liés aux écoles, aux sports, aux transports et aux autres activités de la ville.

L'enjeu pour l'avenir est de réussir la cohabitation « espaces de proximité / espaces d'agglomération », comme c'est le cas dans la presqu'île de Lyon. Pour cela, il conviendra de développer les pôles existants et d'en créer de nouveaux, qui apporteront aux habitants les services quotidiens dont ils ont besoin.



## DES FORMES URBAINES MULTIPLES

### Une diversité de formes urbaines pour une diversité d'habitants

Les formes urbaines proposées déclinent le concept de parc habité, en s'adaptant aux différents besoins. Ainsi, pour les immeubles de logements, l'implantation en peigne sera dominante mais pas exclusive. En façade d'espace public, des plots pourront être envisagés. Sur d'autres secteurs moins centraux, un habitat intermédiaire compact de moindre hauteur viendra diversifier l'offre. Sur les centralités déjà constituées, l'offre nouvelle s'adaptera aux tissus existants avec des immeubles alignés sur rue.

### Une diversité architecturale pour une diversité d'activités économiques

À proximité du pôle multimodal de transports en commun viendront naturellement s'implanter des immeubles de bureaux de grande hauteur alignés sur rue, tout en préservant des discontinuités. Sur les parcs d'activités, une implantation en courée sera favorisée pour garantir une densité significative. Du côté de la Zone Industrielle de La Soie, une implantation avec un meilleur rapport à la rue sera privilégiée.

Enfin, une mixité habitat/activité sera recherchée avec des formes urbaines permettant la superposition de logements et d'ateliers (maison-atelier) ou de bureaux et logements au sein d'un même immeuble.



---

## Le plan guide pour préparer le long terme

---

À l'instar des grands projets de l'agglomération lyonnaise (Gerland, La Confluence, La Duchère...), le Carré de Soie va se reconstruire pendant de nombreuses années, à des rythmes variés. Le plan guide propose une image à long terme de ce territoire transformé. Il doit s'imposer comme la mémoire du projet et donner du sens aux études et interventions futures.

Il a vocation à accompagner et à encadrer les projets dans le temps, pour une meilleure cohérence des initiatives entre elles. Il est amené à s'enrichir par des études plus fines, secteur par secteur, et devra vivre et évoluer dans le temps pour s'adapter à l'émergence des nouveaux programmes.



Le plan guide du projet urbain

## DES ÉTAPES POUR CONSTRUIRE LE TEMPS

Des plans étapes à moyen terme permettent de gérer les étapes intermédiaires du projet. Ces plans donnent les priorités par secteurs et phasent le renouvellement de ce quartier.







**Grand Lyon**  
**Mission Carré de Soie**  
20 rue du Lac  
BP 3103  
69 399 Lyon Cedex 03  
Tél. : 04.37.91.29.25  
Fax. : 04.37.91.29.95  
Mail : [pdguerin@grandlyon.org](mailto:pdguerin@grandlyon.org)