

PLU-H
MODIFICATION N°3

Habitat, urbanisme,
qualité de vie

Concertation préalable

Modification n°3 du PLU-H

Bilan
de la concertation

27 septembre 2021

GRANDLYON
la métropole

Table des matières

PARTIE 1 Contexte de la concertation.....	4
Le contexte de la modification n°3 du PLUH	4
Une démarche de modification qui porte sur 4 grands défis, dont 3 ont été soumis à la concertation : le volet économique, le volet de la solidarité et le volet environnemental.....	4
La modification 3, une procédure dite « générale » pour adapter le PLU-H... ..	4
et qui donne lieu à une concertation avec les habitants	5
La démarche de concertation	5
Quels étaient les enjeux et objectifs de la concertation ?	5
À qui s'adressait-elle ?	5
Les modalités d'information et d'expression mises en place.....	6
Pour s'informer	6
Pour contribuer	7
PARTIE 2 Synthèse des avis exprimés.....	9
Défi environnemental : redonner une place à la nature pour une métropole plus respirable et plus agréable.....	13
Défi de la solidarité : rééquilibrer l'offre de logement et les rendre plus accessibles demain	33
Défi économique : accompagner le développement de la Métropole par le maintien d'une activité commerciale et agricole diversifiée et de proximité.....	42
PARTIE 3 Bilan des demandes de modifications	48

PARTIE 1

CONTEXTE DE LA CONCERTATION

Le contexte de la modification n°3 du PLUH

Une démarche de modification qui porte sur 4 grands défis, dont 3 ont été soumis à la concertation : le volet économique, le volet de la solidarité et le volet environnemental.

4 grands défis pour le PLU-H :

1 le défi métropolitain

Développer l'attractivité de l'agglomération pour construire une métropole responsable

2 le défi économique

Soutenir le dynamisme économique de l'agglomération pour assurer la création de richesses et d'emplois

3 le défi de la solidarité

Développer une agglomération accueillante, solidaire et équilibrée pour répondre aux besoins en logements de tous ses habitants

4 le défi environnemental

Répondre aux enjeux environnementaux et améliorer le cadre de vie pour la santé et le bien-être des habitants



Qui se décline selon 3 échelles territoriales

Pour porter à la fois la vision d'agglomération et travailler la qualité urbaine en s'appuyant sur les spécificités locales, le PLU-H est décliné à 3 échelles :

- A L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, il définit le cadre stratégique pour donner une réponse cohérente aux enjeux d'agglomération,
- A L'ÉCHELLE DES NEUF BASSINS DE VIE, échelle intermédiaire du fonctionnement du territoire du grand Lyon, il optimise l'organisation urbaine et met en œuvre les solidarités territoriales,
- A L'ÉCHELLE DE CHAQUE COMMUNE, il précise, dans la continuité des orientations d'agglomération et du bassin de vie, les choix d'organisation urbaine et du cadre de vie quotidien.

La modification 3, une procédure dite « générale » pour adapter le PLU-H...

- pour prendre en compte la vie des projets opérationnels aux 3 échelles de territoire : métropolitaine, des 9 bassins de vie et communale
- pour conforter la mise en œuvre de certaines orientations et tout particulièrement, celles en matière d'habitat et d'environnement

La modification n°3 fait suite aux deux premières procédures de modification. Celles-ci étaient ciblées sur des « objets » précis et localisés sur quelques secteurs de la Métropole. En revanche, la modification n°3 concerne l'ensemble du territoire de la Métropole et ses 59 communes, et de nombreux sujets. Elle a pour objectif d'adapter le PLU-H pour accompagner la mise en œuvre de projets, faire évoluer certaines règles après les premiers retours de l'application du PLU-H, actualiser le programme d'actions de l'Habitat, et enfin renforcer certaines orientations du PLU-H, et tout particulièrement celles concernant les dimensions environnementales.

... et qui donne lieu à une concertation avec les habitants

Le document de planification locale n'est pas un document figé une fois pour toutes ! ...mais un processus continu, qui doit accompagner et anticiper l'évolution de l'agglomération.

La démarche de concertation mise en place avait ainsi pour objet de permettre aux habitants de s'exprimer sur les évolutions du PLU-H à apporter lors de la Modification n°3 :



Retrouvez l'ensemble des précisions autour de la démarche et l'ambition de cette concertation sur www.jeparticipe.grandlyon.com/

La démarche de concertation

La concertation s'est déroulée du 13 avril au 20 mai 2021.

Quels étaient les enjeux et objectifs de la concertation ?

- permettre aux habitants d'exprimer leurs demandes d'évolutions du PLU-H en cohérence avec les orientations du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU-H
- informer également les habitants des principales évolutions envisagées sur leurs communes

À qui s'adressait-elle ?

- une concertation « tous publics » qui s'adressait à tous les habitants (individuels ou en association),
- un point spécifique était prévu avec les associations environnementales et agricoles : il a eu lieu le 19 mai 2021 en visio-conférence en présence de 5 participants ;
- une concertation spécifique à l'attention des professionnels de la construction et du logement a également été mise en place pour qu'ils puissent s'exprimer

sur les évolutions proposées du PLU-H. Un échange en visio-conférence a été organisé le 30 avril 2021 avec plus d'une quarantaine de participants

En complément, la Métropole a associé aussi les partenaires institutionnels concernés par les questions d'aménagement de l'agglomération : l'État, la Région, le Sytral (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), le Sepal (Syndicat d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise), la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre des métiers et de l'artisanat, la Chambre d'agriculture...

Les modalités d'information et d'expression mises en place

Pour s'informer

L'ensemble des documents clés autour de la démarche ont été déposés sur la plateforme « jeparticipe.grandlyon.com ». Il était possible notamment de retrouver le dossier de concertation et de visionner la vidéo des élues, Béatrice Vessiller, Vice-Présidente Urbanisme et cadre de vie et Laurence Boffet, Vice-Présidente Participation et initiatives citoyennes, sur l'ambition qu'elles portent dans cette concertation.

Deux réunions publiques accessibles par visio-conférence ont également été mises en place pour permettre à chacun de poser ses questions et échanger directement avec les élus avec :

- Une réunion de lancement, organisée le 13 avril à 18h30, laquelle a permis de présenter la démarche de modification et de concertation, mais aussi de répondre aux premières questions – plus de 400 participants y ont assisté ;
- Une réunion participative organisée autour de 5 ateliers territoriaux en parallèle qui s'est tenue le 6 mai, de 18h30 à 21h30. Elle a permis aux habitants de s'exprimer sur les évolutions du PLU-H souhaitées pour leur territoire. 374 personnes ont répondu présentes.

Atelier 1 - Villeurbanne – Rhône Amont : 59 participants
Atelier 2 - Porte des Alpes et Portes du Sud : 44 participants
Atelier 3 - Lômes et Coteaux du Rhône – Ouest Nord – Val d'Yzeron : 117 participants
Atelier 4 - Plateau Nord et Val de Saône : 89 participants
Atelier 5 – Lyon : 124 participants

Leurs comptes rendus sont accessibles sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com

Pour contribuer

Plusieurs moyens d'expression ont été mis en place au cours de la démarche. Les participants pouvaient ainsi soumettre 2 types de contributions :

- une proposition de modification du PLU-H en veillant à ce qu'elle soit compatible avec les orientations fixées par le PADD,
- un « votre avis » sur les évolutions du PLU-H, en particulier sur les actions proposées par l'exécutif métropolitain pour renforcer la mise en oeuvre des orientations du PADD.

Les moyens d'expressions numériques

- Un espace dédié disponible sur la plateforme participative « jeparticipe.grandlyon.com »
- L'envoi électronique par mail à l'adresse : concertationpluh-modification3@grandlyon.com

Les moyens d'expressions papiers

- La consignation des contributions dans un des cahiers accompagnant le dossier de concertation à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, dans les mairies des arrondissements de Lyon et des communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon
- L'envoi d'une contribution écrite par courrier à l'adresse suivante : Métropole de Lyon - Délégation Urbanisme et Mobilité (DUM) - Direction Planification et Stratégies Territoriales (DPST) - Service planification - 20 rue du Lac CS 33569 69505 Lyon cedex 03

Chiffres clés de la concertation

Au total **1 918** personnes se sont mobilisées dans le cadre de cette concertation.

- Environ **820** personnes ont assisté aux **5** réunions organisées par la Métropole, dont les réunions publiques et ateliers ainsi que les échanges avec les professionnels et associations.
- Après analyse :
 - o **1 595** ont déposé une demande de modification
 - o **323** ont participé pour donner un avis.
- Les contributions ont été reçues par différents canaux :
 - o **31** contributions ont été déposées par courrier (demandes de modifications)
 - o **125** via les cahiers de concertation,
 - o **493** par un message électronique
 - o **1 116** contributions ont été déposées via la plateforme dédiée "jeparticipe.grandyon.com" : 569 contributeurs, 513 avis, 603 demandes de modifications.

PARTIE 2

SYNTHESE DES AVIS EXPRIMES DANS LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation a vocation à présenter une synthèse de l'ensemble des contributions reçues entre le 13 avril et 20 mai 2021, soit plus de 1900 tout format confondu, mais aussi des éléments de débats issus des différentes réunions publiques.

Il en ressort **des avis majoritairement favorables** aux évolutions du PLU-H proposées dans la modification n°3. Toutefois, certaines conditions de réussites devront être prises en compte aux yeux de la population, notamment dans une recherche d'un meilleur équilibre entre le centre et la périphérie en matière de développement urbain.

81% des avis émis montrent une préoccupation forte pour les différents enjeux regroupés sous le défi environnemental. Ainsi, face au réchauffement climatique et à la prise de conscience qui en découle, la place de la nature en ville et la préservation des espaces naturels apparaissent comme l'enjeu clé de la future modification du PLUH. Avec elles, le développement d'une offre plus structurante en termes de mobilités sur le territoire notamment en direction des villes périphériques semble être la clé pour une répartition plus équilibrée et durable du logement et des emplois sur la Métropole. Avec une forte place accordée au cadre de vie, nombreux sont les contributeurs à montrer leur mécontentement face à la densification et aux problématiques qu'elle induit : saturation des voiries, manque d'équipements, nuisances sonores, disparition patrimoniale, augmentation des risques de confrontation aux aléas naturels etc.

Plus concrètement, le **défi environnemental** est abordé sous les prismes suivants dans une logique de résilience forte :

- **La place de la nature et la préservation des espaces naturels comme enjeux prioritaires**

Les citoyens métropolitains sont nombreux à exprimer des attentes de végétalisation plus forte de la ville. Au-delà, il s'agit d'ouvrir les espaces pour mieux faire pénétrer la biodiversité dans la ville tout en se questionnant sur la nécessité de réduire ou non l'emprise au sol des constructions, quand bien même la demande en logement continue de croître. Enfin, s'engager dans une logique de protection des espaces verts et naturels plus contraignante et plus suivie a été largement plébiscité.

- **Des modes de déplacements à adapter aux réalités territoriales**

Souhaitant une place moins prégnante pour la voiture, de nombreux participants ont montré leur intérêt pour des modes de déplacements plus collectifs et plus résilients. Ainsi, beaucoup invitent la Métropole à développer une intermobilité plus forte, notamment en termes de transports en commun, parkings relais et ferroviaires dans les communes périphériques. Un maillage « modes actifs » plus resserré et des équipements sur l'ensemble de la Métropole ont été sollicités.

- **Une densification excessive et une bétonisation qui soulèvent de vives inquiétudes en matière de préservation du cadre de vie et patrimonial**

Si la densification peut avoir un intérêt pour répondre à la demande de logement, les citoyens souhaitent toutefois que cette dernière soit plus équilibrée. En effet, compte-tenu des dynamiques actuelles, beaucoup constatent la forte menace qui pèse sur le cadre de vie et le patrimoine, du fait de constructions toujours plus nombreuses, plus grandes, plus denses. Une organisation urbaine plus aérée et laissant plus de place aux modes actifs a ainsi été plébiscitée.

- **Une politique de l'habitat qui ne peut être pensée sans une stratégie de développement des équipements de proximité**

En effet, plusieurs équipements ont été mentionnés comme étant essentiels à maintenir ou développer en fonction des besoins des différents quartiers, à commencer par les équipements scolaires mais aussi tout ce qui a trait à la vie quotidienne du quartier, dont les pratiques culturelles et sportives.

- **La place de l'eau à repenser**

Face aux aléas climatiques et à la question de la rareté de cette précieuse ressource, les contributeurs ont été nombreux à inviter la Métropole à agir pour continuer à préserver ce patrimoine local et veiller à son utilisation raisonnée. Prévenir les risques d'inondations et faciliter l'écoulement des eaux pluviales dans une logique de résilience apparaît également comme une priorité à inscrire dans les prochaines années.

- **Améliorer la prise en compte de la santé et de la sécurité dans l'organisation du développement urbain**

En matière de santé pour tous, l'enjeu de la lutte contre la pollution et l'habitat indigne prime. En matière de sécurité, les pistes d'améliorations sont, quant à elles, principalement tournées vers l'amélioration de la sécurité des déplacements piétons et cyclables plus qu'aux problématiques de délinquances.

- **Promouvoir un développement urbain économe de ses ressources et en matériaux, en limitant la production de déchets**

Sur ce point, les contributeurs ont exprimé leur souhait de voir la Métropole s'engager autant que faire se peut à réhabiliter des bâtis existants avant d'envisager des constructions neuves. La question du réemploi des matériaux a également été posée.

En matière d'**habitat**, plusieurs enjeux clés sont également ressortis (14% des avis) :

- **Maintenir un haut niveau de production en garantissant une répartition solidaire de l'effort de construction**

Pour ce faire, les citoyens demandent d'abord de soulager les communes rencontrant une carence en foncier ou une surproduction de logements sociaux comme par exemple Lyon 8, Vénissieux, Givors etc. Ils demandent ensuite à ce que soit rééquilibrée plus globalement l'offre de logements en général, en repensant les logiques de densification et de construction, notamment dans les zones périphériques.

- **Améliorer la qualité du parc de logement et du cadre de vie**

L'amélioration du cadre de vie passe par de nombreux facteurs, à commencer par ceux évoqués en matière de défi environnemental mais aussi ceux évoqués dans le défi économique. Beaucoup ont rappelé que le confort de vie dépendait de nombreux critères et que tous ont leur importance, quel que soit le niveau de vie et le lieu d'habitation de chacun.

- **Développer l'offre de logements à prix abordable, selon un principe de mixité sociale**

Face à une pression foncière et une spéculation qui rendent l'accès à la propriété de plus en plus complexe, les citoyens métropolitains se sont montrés favorables à une régulation plus forte de la part de la Métropole pour garantir l'accès de tous au logement. Par ailleurs, ceci pourrait s'accompagner également par le développement de logements alternatifs et solidaires.

- **Garantir l'accès au logement à toutes les étapes de la vie**

En complément du précédent paragraphe, l'insuffisance de logements en général a été largement pointée. Certains participants demandent à ce qu'une attention particulière soit portée aux jeunes, aux très précaires et aux gens du voyage.

Enfin, différentes problématiques relatives au **défi économique** ont pu être débattues (5% des avis) :

- **Favoriser le maintien des activités économiques diversifiées « dans la ville »**

Cet enjeu se traduit par différents mécanismes au regard des spécificités des quartiers les plus touchés. Ainsi, nous pouvons constater de fortes préoccupations en la matière dans les quartiers touristiques de Lyon, mais aussi dans les nouveaux quartiers et quartiers réhabilités d'une part, et d'autre part dans des villes, « polarités » urbaines intermédiaires de la Métropole.

- **Organiser un développement commercial équilibré et durable**

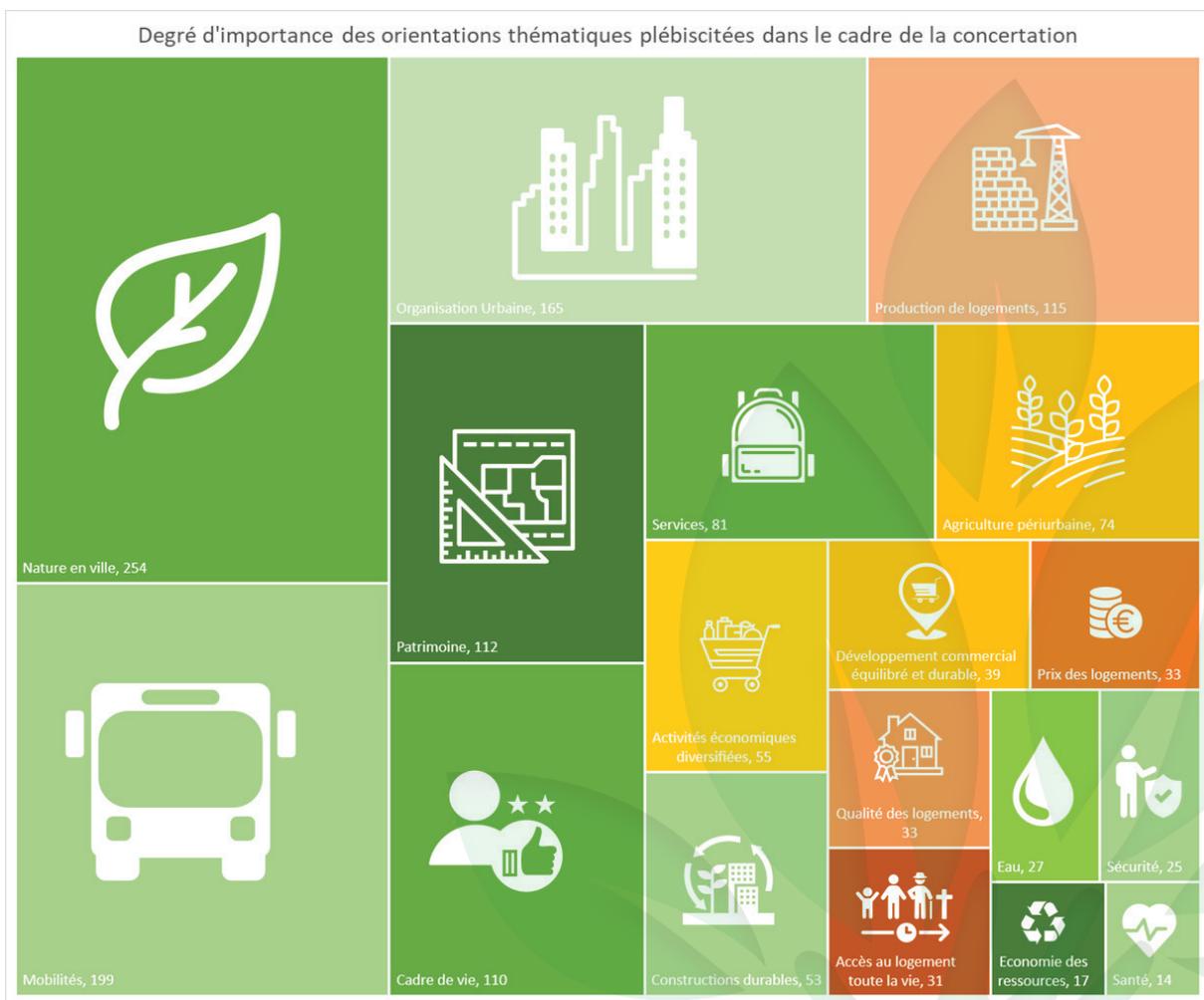
Cet équilibre implique, d'abord un enjeu de cohabitation entre habitants et entreprises dans une logique de lutte contre les nuisances et d'implantation durable des activités, ensuite une répartition équilibrée entre territoires. Ainsi, les citoyens insistent pour que l'implantation des nouveaux commerces ne soit pas réservée aux seuls secteurs centraux de la Métropole.

- **Accompagner et valoriser l'activité agricole périurbaine**

Enfin, protéger et sanctuariser les zones existantes ainsi que les zones naturelles apparaît comme essentiel pour maintenir un bon équilibre entre activités et préservation de la nature et du cadre de vie. Par ailleurs, soutenir le développement de l'agriculture sur ces espaces dans une logique d'accessibilité et de circuit court semble faire l'unanimité pour tendre vers des modes de consommation et d'alimentation plus vertueux.

Pour conclure

Urgence climatique, urgence sociale, urgence d'une offre résidentielle élargie : concilier l'ensemble de ces enjeux soulève beaucoup de craintes et de questionnements quant à la capacité du territoire à y répondre durablement dans un contexte où la demande ne cesse de croître d'année en année. Si les pistes d'actions se veulent davantage tournées vers des modèles plus conciliants, plus solidaires et plus résilients, les craintes de voir les libertés de chacun réduites et les contraintes en matière de construction ou de déplacement plus fortes demeurent. Les démarches de dialogue et de concertation sont en ce sens fortement plébiscitées.



- Défi environnemental
- Défi solidaire
- Défi économique



Défi environnemental : redonner une place à la nature pour une métropole plus respirable et plus agréable

- La place de la nature et la préservation des espaces naturels comme enjeux prioritaires

Les idées clés

- *Mettre en place une politique de végétalisation et de désimperméabilisation ambitieuse notamment dans les cœurs de ville :*
 - *en végétalisant les espaces publics, les abords des cheminements doux, les quartiers et les résidences dans une perspective de lutte contre les îlots de chaleur mais aussi d'accès à la nature*
 - *en préservant les espaces enherbés existants et en augmentant les sols perméables*
- *Ouvrir les espaces pour mieux faire pénétrer la biodiversité dans la Ville*
 - *en décroissant notamment les quartiers, mais aussi les résidences pour laisser passer la faune*
 - *en favorisant le développement de zones propices à la biodiversité dans les résidences, les cours d'écoles, les bureaux, les cimetières ...*
 - *en s'appuyant sur les trames vertes, bleues ...*
- *Repenser l'occupation des sols pour les libérer davantage en zone dense*
 - *en laissant des zones de respiration entre immeubles*
 - *en limitant les hauteurs des rez-de-chaussée*
 - *en repensant la définition des coefficients de pleine terre*
- *Préserver les espaces naturels existants en zone urbaine et zone rurale*
 - *en interdisant les constructions et aménagements sur ces espaces*
 - *en réalisant un réel suivi de ces terrains pour s'assurer de leur préservation et engager des sanctions le cas échéant*

Un plébiscite pour une végétalisation plus forte de la ville

L'ensemble des contributions fait état d'une préoccupation massive autour de la question de **la végétalisation des espaces publics mais également privés**. En cause, l'imperméabilisation excessive des sols liée d'une part aux constructions et d'autre part, à la conception des espaces partagés jusqu'ici majoritairement bétonnés. Conscients de l'impact que cela peut avoir en termes d'ilots de chaleurs dans un contexte où les canicules sont de plus en plus fréquentes, mais aussi des freins que cela représente en termes de préservation et développement de la biodiversité, les participants qui se sont exprimés en ont fait leur priorité. Plus de 250 contributions ont été rédigées en la matière.

Ainsi, différentes propositions suggèrent de renforcer la présence de la nature à l'échelle de la Métropole, mais plus particulièrement dans les zones denses, à savoir les cœurs de villes tels que **Lyon, Villeurbanne** entre autres mais aussi **Irigny, Marcy-L'Etoile** ...

En ce sens, les démarches actuelles de végétalisation sont ainsi les bienvenues et sont appelées à se multiplier :

- **A la fois dans les espaces publics** : pour créer des zones de fraîcheur, ombragées, où petits et grands peuvent se détendre, se sentir bien et déambuler sans craindre la chaleur ;
- **A proximité des cheminements doux** : afin de réduire la chaleur et rendre les trajets plus agréables. Par ailleurs, certains suggèrent qu'une réflexion sur les revêtements employés soit lancée en ce sens, afin d'aller vers davantage de sols perméables à l'eau, tout en maintenant les qualités d'usages (revêtements plats, accessibles aux PMR, cycles et poussettes ...)
- **Entre les quartiers et les résidences** : outre les bienfaits face aux ilots de chaleurs, les participants ont indiqué que la végétalisation des propriétés individuelles, collectives et les cheminements alentour pouvaient avoir un intérêt pour améliorer le cadre de vie, mais aussi le retour de la biodiversité en ville.

- « Afin d'éviter les couloirs de béton, il devient nécessaire de préserver des espaces de respiration constitués de jardins privatifs ou publics dans des zones déjà densifiées »
- Villeurbanne « Freiner ou sauver ce qui peut l'être encore des espaces en pleine frénésie de grosses constructions pour avoir davantage d'espaces végétalisés. »
- « La végétalisation de demain, ce pourrait être des arbres persistants, mélangés à des arbres fruitiers pommiers, cerisiers... (manger à discrétion !), des légumes, des fleurs de saisons ... qui rendraient les quartiers agréables pour les habitants au-delà de la fraîcheur qui serait apportée. »

Ouvrir les espaces pour mieux faire pénétrer la biodiversité dans la Ville

Par ailleurs, les participants se sont aussi montrés favorables à une **meilleure perméabilité des terrains**, afin de **laisser circuler plus librement la faune sauvage** d'un endroit à un autre. Aujourd'hui très clôturés, ces espaces ne permettent pas une circulation fluide de cette biodiversité. Les citoyens qui se sont exprimés incitent donc la Métropole à agir également en ce sens pour plus de cohérence.

En sus, plusieurs contributions ont souhaité mettre l'accent sur la nécessité d'envisager la végétalisation comme accessible à tous et devant bénéficier également aux logements sociaux, voire à d'autres bâtiments : écoles, bureaux, cimetières ...

L'interconnexion « verte » entre les zones résidentielles est plébiscitée. Certains demandent aussi le développement de **trames vertes** (végétalisation), **bleues** (présence de l'eau), **marrons** (continuité des sols) et **noires** (réduction de la luminosité la nuit) notamment dans les zones aujourd'hui dépossédées de biodiversité.

Débat autour de la nécessité de réduire l'occupation des sols

Cette réflexion autour de la végétalisation et la nature en ville passe également par la définition de **coefficients de pleine terre** réalistes avec cette ambition.

Toutefois, cette vision n'est pas pleinement partagée par tous les participants, notamment parmi les professionnels du bâtiment, lesquels indiquent que cela posera des problèmes de réduction des surfaces constructibles, une conséquence qui peut venir en opposition aux objectifs fixés en matière de production de logements, et d'autres majoritairement propriétaires de maisons individuelles en périphérie, qui indiquent déjà subir injustement des restrictions de construction sur leur propriété quand bien même « il ne s'agit que de faire une extension » ou encore « un abri à voiture ».

Pour une logique préventive des espaces verts et naturels plus contraignante et plus suivie

Si la végétalisation des espaces publics et privés apparaît comme primordiale, les participants ont également indiqué que la Métropole devrait d'abord être plus ambitieuse en termes de **préservation des espaces verts et naturels existants**. Ainsi, il s'agirait de se positionner davantage dans une logique de « prévention » plutôt que de « compensation ». Beaucoup de contributeurs ont mis en avant l'importante bétonisation que connaît notre territoire chaque année ainsi que la disparition d'arbres et espaces naturels remarquables qu'il conviendrait d'enrayer. A **Oullins** par exemple, des inquiétudes ont pu remonter concernant le **Vallon des Hôpitaux** où des espaces verts ont été détruits, et dont les effets se sont déjà fait ressentir selon les participants en termes de températures. A **Charbonnières**, décrit comme véritable poumon vert, ou encore à **Tassin** et dans le **Vallon de Rochecardon**, il a été demandé plusieurs fois de limiter les coupes franches et de préserver ces espaces. Veiller au respect de la réglementation EBC et EVV a également été demandé comme par exemple pour le boisement des Fonbannes, le boisement localisé au sud-ouest du chemin des Prelles, le bois du chemin des Gorgerates et le bois à l'Ouest du chemin de St Cyr à Poleymieux etc.

Cette demande est valable d'une part pour les rares espaces urbains encore disponibles mais aussi pour les périphéries et les zones rurales qui souhaitent se prémunir d'un étalement urbain déraisonnable. Sur ce dernier point, de fortes préoccupations ont émergé des différentes **communes des Monts d'Or** avec une mobilisation accrue des riverains (plus d'une quarantaine de contributions).

Afin de s'assurer que la Métropole tiendra ses engagements en la matière, plusieurs participants ont suggéré qu'une **politique de régulation et de suivi** soit mise en place. Sur la partie régulation, les citoyens qui se sont exprimés en ce sens attendent des objectifs forts en termes d'obligation de nature en ville mais aussi en termes de Zéro Artificialisation Nette reposant sur un système de compensation réellement appliqué.

Compte-tenu des controverses que cela peut créer avec les 2 autres défis, solidaire et économique, il semble important pour un certain nombre d'acteurs que des indicateurs soient définis afin de rendre compte des enjeux concrets que cela représente et les effets potentiels.

- **Des modes de déplacements à adapter aux réalités territoriales**

Les idées clés

- *Transports en commun, parcs relais et ferroviaire : une intermobilité à développer davantage dans les communes périphériques*
 - *en augmentant les capacités d'accueil et le déploiement de parcs relais*
 - *en articulant et en maillant davantage le territoire avec une offre de transport fiable, rapide*
 - *en facilitant les trajets et correspondances en train sur le territoire*
 - *en adoptant une posture plus incitative, voire plus que contraignante*
- *Un maillage « modes actifs » et des équipements cyclables à poursuivre sur l'ensemble de la Métropole*
 - *en particulier entre certaines communes périphériques de la Métropole*
 - *en poursuivant la sécurisation des pistes existantes*
 - *en étudiant les opportunités de déploiement de nouvelles pistes*
 - *en installant des équipements permettant à chacun de stationner son vélo et déposer ses accessoires en toute sécurité*

Avec près de 200 contributions, la thématique de la mobilité apparaît également comme un enjeu phare de cette 3^{ème} modification du PLUH. En effet, l'offre de transports en commun et le développement de pistes cyclables sont perçus par les participants comme deux conditions indispensables à :

- La dé-densification de certaines zones saturées au profit d'autres communes prêtes à accueillir ces nouveaux ménages
- La diminution de la place de la voiture et donc la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution etc.
- L'accessibilité d'une offre commerciale et d'emplois mieux répartie sur le territoire
- Une politique de densification acceptable

Transports en commun, parcs relais et ferroviaire : une intermobilité à développer davantage dans les communes périphériques

Considérées comme un critère essentiel au développement et à l'attractivité des communes de première et de deuxième couronne, les transports se voient placés au cœur des débats.

Alors que de nombreux aménagements sont d'ores-et-déjà réalisés en ce sens, plusieurs pistes d'amélioration ont été pointées de la part des **communes périphériques de l'Ouest / Sud-Ouest** (Craponne, Francheville, Tassin-la-Demi-Lune, La Mulatière, Givors, Grigny, Vernaison, Irigny, Pierre-Bénite ...), **du Nord** (Communes du Mont d'Or, Dardilly, Caluire, Quincieux ...) **et une partie de l'Est** (Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Meyzieu, Crépieux, Rillieux la pape, Décines, Genas, Chassieu et Saint Priest ...).

Ces dernières revendiquent un accompagnement plus poussé en matière de développement de l'offre de transports en commun, en augmentant les fréquences et le maillage notamment, que ce soit en direction de la Ville centre, ou des polarités gravitant autour « pouvoir aller d'une ville à l'autre sans sa voiture ». Par ailleurs, avec l'essor de nouveaux quartiers, plusieurs communes indiquent que les infrastructures de transport qui devraient les accompagner ne sont pas déployées assez vite. Pour celles disposant d'une gare, la complémentarité bus – ferroviaire est davantage à rechercher, à condition que les fréquences de passages soient également amplifiées et les parcs relais augmentés. Leur saturation quasi-quotidienne atteste notamment du besoin et de l'intérêt de ce type d'équipement dans une logique de report modal.

- *“Certains personnes ne peuvent se déplacer autrement qu'en voiture, hors le nombre de stationnement devient très limité, de plus aucun parking n'est prévu en périphérie extra muros.”*
- *“Le Val de Saône est traversé par la voie ferrée desservant Lyon Mâcon. Malheureusement les parkings sont déjà saturés à partir de 7h30 le matin (tout comme les trains). Le Val de Saône n'a pas comme à Lyon un réseau de métro et de tram permettant de se rendre à la gare. Il faut prévoir des parkings pour que les métropolitains puissent se rendre à Lyon.”*
- *“On préfère la contrainte par les difficultés de circulation et de stationnement, voire même la répression par la ZFE (interdiction à terme de certains véhicules), à l'accompagnement par des parcs relais pour faire évoluer les comportements. Un exemple au terminus actuel du Métro B à Oullins, le parc relais est toujours saturé.”*

Concernant le développement des transports en commun dans la Ville-centre et ses alentours proches, les réflexions ont davantage porté sur le développement de pistes cyclables (cf. ci-après). Quelques oppositions ont toutefois été observées autour du projet de téléphérique et des questionnements subsistent quant à la stratégie de déploiement de l'offre de transport entre les différentes périphéries lyonnaises (bus, métro, tram ...). Enfin, quelques réflexions ont été faites autour de l'opportunité de transports fluviaux comme à Pierre-Bénite par exemple.

- *“ Ne pas uniformiser la politique voiture sur toute la métropole mais l'adapter aux réalités territoriales !”*
- *“ La politique actuelle donne l'impression d'être faite par et pour une petite catégorie de personnes aisées qui vivent en presque-île, (...) Limiter la place de la voiture en ville ne peut pas se faire uniquement que par le prisme de la contrainte (...), les pistes cyclables, c'est bien, mais à vouloir en faire trop, on oublie que cela ne profite pas à tout le monde et on en oublie de répondre aux besoins des autres.”*
- *“ Il faut investir dans des transports collectifs (...) qui doivent aussi profiter aux habitants de la première mais surtout de la deuxième couronne qui sont toujours les oubliés des infrastructures.”*
- *“ Il faut développer le transport collectif, c'est une nécessité, aujourd'hui de nombreux habitants ne peuvent pas habiter à l'ouest ni au centre de la métropole et sont bien souvent les oubliés des infrastructures modernes.”*

Un maillage « modes actifs » et des équipements cyclables à poursuivre sur l'ensemble de la Métropole

Plusieurs habitants de communes différentes ont indiqué l'importance de soutenir les projets en faveur des modes actifs au regard des nombreux avantages que cela peut créer en termes de cadre de vie et ballades, rapidité des déplacements, etc.

Ainsi, plusieurs contributions ont fait état de besoin de pistes cyclables sécurisées et de cheminements piétons manquants comme par exemple à [Saint Genis Laval](#), [Charly](#), [Caluire \(Bissardon\)](#), [Villeurbanne](#), [Jonage](#) (jusqu'à la voie modes actifs de l'Anneau bleu, le long du canal) ou encore entre [Sathonay-Camp](#) et [Fontaines sur Saône](#) ; entre [Corbas](#) et les communes environnantes de [Feyzin](#), [Vénissieux](#), [Saint-Symphorien d'Ozon](#) ; entre [Craponne](#), [Tassin](#) ... jusqu'à [Lyon Confluence](#) et [Perrache](#) ; entre [Oullins](#) et [Sainte-Foy-lès-Lyon](#) mais aussi le long de la voie ferrée de [Crépieux](#) et [Rillieux la Pape](#).

En complément des aménagements et infrastructures, plusieurs contributeurs ont proposé que soient développés des **stationnements vélos sécurisés**, que ce soit pour des vélos classiques ou à assistance électrique, les trottinettes, les rollers ... afin d'utiliser un autre mode de transport en complément ou tout simplement pour prévenir les vols et dégradations. **Les abords des établissements scolaires** (écoles, collèges, lycées ...) ont d'ailleurs été particulièrement fléchés en ce sens, ainsi que les locaux à vélo à prévoir dans les résidences encore non dotées, mais aussi les espaces publics non pourvus.

Certains suggèrent notamment de **réserver des voies aux modes actifs à proximité des écoles** pour sécuriser davantage les déplacements. C'est le cas notamment de quelques habitants de **Saint Cyr au mont d'or**.

- « *Concernant Corbas, dorénavant assez bien pourvu en pistes cyclables dans la commune, il est maintenant nécessaire de créer des pistes cyclables sécurisées pour rejoindre les communes environnantes.* »
- “ *Il est urgent d'assurer une continuité cycliste de Confluence et Perrache vers Oullins et Sainte-Foy-lès-Lyon.* ”
- “ *Un gros travail de création et de sécurisation de pistes cyclables doit être fait sur Craponne.* ”
- “ *Pour faciliter les trajets à vélos, il est important de développer aussi des stationnements sécurisés pour ces derniers.* ”

Enfin, face à l'augmentation des flux cyclables, plusieurs participants ont tenu à rappeler qu'il était important de prévoir une **signalétique et un partage de l'espace public** permettant à chacun de circuler en toute sécurité. Ces mesures doivent par ailleurs être accompagnées **d'actions de sensibilisation**, afin de rappeler à tous l'intérêt de respecter le code de la rue.

- **Une densification excessive et une bétonisation qui soulèvent de vives inquiétudes en matière de préservation du cadre de vie et patrimonial**

« STOP à la densification / STOP à la bétonisation » : ainsi commencent de nombreuses contributions déposées durant la concertation. En effet, plus de 160 ont été exprimées sur l'organisation urbaine et ses besoins d'adaptation, plus d'une centaine sur les risques pesant sur le cadre de vie et autant sur les menaces qui pèsent sur l'aspect patrimonial de certains quartiers ou de certaines résidences.

Les idées clés

- *Vers une densification de la Métropole plus équilibrée demain sur le territoire*
 - *en agissant sur les zones déjà denses*
 - *et en ciblant davantage les communes situées en périphérie*
- *Une attention plus grande à porter au bâti existant*
 - *une préservation des habitats caractéristiques des mouvements sociaux et architecturaux à réaliser*
 - *une optimisation des bâtiments abandonnés à rechercher pour créer de nouveaux modes d'habitats demain sans dénaturer l'aspect patrimonial des bâtis concernés*
- *Une organisation urbaine plus aérée et laissant plus de place aux modes actifs souhaitée*
 - *en limitant les constructions trop rapprochées et trop massives pour laisser passer l'air et la lumière*
 - *en créant des cheminements doux et végétalisés permettant un meilleur maillage*

Vers une densification de la Métropole plus équilibrée demain

La question de la densification interroge de nombreux contributeurs au regard de l'impact que cela peut avoir sur leur cadre de vie. Jugés déjà trop denses, les résidents des cœurs de ville peinent à imaginer à quoi ressembleront leurs quartiers dans les années à venir avec l'arrivée toujours plus nombreuse de nouveaux habitants. Si la Ville centre et ses proches banlieues sont favorables à une meilleure répartition sur le territoire, de même que certains élus des communes désireuses de se développer, de nombreux habitants se montrent réticents face aux constructions toujours plus hautes, toujours plus denses, abritant plus d'une centaine de familles, notamment lorsque les programmes immobiliers viennent s'implanter en plein milieu de quartiers résidentiels dont ce n'est pas l'image.

Par ailleurs, l'exode croissant de foyers vers des villages résidentiels entraîne des divisions de plus en plus nombreuses de terrains initialement très végétalisés pour les transformer en terrains à bâtir minimalistes et laissant peu d'espace pour la nature.

Alors que les communes peinent à trouver du foncier, et ont adopté une logique de densification, les habitants eux, prônent une augmentation de l'espace au sol, une diminution des hauteurs et des tailles de copropriétés, pour concilier agréablement habitat et cadre de vie. Or, selon les professionnels du bâtiment et de l'immobilier, libérer de l'espace au sol pour plus de végétalisation risque d'accroître le déséquilibre de l'offre sur le territoire et de limiter l'atteinte des objectifs fixés en matière de production de logements.

A l'inverse, certains participants ont pu décrire de fortes sollicitations pour des divisions parcellaires, comme à **Tassin** où le principe de coefficient de pleine terre ne s'applique pas à la zone citée. Ceci laisse craindre de nouvelles constructions au sein des zones d'habitations existantes, renforçant la densité urbaine.

Ainsi se pose la question de l'équilibre à trouver entre faciliter l'accès au logement et donner plus de place à la nature d'une part, mais aussi entre lutter contre l'étalement urbain et développer une densification raisonnable cherchant à limiter les hauteurs et le nombre d'habitations.

- *Lyon 8 : « Il est essentiel de conserver le peu d'habitations pavillonnaires restants dans le 8ème arrondissement de Lyon. Les jardins contribuent à la biodiversité et au maintien de la fraîcheur (...) »*

Face à ces constats, de nombreux contributeurs invitent la Métropole à **choisir les promoteurs immobiliers et prestataires selon des critères plus durables**. Beaucoup reprochent à ces derniers de construire de grands programmes immobiliers en dépit du bon sens. Conscients des enjeux, les professionnels alertent sur l'inadéquation des différents objectifs qui se profilent en termes de quantité et qualité de logements à produire. Remplir tous les critères impacte par ailleurs forcément le temps de production et le prix : des contraintes à ne pas négliger pour rendre les programmes de construction plus accessibles à l'avenir.

- *Caluire-et-Cuire : « Le quartier du Clos Bissardon étouffe littéralement sous les projets immobiliers qui viennent densifier un habitat très contraint et très particulier. »*
- *« Les constructions d'immeubles de 4 ou 5 étages remplacent des pavillons, des locaux industriels ou des entrepôts ne s'arrêtent plus dans les 3e, 7e et 8e arrondissements ou à Villeurbanne, et ce depuis des années. Combien d'habitants serons-nous en 2030 ou en 2040 à Lyon et Villeurbanne ? (...) Il devrait y avoir un grand débat citoyen sur la densification de l'agglomération, en particulier de Lyon et de Villeurbanne, décidée il y a plusieurs décennies et qui n'est jamais évaluée ni questionnée. »*
- *Secteurs Val de Saône et Nord-Ouest : « Il n'est question que d'augmenter l'offre de logement sans prendre en compte le grignotage permanent de tous les espaces verts (...), l'insuffisance d'infrastructures de transport collectif avec une offre qui ne progresse pas au rythme de croissance de la population (...). »*

La nécessité d'une plus grande attention pour le bâti existant et patrimonial

La construction de bâtiments toujours plus hauts, toujours plus massifs entraîne un sentiment oppressant au sens propre comme au figuré selon plusieurs participants. En effet, compte tenu de leur forte présence, notamment dans les quartiers nouvellement construits, les riverains indiquent se sentir à l'étroit, enfermés dans les rues situées à proximité, mais aussi constater une amplification du phénomène d'îlot de chaleur de par le manque d'espaces laissant circuler l'air.

Ces nouveaux bâtiments viennent « jurer avec le cadre ambiant » d'après les contributions reçues. L'insertion paysagère est donc souvent remise en cause. Les citoyens indiquent ainsi avoir l'impression que l'aspect patrimonial de ces derniers, tant esthétique qu'historique, reste peu pris en compte. En résulte alors une destruction d'une grande partie du patrimoine bâti, notamment industriel ou pavillonnaire comme par exemple dans le 1^{er} (pentes de Croix Rousse et bâtiments classés au patrimoine de l'Unesco), le 2^{ème} (Presqu'île), le 4^{ème}, le 7^{ème} et le 8^{ème} arrondissement (Moulins à vent). Le respect du patrimoine et de la mémoire, en particulier dans le quartier des Buers à Villeurbanne où des maisons sont détruites, est également attendu.

Les citoyens en appellent donc à la mise en place d'un cadre cohérent garantissant davantage la **préservation de l'âme du quartier** pour éviter que les villes denses ne se transforment en un mélange de tours géométriques à perte de vue. Cela peut passer à la fois par des cahiers des charges imposant un style particulier ou encore par une réhabilitation plus fréquente des bâtiments et non leur destruction.

- « *Densifier autour des gares, certes mais dans le respect du cadre vie des riverains, de l'identité de la ville avec un habitat à hauteur modéré et respect du patrimoine.* »

Une organisation urbaine plus aérée et laissant plus de place aux modes actifs souhaitée

Si beaucoup acceptent que la place de la voiture puisse être restreinte, cela doit toutefois se faire selon certaines conditions. Plusieurs contributeurs proposent que les places de stationnement soient davantage enterrées en sous-sol afin de laisser plus d'espace aux piétons, cyclistes, poussettes, fauteuils roulants ... en surface. Cela permettrait aussi de créer des cheminements plus larges, plus aérés et plus agréables entre les résidences.

- **“Moins de places de stationnement privé, conduira à plus de voitures sur le domaine public, à la place d'espaces vert, de voies piétonnes, de pistes cyclables, etc. (...) Ce n'est pas par la contrainte et la répression que ces comportements et incivilités seront réglés... bien au contraire.”**
- **“Dans les zones proches des gares, dans les zones où les stations d'autopartage sont nombreuses, dans les zones où il y a de vastes parkings souterrains vides (Confluence, Part-Dieu...) il faut que les futurs bâtiments n'aient pas de parkings.”**

Plusieurs citoyens ont rappelé que la voiture était parfois indispensable pour certaines personnes rencontrant des difficultés pour se déplacer ou tout simplement parce que l'offre de transport en commun n'est pas suffisamment robuste pour engendrer un report modal. Certains professionnels ne peuvent se passer de leur véhicule et qu'il était important de prévoir des stationnements pour les livraisons ou interventions sur site en ce sens. À défaut, ces derniers se garent par ailleurs sur les trottoirs, les pistes cyclables, les voies de bus voire même dans la rue en double file.

La question du **manque de stationnements** pour les résidents de certains quartiers a également été soulignée, comme à Lyon, Bron, etc. De meilleures adéquations ou redistributions des aménagements sont alors attendues.

- **Une politique de l'habitat qui ne peut être pensée sans une stratégie de développement des équipements de proximité**

Les idées clés

- *Les équipements scolaires comme essentiels aux quartiers qui se densifient de la petite enfance jusqu'au lycée notamment*
- *Mais aussi tout ce qui a trait à la vie quotidienne du quartier, à l'activité culturelle et sportive : gymnases, espaces médicaux, espaces de détente, parcs ... permettant de créer du lien et du divertissement*

Au-delà des transports collectifs, l'un des critères essentiels au développement d'une politique de l'habitat plus durable sur le territoire est sa capacité à **garantir les différents services et équipements publics aux populations qui y résident.**

Les **groupes scolaires** font partie des équipements les plus cités. Une mobilisation importante en faveur de l'un des projets de **Meysieu** a d'ailleurs pu être observée avec une vingtaine de contributions favorables relatives à la réalisation de l'établissement du Rambion. Les participants rappellent aussi que les équipements publics nécessaires (crèches, écoles, centres sociaux ou MJC, équipements sportifs de proximité ou de plus grande importance) doivent être prévus a priori et non a posteriori des constructions immobilières. Un fonds de soutien de la Métropole serait souhaitable.

D'autres équipements dédiés aux loisirs, aux sports, et à la détente en plein air ont été sollicités, notamment dans les milieux urbains : squares, aires de jeux, parcs canins, gymnases ... Des habitants du quartier **Monplaisir dans le 8^{ème} arrondissement de Lyon** aimeraient par ailleurs que la place du Général André retrouve de sa superbe afin de redevenir un cœur de quartier accueillant, chaleureux et repensant les usages et mobiliers de cet espace (bancs, jeux, facilités ...). Plusieurs suggestions ailleurs sur la Métropole incitent aussi à déployer des équipements liés à l'usage de vélo (stationnements sécurisés, boîte à outils de réparation ...). La question du développement des bornes et équipements dédiés aux voitures électriques à également été posée.

Si ces équipements peuvent se révéler pertinents pour favoriser le développement de certaines communes périphériques, principales demandeuses en la matière dans le cadre de cette concertation, **quelques arrondissements de Lyon** sont aussi concernés. Alors que certains quartiers sont sur-fréquentés, génèrent des nuisances et appellent à la dé-densification, à l'inverse, la problématique de quartiers, notamment touristiques, qui semblent voir leur population disparaître interpelle les participants pour maintenir un dynamisme résidentiel.

Une **conservation et meilleure répartition des commodités seraient attendues**, afin de pouvoir trouver un juste équilibre des services publics et des résidents sur l'ensemble de la Métropole.

Enfin au regard des contributions reçues, deux cas de figure peuvent freiner l'installation durable des ménages (cf. défi 3) :

- La désertion des commerces et services de proximité dans leur quartier d'habitation, comme cela peut être constaté dans certains quartiers touristiques de Lyon notamment
- Leur absence dans des quartiers nouvellement créés : c'est le cas des villes intermédiaires qui cherchent à développer leur attractivité mais pour lesquelles la stratégie de développement économique prend du temps

- *“Aucun lieu de convivialité autour du médipôle de Villeurbanne, où pourtant tant de projets immobiliers voient le jour. Plus un bar, plus aucun restaurant, ... (...) De fait, on prend tous notre voiture pour rejoindre la zone commerciale la plus proche. On ne croise plus nos voisins, on ne se connaît plus.”*
- *“Pas de construction sans aménagement d'infrastructures (espace vert tout public, terrain multisport, terrain de jeu, etc ...) favorisant l'intégration des nouveaux arrivants et la rencontre entre habitants du quartier. L'absence de ces aménagements dans le cadre de ce projet et plus largement dans le quartier Bissardon nuit à la mixité sociale et à la solidarité.”*

- **La place de l'eau à repenser**

Comptabilisant près d'une trentaine de contributions, la place de l'eau interroge sur le territoire métropolitain.

Les idées clés

- *Préserver cette ressource et veiller à son utilisation raisonnée*
 - *en valorisant le rôle et la place de l'eau au quotidien*
 - *en limitant l'autorisation et le déploiement de piscines privées, le nettoyage des rues à l'eau etc.*
- *Prévenir les risques d'inondations et faciliter l'infiltration eaux pluviales dans une logique de résilience*
 - *être vigilant sur les zones fragilisées en limitant les nouvelles constructions et en renforçant les mesures de protection*
 - *en revérifiant les capacités réelles d'évacuation, notamment à l'aune de changements climatiques importants et plus dangereux*

Si son rôle et son importance ont été particulièrement mis en avant en matière de végétalisation et désimperméabilisation des espaces, d'autres aspects pourraient être pris davantage en compte, selon les citoyens qui se sont exprimés à travers deux grands enjeux :

Préserver la ressource en eau et veiller à son utilisation raisonnée

L'eau est une denrée rare qu'il convient de préserver. Tel est le message que souhaitent passer les citoyens qui se sont exprimés. Pour ces derniers, cela commence par reconnaître sa présence, son utilité mais aussi par sa valorisation à travers les trames bleues, ou encore via les schémas d'aménagement.

Au-delà, chacun invite la Métropole mais aussi ses habitants à adopter **une utilisation plus raisonnée**. Ainsi, quelques participants ont proposé par exemple que les **autorisations de construction de piscines privées soient limitées**. D'autres pensent que la Métropole pourrait inciter davantage les habitants à **installer des citernes de récupérations d'eaux de pluie** pour chaque nouvelle maison individuelle construite, mais aussi au pied des bâtiments collectifs dans la perspectives d'alimenter plus écologiquement des jardins ou plantations urbaines. Afin d'éviter le gaspillage de l'eau, quelques participants suggèrent que la **récupération des eaux usagées issues des appartements** (eaux de cuisine, de douche ?...) à des fins d'arrosage ou de réemploi divers soit envisagée dans la construction des nouveaux bâtiments comme cela peut se faire dans certains pays.

Par ailleurs, quelques citoyens invitent les pouvoirs publics à **limiter le nettoyage des rues à l'eau potable**, lequel est très consommateur rapport au service rendu, génère des nuisances sonores et abime certains revêtements.

Prévenir les risques d'inondations et faciliter l'infiltration eaux pluviales dans une logique de résilience

Au-delà du lien à faire avec les stratégies globales de désimperméabilisation des sols, quelques contributeurs ont proposé **que les noues retrouvent une place dans l'espace public** pour favoriser l'infiltration. Par ailleurs, des points de vigilances spécifiques pourraient être pris en compte en termes de **stratégie de constructions en zones inondables** notamment à proximité de Cuire le bas par exemple.

Le remplacement de maisons historiques par de hauts immeubles accroît selon quelques riverains le **risque de fragilisation des abords de la Saône**, et par extension les risques d'inondations.

D'autres suggèrent que les capacités réelles d'évacuation soient mieux analysées, afin de mettre en place les investissements nécessaires pour protéger efficacement les habitations pour tout épisode trentennal.

Cette remarque fait suite notamment à un épisode pluvieux conséquent observé en particulier à **Tassin la Demi-Lune** le 1^{er} juillet 2020, dans les quartiers Libération et Alai, lequel a entraîné de fortes inondations (plus de 800m cubes d'eau à évacuer : caves et rez-de-chaussée impactés, voitures inondées ...). A défaut de **repenser les capacités d'évacuation**, empêcher l'artificialisation des sols reste primordiale.

- **Améliorer la prise en compte de la santé et de la sécurité dans l'organisation du développement urbain**

Les idées clés

- *Un enjeu de lutte contre la pollution, notamment liée au trafic routier, et l'habitat indigne pour préserver la santé de tous*
- *Des pistes d'améliorations principalement tournées vers l'amélioration de la sécurité des déplacements piétons et cyclables plus qu'aux problématiques de délinquances*

En matière de santé

Préserver la santé des habitants passe par **deux grands leviers** selon les contributions reçues :

- **La lutte contre la pollution**, dont le développement des transports en commun et des mobilités actives sont en grande partie la clé dans le cadre du PLUH ;

- D'autres leviers hors PLUH sont évidemment à employer en complément, mais la réduction de la place de la voiture, lorsque cela est possible semble à privilégier. De même, **éloigner les constructions des lieux à fort trafic ou forte activité polluante** est nécessaire. En ce sens, plusieurs participants ont demandé à ce que la circulation en **centre-ville** soit désengorgée et la filtration des particules dans le **tunnel de la Croix Rousse** améliorée pour limiter l'exposition des riverains aux effets nocifs ;
- **La lutte contre l'habitat indigne** : aujourd'hui encore, de nombreux foyers vivent dans des conditions insalubres ou dégradées qui mériteraient davantage d'attention. Si construire de nouveaux logements pour répondre à la demande paraît pertinente dans certains cas, plusieurs contributeurs appellent à **ne pas négliger l'entretien et la réhabilitation des logements** dont la Métropole a la responsabilité (logements sociaux, logements étudiants, aires des gens du voyage ...)

En matière de sécurité

En matière de sécurité, les participants ont pointé majoritairement des pistes d'amélioration à envisager autour des déplacements piétons et cyclables plus que sur de réelles problématiques d'insécurité liées à des phénomènes de dégradation. En somme, les participants demandent principalement le **déploiement de pistes cyclables sécurisées** tout en améliorant la continuité du maillage notamment dans les zones les moins dotées, mais aussi des **trottoirs et cheminements piétons plus sécurisants** et plus fluides dans une logique de **traversées interquartiers en zones denses**.

- **Promouvoir un développement urbain économe de ses ressources et en matériaux, en limitant la production de déchets**

Les idées clés

- *S'engager à réhabiliter des bâtis existants avant d'envisager des constructions neuves*

Régulièrement, les contributeurs invitent la Métropole et les constructeurs à engager des **démarches de construction de logement plus vertueuses**. En ce sens, beaucoup aimeraient que des **stratégies de réhabilitation de l'existant prime sur la construction de bâtiments nouveaux**, notamment lorsque cela contribue à réduire les surfaces végétalisées.

Du côté des professionnels, de nombreux efforts semblent déjà être réalisés en la matière, notamment au regard des normes contraignantes existantes. Ces derniers souhaitent simplement alerter sur le fait que ce mode de constructions nécessite de nombreuses adaptations et qu'elles représentent aujourd'hui souvent un coût élevé à l'arrivée pour l'acheteur. Il convient donc selon eux de trouver le juste équilibre à fixer.

601 demandes de modifications du PLUH ont été formulées en matière de défi environnemental.



Premiers retours des élus lors des réunions publiques sur les attentes exprimées pour le défi environnemental

Espaces naturels, nature en ville, végétalisation et place de l'eau

La préservation des espaces naturels, de la nature en ville, voire une végétalisation plus importante des zones urbaines, sont des aspects qui ont été bien identifiés et pris en compte dans cette procédure de modification du PLUH.

Il est à rappeler que le déclassement d'**espaces protégés** ne peut pas faire l'objet d'une procédure de modification du PLU-H (cela relèverait d'une révision) et ne constitue pas un objectif de la Métropole. A l'inverse, le reclassement de certaines zones à urbaniser en zone agricole ou naturelle, ainsi que l'extension des protections de boisements ou d'espaces végétalisés par des outils déjà existants dans le PLU-H (espaces boisés classés, espaces végétalisés à valoriser notamment) seront proposés.

Concernant la végétalisation en bord des rues, un travail est mené par la métropole sur les arbres d'alignement afin d'apporter de l'ombre et de lutter contre les ilots de chaleur. Le **Plan canopée** est également mis en place depuis cette année pour aider les bailleurs sociaux et les copropriétés à végétaliser leur terrain. Par ailleurs, les différents projets de végétalisation ayant lieu à l'intérieur de certaines propriétés, il conviendrait de davantage les rendre visibles depuis l'espace public.

La création d'espaces verts et leur meilleur entretien seront poursuivis dans la continuité de ce qui a été engagé afin de **mieux considérer le sol et le vivant** dans la terre. Les méthodes de plantation seront alors révisées en faveur du maintien des qualités multiples des espaces verts. **Différents types d'aménagements verts peuvent être envisagés** afin de diversifier les végétaux en ville, par exemple, la création d'un square ou d'un parc, ou encore d'une forêt urbaine.

Ces mesures ne jouent pas seulement un rôle esthétique, elles agissent aussi sur le climat, la santé et la biodiversité. La question de la **végétalisation en façade** va être également travaillée. Le **projet au plein cœur de Lyon du parc des Balmes** est une véritable opportunité. Celui-ci traversera plusieurs arrondissements et va être remarquable dans son impact et dans la qualité d'aménagement. Les problèmes sanitaires engendrés par les essences des arbres sont entendus, mais il n'est pas envisagé de replanter des platanes à cause de la maladie du chancre coloré. Les demandes sur la **place des animaux** vont dans le sens de la politique menée, mais elles dépendent de l'existence de milieux, ce qui revient à la question de la végétalisation. Il y a aussi tout un enjeu de **perméabilisation des sols**, qui va être abordé en **changeant les matériaux et en créant des jardins d'eau** qui récupéreront les eaux de zones imperméables. Ces mesures sont essentielles afin de **gagner en résilience face aux événements pluvieux très forts**, lors desquels les réseaux d'assainissement sont saturés entraînant des rejets d'eaux polluées dans le Rhône.

La thématique de l'eau et de sa gestion renvoie à la politique de l'eau dans sa globalité et à l'important travail engagé par la Métropole sur la **perméabilité des sols**. Pour répondre aux inquiétudes émises concernant le **risque inondation**, des actions devraient pouvoir être réalisées quasiment à l'échelle de la propriété, en intervenant à la fois sur le coefficient pleine terre, et également sur la perméabilité des sols.

Densification, patrimoine et vie quotidienne

En matière de densification, la **question des hauteurs** et les besoins en **équipements publics** suscite une vraie prise de conscience de ces enjeux. Un travail sera mené pour mieux les intégrer dans les projets urbains. Il y a également un travail à faire sur la **lutte contre les divisions de logements**, en particulier sur le problème qui a été remonté sur la question des pavillons achetés puis divisés en nombreux petits logements.

Par ailleurs, les souhaits évoqués sur la **préservation du patrimoine correspondent à des efforts mis en œuvre et qui doivent être pleinement soutenus et perpétués, tels qu'au niveau du quartier des Etats-Unis ou Perrache**. La question posée sur les manières d'aménager ce patrimoine complexe et présentant des fragilités sur le plan énergétique est une préoccupation forte et ces discussions vont permettre de continuer à alimenter les réflexions.

Mobilités

Enfin, la question des mobilités a été soulevée à de nombreuses reprises. L'enjeu est de **ré-équilibrer les mobilités**, notamment entre les lieux de domiciles et d'activités, dans l'objectif de **limiter les nuisances** (pollution, bruit, encombrement ...). La priorité est de renforcer l'offre de transports en commun et d'apporter les conditions favorables à la mobilité active. Des concertations spécifiques aux nouveaux projets sont menées et le seront encore, notamment concernant les projets d'extensions des différentes lignes.

L'intérêt porté par les participants autour des questions sur le **vélo** et la **marche à pied** est également important. Des chantiers d'envergures sont déjà entrepris et d'autres sont à venir car cette thématique des mobilités actives correspond à des actions volontaristes de la Métropole. Dans les constructions neuves, les obligations de réaliser des surfaces de stationnement vélo seront doublées. Par ailleurs, la Métropole concourt à l'achat de vélos électriques.

Pour répondre à l'enjeu de la marche à pied, un élargissement de voiries, ou la création d'emplacements réservés sont prévus, et ces mesures s'accompagneront d'un développement de points d'eau dans la ville.

Sur la question du stationnement et des débats entre ceux qui veulent plus ou moins de parkings en centre-ville, il a été rappelé la tendance à la baisse du taux de motorisation sur Lyon et la zone centre. C'est pourquoi les normes de stationnement dans les nouveaux immeubles d'habitation seront réduites, pour favoriser l'usage des mobilités autre que la voiture ou l'auto-portage.



Défi de la solidarité : rééquilibrer l'offre de logement et les rendre plus accessibles demain

Si le défi de la solidarité mentionné dans le PLUH se veut résolument tourné vers le logement social, il apparaît que la question du développement de l'habitat dépasse clairement ce cadre.

- **Maintenir un haut niveau de production en garantissant une répartition solidaire de l'effort de construction**

Les idées clés

- *Soulager les communes rencontrant une surreprésentation de logements sociaux (comme par exemple Lyon 8, Vénissieux, Givors etc.)*
- *Tenir compte des situations de carence en foncier sur certains secteurs*
- *Rééquilibrer plus globalement l'offre de logements en général en repensant les logiques de densification et de construction notamment dans les zones périphériques*

Des propositions principalement tournées vers une meilleure mise en application de la loi SRU

Plus d'une centaine de contributions a été déposée sur ce sujet. Il en ressort globalement une invitation générale à **stopper la densification « déraisonnable » voire excessive** des communes. Des contributions dénoncent l'inadéquation de la production de logements avec l'espace disponible parfois insuffisant.

En effet, certaines communes semblent déjà saturées du fait d'une pénurie importante de foncier.

Par ailleurs, d'autres contributions mettent en avant l'inadéquation entre la nature des logements produits et les besoins des communes, quartiers,... Elles constatent sur certains secteurs un **manque de mixité et une surconcentration des logements sociaux** et s'inquiètent donc des perspectives à donner en la matière comme par exemple dans **Lyon 8** ou encore **Vénissieux, Givors** (avec 50% de logements sociaux) etc.

A l'inverse, des villes semblent présenter un déficit, à l'image de **Marcy l'Etoile, Corbas, Saint Didier au Mont d'Or ou encore Craponne** dont le pourcentage de logements sociaux est en dessous du seuil de 25% défini par la loi. Plusieurs contributions appellent ainsi à faire respecter la loi SRU.

Parallèlement, la question de l'accès au logement en général se pose : dans quels secteurs construire les logements de demain en répondant à la fois à un enjeu de lutte contre la densification souvent plébiscité par les habitants et l'objectif de limitation de l'étalement urbain ? Si les habitants des communes périphériques se disent prêts à recevoir de nouveaux arrivants, beaucoup insistent pour dire qu'il n'est nullement question que cela se fasse au détriment du cadre de vie, de l'aspect patrimonial, etc. ni pour reproduire les dysfonctionnements et le manque de nature des villes denses.

Aussi, chacun plaide pour **un rééquilibrage territorial des efforts de construction**, que ce soit en matière de logement social ou en matière de logement classique tout en respectant un cadre adapté aux besoins et contraintes de chacun. Le manque de données relatives à chaque territoire voire parfois le manque de dialogue en la matière a parfois été pointé comme freinant la mise en œuvre d'une politique adaptée en ce sens.

- *“ À vouloir saturer le secteur de logements sociaux on finit par créer des inégalités profondes dans notre ville et le 8ème arrondissement de Lyon en est saturé.”*
- *“ Il faut veiller à un équilibre géographique de manière à éviter toute constitution de futurs ghettos où l'on voit se développer aujourd'hui communautarisme, violence, pauvreté.”*
- *“ Concernant l'habitat et mixité sociale avec déploiement de secteurs à taille minimale de logements : Force est de constater que si nos procédures sont plus fines, plus rigoureuses et moins sujettes à contestation, nous sommes hélas dans l'incapacité de répondre aux objectifs que la loi SRU nous soumet. Plusieurs questions se posent : la limite administrative d'une ville est-elle le bon échelon ? Ne faudrait-il penser à l'échelle d'un bassin de vie ? Concevoir une nouvelle mutualisation à l'échelon non pas de la Métropole mais à l'échelle des Conférences territoriales des Maires semble être une piste intéressante.”*

- **Améliorer la qualité du parc de logement et du cadre de vie**

Les idées clés

- *Une qualité de logement et de cadre de vie qui doit être garantie dans tous les types de logements (classiques, sociaux ...)*

Pour l'ensemble des participants, **la qualité des logements est un enjeu quel que soit le type d'habitat** classique, social, temporaire.... **La lutte contre l'habitat indigne et l'insalubrité** a par ailleurs été mentionnée à plusieurs reprises. (cf. Défi 1)

Les citoyens qui se sont exprimés ont insisté sur l'importance de la qualité des bâtiments et de leur environnement proche pour le logement libre comme social. En ce sens, **la création de jardins et d'espaces partagés** semble être une bonne porte d'entrée pour faciliter la cohésion, la mixité et un environnement apaisé. Le cas de résidences de logements de ce type, très bien pensées a notamment été mentionné sur les communes de **Bron, d'Irigny dans le quartier des Yvours, et dans le 7^{ème} arrondissement de Lyon, dans le quartier des Girondins.**

Certains contributeurs ont également tenu à alerter la Métropole sur la **construction de résidences sur des terrains de moins en moins adaptés.**

- **Développer l'offre de logements à prix abordable, selon un principe de mixité sociale**

Les idées clés

- *Un souhait de plus de régulation face à une pression foncière et une spéculation qui rendent l'accès à la propriété de plus en plus complexe*
- *Accompagner le développement de logements alternatifs et solidaires (logements intergénérationnels, logements transitoires, logements solidaires...)*

Un souhait de plus de régulation face à une pression foncière et une spéculation qui rendent l'accès à la propriété de plus en plus complexe

De nombreux participants ont rappelé combien il était **difficile aujourd'hui de pouvoir accéder à la propriété** sur la Métropole Lyonnaise, notamment dans sa ville centre et ses proches périphéries. Avec un prix au mètre carré de plus en plus élevé, seule la location reste envisageable pour de nombreux foyers. Un constat également confirmé par les professionnels de l'immobilier qui indiquent **que la construction de logements explose dans les communes périphériques alors qu'elle s'effondre dans le centre, en zone dense**. La hausse des coûts du logement s'explique par la rareté des terrains et la spéculation foncière d'une part, et d'autre part par des normes de construction toujours plus exigeantes et le coût croissant des matériaux.

Si la démarche de logement à Bail Solidaire / BRS est saluée, beaucoup indiquent qu'elle ne bénéficiera qu'à « une infime partie de chanceux à bas revenus » et que cela ne sera clairement pas suffisant pour faciliter l'accès à la propriété de l'ensemble des ménages métropolitains le souhaitant.

Si des ménages se disent prêts à habiter davantage en périphérie pour trouver des prix abordables, beaucoup de questions et de paradoxes sont cependant soulevés par les participants quant à ce choix de vie tels que par exemple :

- Quelle cohérence par rapport à l'ambition de lutte contre l'étalement urbain ?
- Quelle cohérence par rapport à l'ambition de lutte contre l'usage de la voiture étant donné que toutes les villes périphériques ne disposent pas d'offres de transports robustes ni de bassins d'emplois suffisants ?

Les participants invitent donc la Métropole à **encadrer davantage les prix des logements** et à continuer à **proposer des facilités en termes d'accès à la propriété**, quitte à préempter certaines parcelles.

Accompagner le développement de logements alternatifs et solidaires

Au-delà de l'accès à la propriété, quelques contributeurs ont indiqué qu'il serait intéressant de **rendre l'accès au logement en général plus solidaire**, tant sur le plan financier que sur le plan des relations humaines. Ainsi, certains proposent notamment que des résidences puissent proposer à la fois :

- des **logements aux prix du marché** (à la location et/ou à l'acquisition) et **des logements à des prix plus adaptés** (en fonction des revenus notamment) ;
- de **développer l'aspect intergénérationnel** et de réaliser des projets de réhabilitation et de construction dans une logique de mixité sociale

- des **formes nouvelles d'habiter ensemble**, notamment via l'accompagnement et le soutien à l'installation de sociétés coopératives d'habitants reposant sur les principes suivants : absence de propriété individuelle et de spéculation, solidaire, coopérative, engagée, soucieuse du voisinage et de l'environnement. Pour ce faire, du foncier pourrait être mis à leur disposition.
- des **logements dits intermédiaires** pour les salariés ou encore la mise en place de logements sociaux intermédiaires locatifs (SACVL).

Ils évoquent également

- **la réversibilité des bureaux** en logements : toutefois les citoyens insistent pour que ces surfaces puissent bénéficier à des habitants résidents sur le territoire et non à des touristes comme c'est déjà le cas avec les locations de type Airbnb ; le **quartier de La Part Dieu** serait selon plusieurs contributeurs un lieu idéal pour convertir des locaux professionnels en logements.

- *«Réhabiliter plutôt que construire ; Créer des habitats partagés (SAS-coopératives d'habitants) porteurs de projets sociaux, réserver du foncier et des bâtiments (équipements et immeubles pour l'OFS et pour les habitats à caractères non spéculatifs).»*
- *“Le PLUH devrait intégrer une obligation de réversibilité technique des bureaux vers les logements.”*

- **Garantir l'accès au logement à toutes les étapes de la vie**

Les idées clés

- *Une insuffisance de logements en général qui en limite l'accès*
 - *un souhait de lutte contre la spéculation des coûts des logements et de faire usage de bâtiments vacants non utilisés*
- *Une attention particulière à porter aux jeunes, aux très précaires et aux gens du voyage*

Une insuffisance de logements en général qui en limite l'accès

Comme mentionné précédemment, répondre aux difficultés d'accès au logement des habitants du territoire de la Métropole est un enjeu, notamment dans les communes de l'hypercentre mais aussi pour les habitants des communes périphériques. Pour un certain nombre de citoyens ayant déposé une contribution, le coût du logement (à l'achat ou à la location) ne semble pas être le seul critère problématique. **La rareté des biens** disponibles est selon eux le second facteur qui pénalise l'accès au logement des ménages. Les contributeurs constatent que la demande de logement est forte sur le territoire et estiment que **de nombreux logements et bâtiments inoccupés sont insuffisamment mis à disposition** des ménages métropolitains.

Plus précisément, selon certains participants, le phénomène de location de meublés de tourisme de type AirBnB restreint, considérablement le nombre de logements qui pourraient être proposés aux ménages en recherche d'une résidence principale. Cela s'observe notamment dans les **quartiers très touristiques de Lyon** tel que le **centre historique de Lyon, dans les 1er et 5e arrondissements**. Les logements meublés sont les principaux biens disponibles à la location mais sont essentiellement destinés aux touristes et non aux résidents. Ces logements sont proposés à des loyers élevés, inabornables pour un usage de résidence principale. Des contributeurs pointent la nécessaire vigilance des élus de la Métropole sur ce sujet. : des actions de **lutte contre la recrudescence des logements de tourisme** sont appelées afin d'enrayer ce processus et de favoriser l'accès aux logements des ménages de la métropole.

D'autres contributeurs estiment que les nombreux bureaux inoccupés pourraient être convertis en logements à destination de locataires classiques afin d'augmenter l'offre de logements disponibles. Comme mentionné précédemment, l'une des solutions évoquées serait de mettre en place de nouveaux types de logements, en introduisant davantage la **notion de modularité des bâtiments**. L'idée, plusieurs fois abordée, et qui semble avoir été renforcée en ce contexte de crise sanitaire favorisant le recours au télétravail, est celle de la possible **réversibilité des bâtiments à destination professionnelle en logements notamment**. Ainsi, dans le **3^e arrondissement et dans le cadre du projet urbain de Confluence**, un appel à davantage de mixité fonctionnelle a été lancé afin d'envisager une reconversion de bureaux en habitations.

Une attention particulière à porter aux jeunes, aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite), aux très précaires et aux gens du voyage

Par ailleurs, conscients que les difficultés pour se loger concernent avant tout les foyers les plus défavorisés, plusieurs publics spécifiques ont été ciblés dans les contributions comme devant bénéficier d'une attention particulière. Majoritairement émises par des acteurs associatifs, les propositions visent principalement à prendre en compte les besoins et contraintes spécifiques des jeunes, des plus précaires face aux accidents de la vie, des personnes âgées ou souffrant d'un handicap mais aussi des gens du voyage.

Des suggestions spécifiques ont d'ailleurs été faites en direction des **personnes âgées**, comme le fait de geler certains terrains pour les générations futures, de **réintroduire des EHPAD en centre-ville à Décines**, par exemple, ou encore de promouvoir la construction **d'immeubles de logements partagés à Villeurbanne**.

De même, à Lyon, la **question de l'accessibilité des logements pour les personnes à mobilité réduite** est aussi ressortie comme un enjeu fort.

Enfin, plusieurs associations ont incité la Métropole à poursuivre les actions visant à continuer à « mettre à l'abri », les personnes, c'est-à-dire « à ne pas mettre les gens à la rue » en imaginant et développant des alternatives.

10 demandes de modifications du PLUH ont été formulées en matière de défi solidaire.





- **Le point de vue des élus sur les contributions du défi de la solidarité**

L'enjeu de concilier la maîtrise de la densification du territoire et de ses conséquences, et, dans le même temps, de la nécessité de produire des logements pour toutes et tous a été soulevée par les participants. Le territoire de la métropole de Lyon est attractif, la population continue d'augmenter et les prix des logements ne cessent de croître.

Pouvoir proposer des logements permettant de répondre aux besoins diversifiés des ménages, tout au long de leur vie, et dans un environnement ou un quartier auxquels ils aspirent est l'objectif central de la politique de l'habitat et du logement portée par la Métropole. Mais celle-ci vise et accompagne également le maintien des services publics et de la vie en ville. On observe par exemple que des familles quittent l'hyper-centre de Lyon, et que cela a un impact sur le maintien de services publics et notamment les équipements scolaires.

La Métropole agit sur les leviers permettant de produire de nouveaux logements mais aussi d'en réhabiliter, pour préserver les espaces naturels et agricoles, comme relevé par les participants à la concertation.

Pour répondre aux besoins de tous les ménages, la Métropole inscrit de nouveaux objectifs de production de logement abordable dans la modification n°3 du PLU-H.

Au regard de la tension entre l'offre et la demande de logements locatifs sociaux, **l'objectif de production de logements sociaux est augmenté à 6 000 logements par an**, afin de poursuivre le rééquilibrage de l'offre, déjà amorcé, entre les territoires Centre, Est et Ouest. Pour favoriser la production de logement social et atteindre l'objectif de 25% de logements sociaux qui leur est fixé par la loi SRU, les secteurs de mixité sociale mis en œuvre dans les communes concernées sont un levier important. Pour accroître l'offre de logements locatifs sociaux, la Métropole peut également intervenir en préemptant des logements qui ont été mis en vente.

L'enjeu majeur mentionné de **l'accès à la propriété** fait l'objet d'un nouveau dispositif de la Métropole, celui du **bail réel solidaire**, qui permet de dissocier la propriété du foncier de celle du bâti. Il devrait permettre de produire plus de logements abordables et d'apporter une solution efficace aux difficultés d'accès à la propriété à un plus grand nombre, en leur permettant d'acquérir un logement à un coût inférieur à celui du marché. La possibilité de produire des logements en bail réel solidaire sera inscrite dans le PLU-H.

Pour limiter l'ampleur du phénomène de la location des meublés de tourisme, soulevée par les participants, la Métropole vise à faire **respecter le nombre maximal des 120 nuitées par logement et par an autorisées.**

La réhabilitation du parc de logements existants est un autre défi

Dans les opérations d'ensemble, la Métropole souhaite désormais mettre **l'accent sur la réhabilitation des immeubles de logement plutôt que de les démolir**, ce qui est rendu possible par les évolutions importantes de techniques et matériaux de réhabilitation.

Le dispositif **Ecorénov** déployé sur le territoire propose également aux propriétaires de logement d'être accompagnés et financés pour leurs travaux d'écornovation.

Aider les personnes à accéder à un logement et à s'y maintenir, mais aussi répondre à des besoins spécifiques par une offre de logements adaptés est un axe fort pour la Métropole.

Malgré une politique ambitieuse de production d'offre d'habitat, le logement demeure en tension sur le territoire lyonnais. En 2020, le nombre de ménages en attente de logement social était dix fois supérieur au nombre d'attributions. Cela se répercute également sur le secteur de l'hébergement. Pour favoriser l'accès au logement des plus défavorisés, la Métropole est engagée dans une **démarche « logement d'abord »**.

Des opérations d'habitat spécifique sont réalisées sur le territoire avec pour objectif de proposer une réponse adaptée aux ménages pour lesquels les solutions traditionnelles de logement ne sont pas adaptées, (logements familiaux, structures collectives de logement accompagné et d'hébergement, offres d'habitat alternatives pour personnes âgées et pour personnes handicapées, etc.).

L'ensemble de ces objectifs s'inscrivent dans notre vision d'un développement équilibré de l'offre à l'échelle du territoire, de mixité et de qualité de vie.

L'ambition est de produire une ville au cadre de vie agréable, permettant de préserver des espaces de respiration et de permettre à chacun d'avoir accès à un logement.



Défi économique : Accompagner le développement de la Métropole par le maintien d'une activité commerciale et agricole diversifiée et de proximité

Véritable enjeu pour le développement des villes intermédiaires situées en périphéries, mais aussi pour le maintien de la vie de quartier

- **Favoriser le maintien des activités économiques diversifiées « dans la ville »**

Les idées clés

- *Un enjeu fort dans les quartiers touristiques de Lyon...*
 - *en favorisant la réinstallation et le maintien de commerces alimentaires notamment*
- *... mais aussi dans les nouveaux quartiers et quartiers réhabilités*
- *Un enjeu dans les communes de périphérie dans une logique de polarisation*
 - *en rééquilibrant l'offre de biens et services sur le territoire dans une logique de consommation de proximité et de répartition des emplois*

Un enjeu fort dans les quartiers touristiques de Lyon...

Parmi les participants, de nombreux habitants de Lyon vivant notamment dans les quartiers touristiques, ont indiqué voir disparaître leurs commerces de proximité au profit de commerces non alimentaires ou de meublés de tourisme, ou même de logements insalubres installés en rez-de-chaussée commerciaux. Ces remarques ont été observées à plusieurs reprises dans les **quartiers de Lyon 1, Lyon 2, Lyon 4, et Lyon 9**. Cette **désertion et ce manque d'activités essentielles** conduisent selon eux à un départ massif des familles vers d'autres quartiers, voir communes, **impactent la vie de quartier** et complexifient la vie en ville.

Au-delà des commerces de proximité, d'autres plaident pour **un meilleur maintien et soutien des activités artisanales** aujourd'hui menacées de disparition au profit d'établissements de restauration notamment.

Il conviendrait dès lors, selon ces participants, de garantir un environnement favorable notamment dans la prise en compte des contraintes inhérentes aux activités économiques implantées sur le territoire lyonnais : accessibilité, livraison, connectivité numérique etc.

- *“Le quartier du Clos Bissardon a perdu tous ses commerces en 30 ans. (...) . Il est urgent de rétablir un commerce de proximité à Bissardon.”*

... mais aussi dans les nouveaux quartiers et quartiers réhabilités

Le manque d'offre et de diversité commerciale a également été soulevé dans d'autres quartiers récents ou en cours de réhabilitation. Une **maîtrise des linéaires commerciaux par le PLU-H serait souhaitée**, afin de favoriser une ville vivante, permettant à chacun de bénéficier de commerce de proximité. Un **développement des rez-de-chaussée** a été proposé dans plusieurs arrondissements afin de permettre l'installation de commerces de proximité. C'est le cas notamment du **Vieux Lyon, du 7^{ème} arrondissement et le quartier des Girondins, le 1^{er}, 3^{ème}, le 8^{ème} arrondissement** vers Montchat par exemple (cours du Docteur Long, cours Richard Vitton/place Ronde ...) où les rez-de-chaussée sont vacants depuis plusieurs années déjà malgré l'installation récente de nouveaux foyers. Même constat du côté de **Villeurbanne** dans ses quartiers neufs situés à proximité de Léon Blum. Le prix élevé du foncier, ainsi que la faible disponibilité de locaux, voire la disparition progressive de zones industrielles, ont pu être évoqués comme des causes du manque de commerces et d'entreprises sur Lyon, incitant des participants à souhaiter un accompagnement par le biais du PLU-H.

Un enjeu dans les communes périphériques dans une logique de polarisation

Enfin, comme mentionné précédemment dans ce bilan, les communes ont fait part de leur souhait de voir l'offre commerciale déployée davantage en lien avec une politique ambitieuse de **redynamisation des centres bourgs et un développement de l'offre de transports en commun** afin d'attirer de nouvelles familles, de nouveaux emplois, etc.

Les habitants de plusieurs communes se sont exprimés en ce sens : **Meyzieu, Caluire-et-Cuire (quartier Bissardon), Cuire le Haut** (absence de rez-de-chaussée commerciaux), **La Mulatière, Poleymieux, Sathonay-Camp, Givors, Vernaison etc.** Dans d'autres villes, le **manque de locaux commerciaux** a aussi été souligné comme un frein (exemple : **Neuville S/Saône**).

- **Organiser un développement commercial équilibré et durable**

Les idées clés

- *Un enjeu de cohabitation entre habitants et entreprises dans une logique de lutte contre les nuisances et d'implantation durable des activités*
- *Un enjeu de répartition des commerces accessibles sans l'emploi de la voiture*

Pour les participants, l'enjeu d'un développement commercial équilibré et durable semble aller de pair avec l'enjeu de maintien des activités diversifiées dans la ville. En effet, au-delà de la diversité des produits et services qu'il convient de répartir à l'échelle locale, les citoyens attendent de la Métropole qu'il en soit de même à l'échelle métropolitaine afin d'assurer la **bonne répartition des emplois et faire des villes périphériques de véritables pôles résidentiels et d'activités attractifs**. Pour quelques-uns d'entre eux, limiter l'installation d'entreprises dans certaines zones sous couvert de protection de l'environnement sans proposer d'alternatives locales, c'est renoncer à des emplois, des stages pour les jeunes, etc. Par ailleurs, plusieurs entreprises se sont exprimées afin de trouver un terrain d'entente avec la Métropole et les riverains pour poursuivre leurs activités en bonne intelligence dans un contexte de lutte contre les nuisances tout en soutenant le maintien des activités. C'est le cas par exemple de Clemessy, Agra (Meyzieu) ou encore de l'Association des entreprises de **Meyzieu/Jonage/Pusignan "AIRM"**. Conscients des nuisances que peuvent générer leurs services, ces acteurs se disent prêts à s'adapter et trouver des solutions. Toutefois, ils aimeraient que la Métropole, en tant qu'aménageur de l'espace, **veille à dédier des espaces pour toutes les activités, en veillant à leur compatibilité**, afin que leurs investissements passés et à venir ne soient pas fragilisés. C'est aussi ce que suggèrent quelques habitants de **Givors**, lesquels soulignent un **manque de planification et d'organisation plus globale des zones d'activités** induisant notamment des implantations peu adaptées d'entreprises, pouvant causer des nuisances pour les riverains.

“L'implantation des nouveaux commerces ne doit pas être réservées aux seuls secteurs centraux de la Métropole (...) dès que l'on s'éloigne des centres urbains, la vie de quartier est moins présente, ce qui génère de fait des déplacements plus nombreux, et pas forcément en transports en commun ou vélo selon la qualité de la desserte de ces quartiers périphériques.”

Les acteurs de l'économie ont également indiqué qu'il était important de se saisir du sujet de développement commercial équilibré et durable le plus en amont possible et en concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour s'assurer d'apporter une réponse cohérente aux besoins du territoire mais aussi aux attentes et craintes de chacun. En complément, une étude des besoins précis en la matière serait intéressante à lancer pour mieux **identifier les zones déficitaires**.

Enfin, l'importance de **développer des circuits courts**, de soutenir les entreprises locales afin de favoriser « le dernier kilomètre » a été évoqué.

- **Accompagner et valoriser l'activité agricole périurbaine**

Les idées clés

- *Protéger et sanctuariser les zones existantes ainsi que les zones naturelles*
 - *par des mécanismes de protection juridiques principalement (classement, ...)*
- *Soutenir le développement de l'agriculture sur ces espaces dans une logique d'accessibilité et de circuit court*
 - *en réservant des espaces dédiés*
 - *en proposant des subventions, des formations, des incitations ...*

Concernant cette dernière orientation, plusieurs pistes d'actions ont été proposées par les participants : protéger et sanctuariser les dernières zones existantes en la matière, soutenir ce type d'activité mais aussi imaginer des solutions plus souples, plus localisées, dans les cœurs de ville pour encourager l'agriculture urbaine. Près de 80 contributions ont été recueillies en ce sens.

Protéger et sanctuariser les zones existantes ainsi que les zones naturelles

La protection des dernières parcelles agricoles ou naturelles revêt un enjeu fort pour un certain nombre de contributeurs et ce pour plusieurs raisons : limiter la densification et l'artificialisation des sols, laisser une place à la nature et préserver sa biodiversité, conserver un lien à la terre et valoriser les bienfaits qu'elle offre dans une logique de pédagogie, retour aux sources etc.

Plusieurs secteurs ont ainsi été pointés comme devant être préservés à tout prix face à l'urbanisation et la construction de logements croissantes sur ces espaces.

Il s'agit notamment de l'exemple de **Caluire et Cuire** pour lequel des riverains proposent **de sanctuariser 3.7h de la zone Terre des Lièvres** en créant des jardins familiaux en agriculture biologique, celui de **Corbas** où un certain nombre de terres agricoles situées sur le plateau des Grandes Terres (lieu-dit Laye nord, Laye sud, Chambarras) pourraient passer de "zone à urbaniser" (AU2) à "zone agricole" (A2) permettant de sanctuariser la vocation agricole de quelques parcelles complémentaires ou encore de **Francheville** où quelques habitants proposent de mettre en oeuvre une politique de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PENAP) ou autre solution équivalente notamment dans le secteur en limite de **Chaponost**, au-dessus de l' Yzeron, en limite de **Brindas** et **Craponne**, etc. Des propositions similaires ont été notées également sur **Lyon 3**, **Lyon 4** (clos Savaron, rues Henri Chevalier, Deleuvre, Hénon, Cuire) et **Lyon 7**, **Lissieu**, **Montanay**, **Curis-au-Mont-d'Or**, **St-Cyr-au-Mont-d'Or**, **Saint-Didier-au-Mont-d'Or**, **Rillieux la pape**, **Villeurbanne**, **Vaulx-en-Velin**, **Decines**, **Saint-Genis-de-Laval**, **Albigny**, **Mions** ...

D'autres suggèrent également que plusieurs parcelles naturelles et/ou boisées puissent bénéficier d'une attention similaire. Il s'agit par exemple d'une parcelle située dans la **Monté de Génovéfains à Lyon**, laquelle mériterait selon quelques riverains d'être classée en espace boisé classé pour préserver son accès restreint, sa biodiversité mais aussi son histoire étant donné que son verger constitue la dernière trace de l'activité agricole du refuge Saint-Michel. D'autres pensent que la protection d'espaces naturels et de leurs lisières est essentielle pour préserver les qualités de ces espaces et installer des zones de transitions importantes entre l'urbain et le végétal (exemples cités : **Jonage**, ...). La mise en place de zonages spécifiques a été plébiscitée en ce sens.

Soutenir le développement de l'agriculture sur ces espaces dans une logique d'accessibilité et de circuit court

Compte-tenu de la rareté des terrains, plusieurs contributeurs ont suggéré que la Métropole envisage d'intégrer des zones agricoles en ville par le biais de jardins partagés, de parcs avec des arbres fruitiers et des comestibles, des lieux où le compost est réalisable et valorisable ... permettant ainsi, sur de petites surfaces, de faciliter **l'implantation d'une agriculture urbaine accessible à tous**. Le côté pédagogique, convivial et partagé serait par ailleurs particulièrement recherché.

Une autre approche, plus ambitieuse consisterait à soutenir davantage les agriculteurs qui s'engagent vers une agriculture plus raisonnée et locale afin de contrer la disparition des espaces cultivables au profit de logements bétonnés. L'idée serait ainsi de **proposer une aide (financière et/ou de formation), à tout agriculteur qui fait le projet de s'installer en exploitation biologique et de pratiquer des circuits courts**.

Quelques exemples de lieux qui pourraient correspondre à cette logique ont été cités comme à **Neuville sur Saône** (lutter contre la démolition de petites fermes et installer des personnes motivées à pratiquer l'éco-culture) ou encore sur **Saint-Didier-au-Mont-d'Or** (Vallon de Favril, Vallon de Seignes ...) ou encore dans des communes comme celles de **Corbas, Bron**... Une certaine disparité entre les territoires a été notée, l'exemple pris étant celui de la commune de **Givors**, pour laquelle il est apparu comme difficile d'attirer des producteurs, faute de revenus des ménages et donc de moyens économiques suffisants.

28 demandes de modifications du PLUH ont été formulées en matière de défi économique.



- **Le point de vue des élus sur les contributions du défi économique**

Les activités commerciales dans les centres villes ou centres-bourgs ont bien été identifiées comme enjeu fort de ce PLU-H, afin de maintenir une vie économique et une animation locale, de favoriser la proximité, réduire les déplacements et éviter de se rendre en voiture dans les zones périphériques.

Il a été rappelé que l'un des **objectifs de la Métropole est de développer l'activité commerciale, artisanale voire industrielle**. Plus spécifiquement concernant les activités dans le 7^{ème} arrondissement, la question de l'accès à certains commerces va être travaillée de même que dans d'autres arrondissements ou encore sur les autres polarités du territoire. Sur l'enjeu des **locaux d'activités avec des loyers abordables**, le PLU-H veillera à préserver des secteurs qui permettent d'accueillir les activités dans des locaux actuellement vacants, ou de créer une offre nouvelle.

Sur la question de la préservation des terres agricoles en zone maraîchère, le PLUH ne reviendra bien évidemment pas sur ce point : ce sont des espaces à vocation agricole pérennisés par la classification en zone A, dont certains sont compris dans des périmètres de protection des espaces naturels et agricoles périurbains (PENAP). Le maintien de jardins familiaux sera privilégié.

PARTIE 3

BILAN DES DEMANDES DE MODIFICATIONS

En plus de tous les avis exprimés par les habitants lors de cette concertation, certains ont souhaité demander des modifications du PLU-H.

Les demandes de modification, **au nombre de 1595**, ont été définies en **5 catégories** :

- 22 % des observations (soit 351) sont considérées comme prioritaires, ont été instruites et sont pour la plupart prises en compte dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique
- 43 % (soit 686) ne peuvent être traitées dans la modification n° 3 et seront étudiées lors d'une procédure ultérieure d'évolution du PLU-H car elles nécessitent une instruction technique plus poussée, impossible sans remettre en cause le planning prévu de la modification n° 3,
- 7 % (soit 112) ne sont pas conformes aux orientations stratégiques définies dans la délibération du 15 mars 2021,
- 8 % (soit 127) dépassent le cadre réglementaire d'une modification du PLU-H et sont donc juridiquement non recevables car elles relèveraient d'une procédure de révision,
- 20 % (soit 319) sont hors champ du PLU-H et ne peuvent donc être traduites réglementairement dans le document du PLU-H.

Pour les 2 premières catégories, 601 concernent le défi environnementale, 10 le défi solidarité et 28 le défi économique.

Les demandes de modification prioritaires, qui feront l'objet de propositions d'évolution du PLU-H à l'occasion de l'enquête publique de la modification n°3, **porteront notamment sur** :

- pour le défi environnemental : extensions de protections des boisements (espaces boisés classés (EBC) et espaces végétalisés à valoriser (EVV), ajustements de zones naturelles ou agricoles ou continuités écologiques (terrains urbains cultivés et terrains non bâtis pour le maintien des continuités écologiques (TUCCE)), de cheminements piétons à préserver ou à créer et d'éléments bâtis à préserver (EBP), ajustements à la baisse de densité et de hauteur dans certains quartiers afin de préserver leur caractère et leur identité, d'extension de périmètre d'intérêt patrimonial (PIP), des précisions sur les toitures végétalisées...

- pour le défi solidarité : création de secteurs de taille minimale de logement pour lutter contre les divisions abusives de logements ou création de réservations pour logement social,
- pour le défi économique, inscription de linéaire commerciaux ou toutes activités.



LES PROCHAINES ETAPES

- Arrêt du bilan lors du conseil métropolitain du 27 septembre 2021
- Poursuite de l’instruction de toutes les demandes de modifications et analyse de tous ces avis pour enrichir les politiques publiques et les intégrer éventuellement à une prochaine procédure d’évolution du PLUH.
- Réunion publique pour faire un retour sur cette concertation (octobre 2021)
- Enquête publique sur le projet de modification n°3 (début 2022)

