

Agglomération lyonnaise  
Beaujolais  
Boucle du Rhône en Dauphiné  
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain  
La Dombes  
Loire Centre  
Monts du Lyonnais  
Nord-Isère  
Ouest lyonnais  
Rives du Rhône  
Roannais  
Sud Loire  
Val de Saône-Dombes

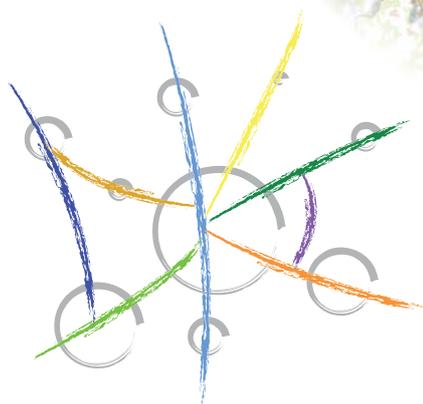
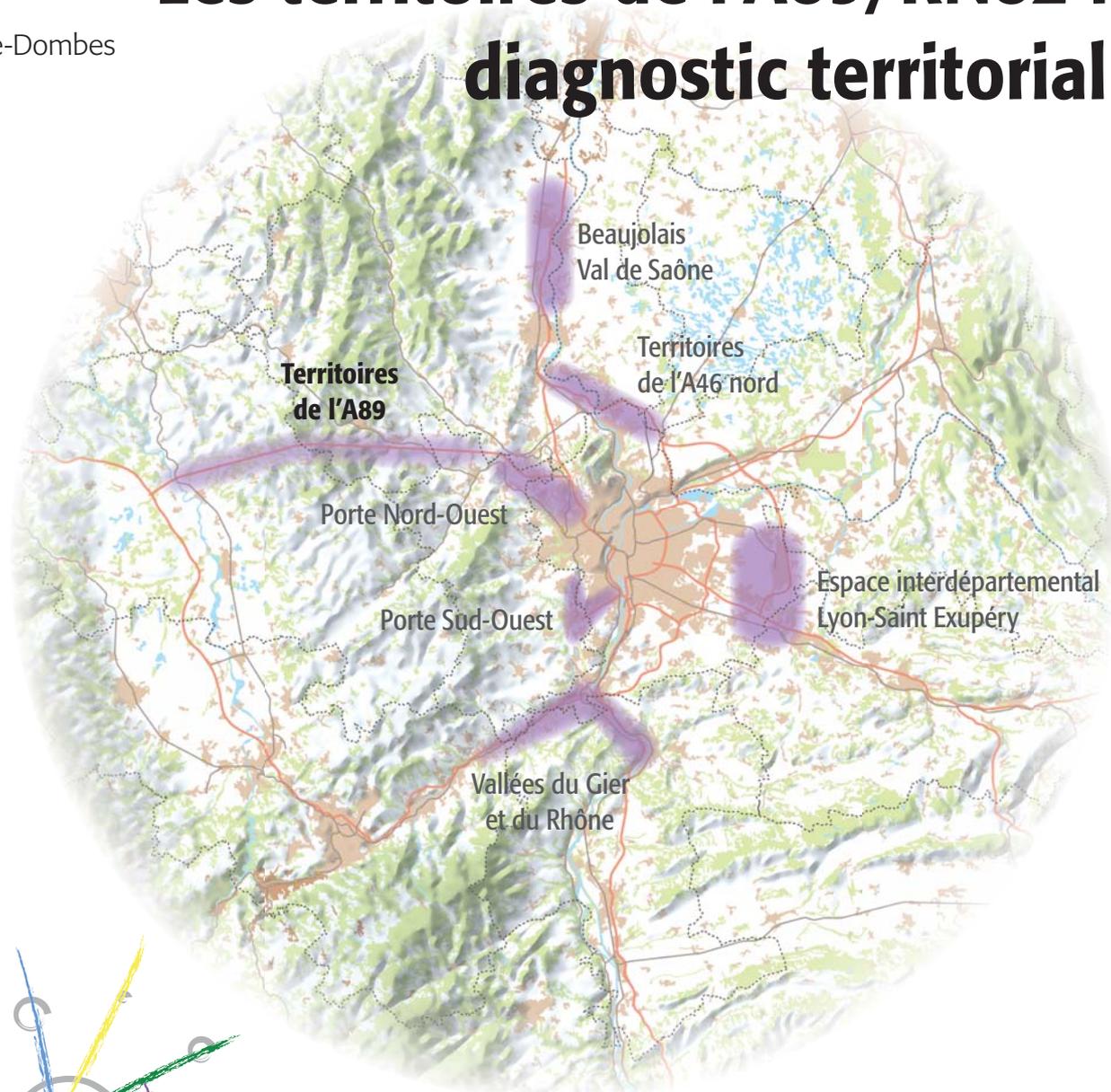
**Agence** d'urbanisme  
pour le développement  
de l'agglomération lyonnaise



*Espaces d'interface métropolitains*

Inter-Scot - Mai 2013

# Les territoires de l'A89/RN82 : diagnostic territorial



Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

**epures**  
Agence d'urbanisme de la région stéphanoise



# Sommaire

<b>AVANT PROPOS</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
<b>DEPLACEMENT/ACCESSIBILITE</b>	<b>11</b>
Une accessibilité encore conditionnée par la topographie	12
A89 et accessibilité des territoires	16
<b>DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUE ET RESIDENTIELLE</b>	<b>21</b>
Un espace qui va se rapprocher de l'agglomération lyonnaise	22
Un renforcement des dynamiques périurbaines	24
Une dichotomie ouest-est marquée	26
Des dynamiques résidentielles et immobilières bouleversées	28
<b>GRANDES DYNAMIQUES ECONOMIQUES A L'ŒUVRE</b>	<b>31</b>
Des profils et des dynamiques économiques différents d'un territoire à l'autre	32
Une offre commerciale segmentée et polarisée	36
Des activités logistiques encore peu présentes	38
Une dynamique de construction de locaux portée par trois pôles	40
Une offre foncière dispersée au sein de zones d'activités locales	44
Des dynamiques économiques contrastées	46
De nouveaux sites d'intérêt métropolitain	48
<b>ESPACES NATURELS ET AGRICOLES</b>	<b>57</b>
Entre Loire et Rhône, un territoire sur une ligne de partage des eaux	58
Une situation agricole représentative des évolutions nationales	60
Richesses et vulnérabilités agricoles face à l'arrivée de l'A89	62
<b>SYNTHESE</b>	<b>65</b>
Un changement de représentation du territoire chez les acteurs locaux	66
Une reconfiguration et une augmentation de l'offre d'espaces à vocation économique	68
L'A89, outil de revitalisation économique	72
Les défis majeurs à relever	74
Un territoire qui jouera dans les équilibres métropolitains	75
<b>ANNEXES</b>	<b>77</b>
Les sites d'activités d'intérêt métropolitain : fiches d'identité et analyse	78
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>88</b>



# Avant propos

En mai 2010, dans le cadre de la rencontre des présidents, les élus des Scot ont fixé comme priorité le renforcement du travail coopératif sur les espaces à enjeux aux limites des Scot.

Ces espaces, situés à la frontière de plusieurs Scot, prennent aujourd'hui le nom d'Espaces d'interface métropolitains (EIM). A travers l'inter-Scot, les études EIM visent :

- à mettre à même niveau de connaissances des dynamiques territoriales à l'œuvre depuis dix à vingt ans et des projets structurants inscrits aux Scot ;
- à insuffler un dialogue et initier des démarches partenariales aux limites de plusieurs territoires.

Après deux premières études sur l'A46 Nord et sur les territoires autour de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne s'intéressent aujourd'hui aux territoires autour de l'A89.

Une journée de lancement de l'étude a eu lieu le 23 septembre 2011 à Riorges, près de Roanne. Cette rencontre a permis aux participants, au-delà de la visite du chantier, de préciser les enjeux de la démarche.

Le 21 juin 2012, à Tarare, l'Agence d'urbanisme de Lyon a restitué les premiers résultats de cette étude aux élus concernés par le tracé de l'infrastructure.



# Introduction

Le maillon de l'A89, entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny, s'inscrit dans le programme de travaux entre l'A72 (Nervieux) et l'A46 (Quincieux). Déclaré d'utilité publique en 2003, il a été inauguré le 19 janvier 2013.

## Un relief contraignant

Positionné sur les contreforts est du Massif central hercynien granitique, ce nouveau segment autoroutier traverse, d'ouest en est, sur quelques kilomètres, une partie de la plaine alluviale du Forez, au sud du seuil de Neulise, dans le département de la Loire.

Avant l'entrée dans le département du Rhône, entre les communes de Néronde et de Violay, le relief s'élève nettement, passant à un territoire de moyenne montagne (mais n'excédant toutefois pas 900 mètres d'altitude), entre les Monts du Beaujolais au nord et les Monts du Lyonnais au sud. Ce relief de moyenne montagne alterne alors avec quelques sillons étroits, selon une direction structurale sud-ouest/nord-est, tels celui de la Brévenne.

Ce sillon rejoint la vallée d'Azergues, orientée nord-ouest/sud-est, entre les communes de L'Arbresle et de Lozanne. Cette zone accidentée y est alors moins prégnante. En effet, le massif hercynien a été nivelé par une surface d'aplanissement miocène constituant le plateau de l'Ouest lyonnais, marquant l'entrée dans l'agglomération lyonnaise.

Cette géographie contraignante a impliqué la construction d'ouvrages d'envergure de type viaducs et tunnels.

## Une infrastructure aux nombreux ouvrages

Ce nouveau tronçon représente 49,5 km d'infrastructure nouvelle, dont 18 km dans la Loire et 31,5 km dans le Rhône. Il comporte sept diffuseurs dont un situé à la bifurcation de Fleurieux-sur-L'Arbresle avec l'antenne de L'Arbresle (3,5 km).

De 2x2 voies, il peut potentiellement être élargi à 2x3 voies entre Tarare Est et La Tour-de-Salvagny. Pour défier les contraintes de relief, onze ouvrages ont été nécessaires : trois tunnels (5,5 km au total) et huit viaducs (1,8 km au total). L'investissement est de l'ordre de 1,5 à 1,7 milliard d'euros.

## Une approche multiscale

Les impacts et les enjeux liés à l'A89 sont à étudier à plusieurs échelles : nationale, régionale, métropolitaine et locale (intercommunalité/communes).

L'A89 est d'abord une opération nationale de liaison ouest/est :

- la Transeuropéenne, de l'Atlantique à l'Europe centrale, en passant par Clermont-Ferrand, Lyon et Genève ;
- « l'autoroute des présidents », un outil de désenclavement du Massif central dans le cadre d'une géographie contrainte.

L'A89 permet ensuite un rapprochement Auvergne/Rhône-Alpes :

- en temps, de Clermont-Ferrand et Lyon ;
- en termes de relations socio-économiques, plus marquées entre quatre pôles urbains majeurs : Clermont-Ferrand/Roanne/Saint-Etienne/Lyon.

### Périmètre d'étude

#### 274 communes

- 19 EPCI
- 3 conférences des maires du Grand Lyon
- 6 Scot
- 2 Départements (2 bassins versants)

#### Population (2007)

- 500 000 habitants  
(soit 18 % de la population inter-Scot de la métropole lyonnaise)
- 370 000 habitants (hors des trois conférences des maires du Grand Lyon).  
Densité : environ 100 hab./km<sup>2</sup>

\* Créées en 2002, les conférences des maires sont des instances de concertation, des espaces de débat, de propositions et d'initiatives au sein du Grand Lyon.

L'A89, enfin, renforce le rayonnement de la métropole lyonnaise à l'ouest. L'autoroute est, en effet, susceptible :

- de favoriser le développement du Roannais ;
- de rééquilibrer le rayonnement métropolitain sur sa partie ouest.

#### Une opportunité de développement

L'infrastructure apporte une réponse longtemps attendue par les acteurs du bassin roannais en matière de sécurité et de fiabilité des liaisons routières entre Roanne et Lyon. Elle offre une meilleure connexion aux grands axes de circulation et un rapprochement avec l'agglomération lyonnaise. Elle peut contribuer à détourner une partie du transit de l'agglomération stéphanoise et de la vallée du Gier.

Quelques scènes de rencontre (EPCI, Scot, inter-Scot) et quelques projets (zones d'activités à proximité des diffuseurs de l'A89) existent déjà. Dans sa phase d'élaboration, la réalisation de l'autoroute n'a pas permis de dialogue et, *a fortiori*, la mobilisation autour d'un projet partagé par les différents territoires concernés. L'infrastructure pourrait constituer un « trait d'union » permettant à ces derniers de travailler en concertation.

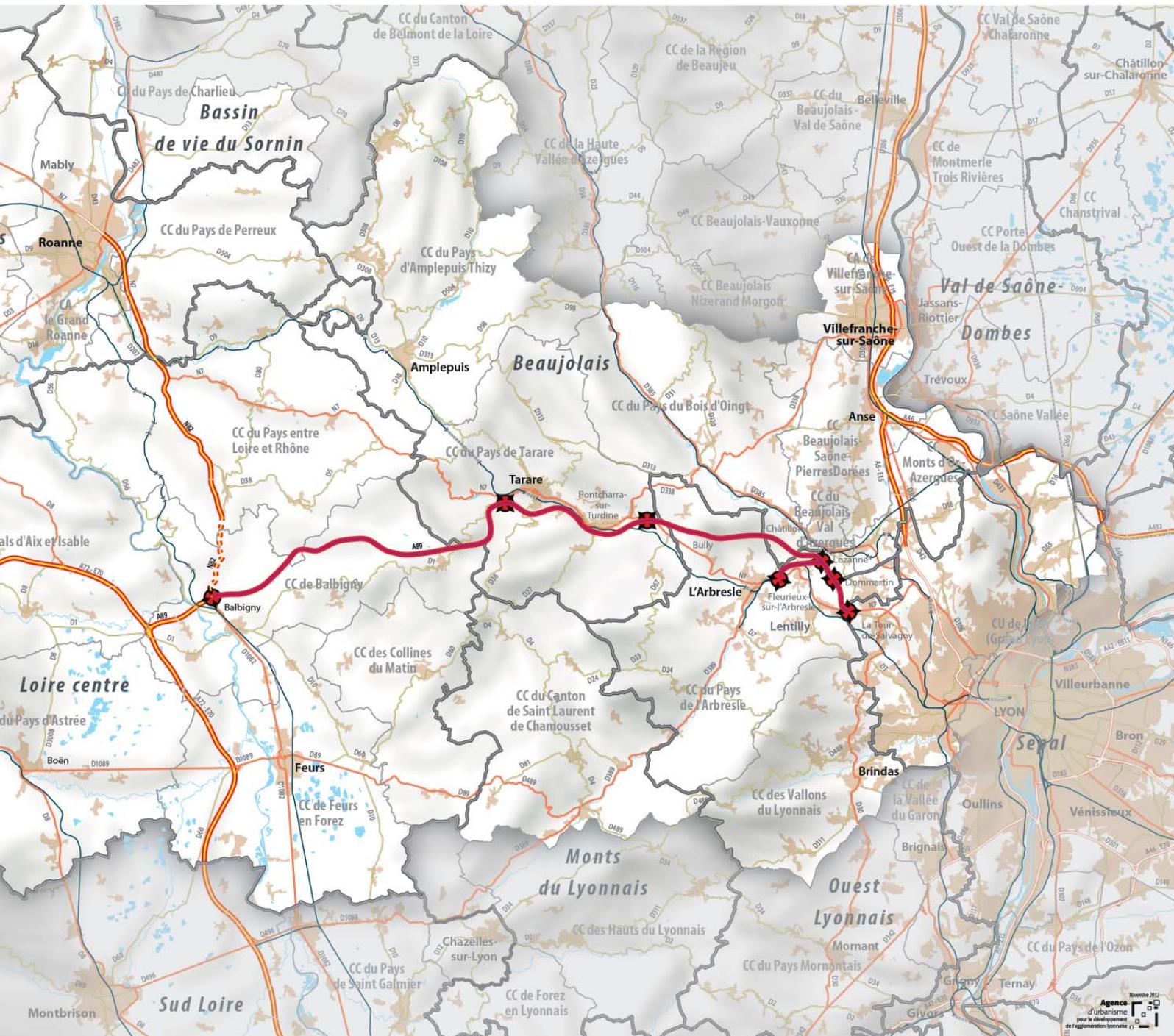
#### Un large périmètre d'étude

Le périmètre d'étude a été proposé par l'Agence d'urbanisme de Lyon et validé par les treize Scot de l'inter-Scot.

Ce périmètre circonscrit les territoires directement impactés par l'infrastructure. Dans un souci de recueil statistique pertinent, ce périmètre intègre les différentes intercommunalités concernées. Il s'appuie, pour le Grand Lyon, sur les trois conférences des maires\* les plus proches du débouché Est de l'A89. Il s'agit, en l'occurrence, des conférences Val de Saône, Ouest Nord et Val d'Yzeron, géographiquement les plus proches de La Tour-de-Salvagny.



## Périmètre d'analyse de l'Espace d'interface métropolitain A89/RN82



*Nota bene* : Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, le nombre d'EPCI du Scot Roannais a changé sans faire évoluer son périmètre. De six en 2012, il compte deux EPCI en 2013 : la Communauté d'agglomération du Roannais (Roannais Agglomération) et la Communauté de communes du Pays d'Urfé.

Dans la présente étude, les chiffres concernant la Communauté d'agglomération du Roannais sont à lire au sens de Grand Roanne (6 communes). Ce complément est valable pour l'ensemble des cartographies.



# Déplacements/accessibilité

## Une accessibilité encore conditionnée par la topographie

**Le relief accidenté du territoire d'étude est une donnée clé pour comprendre l'organisation du réseau routier. Certes, la mise en service de l'A89 va apporter une nette amélioration notamment pour les trajets supérieurs à dix ou vingt kilomètres. Mais le réseau secondaire, faiblement maillé et accidentogène, devrait continuer d'acheminer un trafic important. La RN7, au profil difficile, devra assumer un lourd trafic d'échanges quotidien sur sa partie rhodanienne, entre Lyon et Tarare.**

### Chiffres-clés

Les services techniques du Département du Rhône ont mené, en 2010, une enquête origine-destination auprès d'automobilistes, sur un barrage de la RN7, situé à l'est de Tarare.

- Le matin, en heure de pointe, 20 % des voitures vont à Roanne, dans un sens. Pour une part importante, les automobilistes viennent des villes voisines de Pontcharra-sur-Turdine et de L'Arbresle.
- Dans l'autre sens, 20 % des automobilistes, en provenance de Tarare même, vont sur Lyon-Villeurbanne. Le transit automobile, de bout en bout, entre Roanne et l'agglomération lyonnaise, est donc marginal.

On enregistre les trafics poids lourds quotidiens suivants :

- 1 500 sur la RN7
- 1 000 sur la RN82,
- 1 300 à l'ouest de L'Arbresle,
- 2 000 à La Tour-de-Salvagny.

### Un territoire bordé par de grands axes autoroutiers nord-sud mais des échanges est-ouest contraints par le relief

Le périmètre d'étude est cadré, à l'est, par les autoroutes A6 et A7. Elles traversent l'agglomération lyonnaise via le tunnel de Fourvière, point de congestion majeur et régulier du trafic routier.

À l'ouest, il est desservi, dans sa partie ligérienne, par les axes routiers rapides RN82 et A72.

Au nord-ouest, la RN82 a progressivement été aménagée en voie express 2x2 voies, entre l'agglomération roannaise et Neulise. La section très accidentogène, de six kilomètres entre Neulise et le diffuseur de Balbigny, n'est toutefois pas à 2x2 voies. Son élargissement est évoqué pour l'horizon 2016. Au sud de Balbigny, la RN82 devient une route départementale en 2x1 voie avec zones de dépassement. Elle relie l'agglomération stéphanoise en traversant Feurs et Montrond-les-Bains.

L'A72, qui lui est parallèle depuis Balbigny, permet une liaison plus rapide avec l'agglomération stéphanoise.

D'est en ouest, deux axes routiers principaux assurent, « en diagonale », la liaison entre le corridor ligérien RN82/A72 et le département du Rhône. Ce sont la RN7, entre Roanne et La Tour-de-Salvagny, et l'ancienne RN89, reliant Feurs, Sainte-Foy-l'Argentière et L'Arbresle.

### La RN7 offre des conditions de circulation difficiles

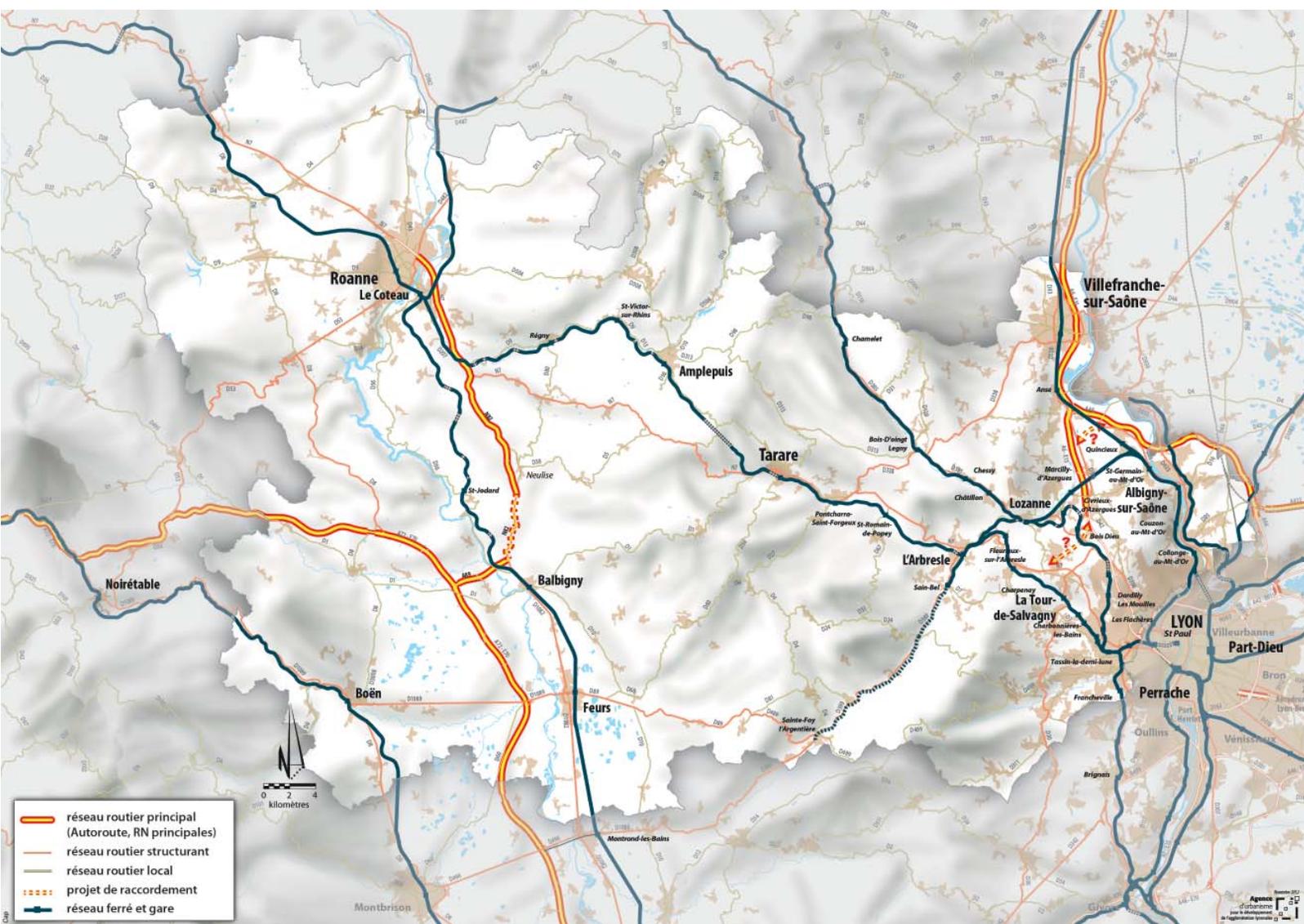
La RN7 est historiquement la plus longue route nationale en France. Créée au XIX<sup>e</sup> siècle, elle relie Paris et la frontière italienne. Elle franchit les reliefs des Monts du Lyonnais. Par conséquent, son tracé en 2x1 voie, avec des zones de dépassement, comporte des pentes importantes et des virages serrés. Ces contraintes imposent une limitation de vitesse à 30 km/heure sur plusieurs centaines de mètres.

Ces secteurs sont non seulement des points de ralentissement inévitables sur l'itinéraire. Ils sont aussi des secteurs où l'altitude entraîne des conditions de viabilité hivernale difficiles.

Le Col du Pin Bouchain, qui culmine à 760 mètres d'altitude, a été classé parmi les cinquante principaux points noirs du réseau routier national. Des travaux de sécurisation (revêtement, signalisation, suppression de zones de dépassement) ont été récemment menés entre ce col et la vallée de la Turdine, à l'ouest de Tarare.

La RN7 reste encore un itinéraire potentiellement accidentogène. Elle fait l'objet d'incertitudes quant à son usage saisonnier. Elle s'avère pénalisante pour des déplacements réguliers et d'autant plus pour le transport de marchandises. L'A89 est présentée comme une bonne alternative de fiabilité et de sécurité à la RN7.

## Les réseaux de transports routiers et ferroviaires avant la mise en service de l'A89



### La RN7 enregistre un trafic d'échange entre Tarare et l'agglomération lyonnaise

Sur la partie ligérienne de la RN7, le nombre de véhicules par jour est de l'ordre de 8 000 (dans les deux sens). Mais il double voire triple à l'est de Tarare (19 000 véhicules par jour). Il augmente encore progressivement à l'approche de l'agglomération lyonnaise pour atteindre 27 000 véhicules à La Tour-de-Salvagny. Ceci témoigne d'échanges plus importants entre les secteurs de Tarare et l'agglomération lyonnaise qu'entre Tarare et l'agglomération roannaise.

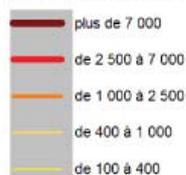




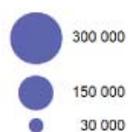
## Flux domicile-travail entre EPCI en 2008

### Flux Domicile / Travail par EPCI en 2008

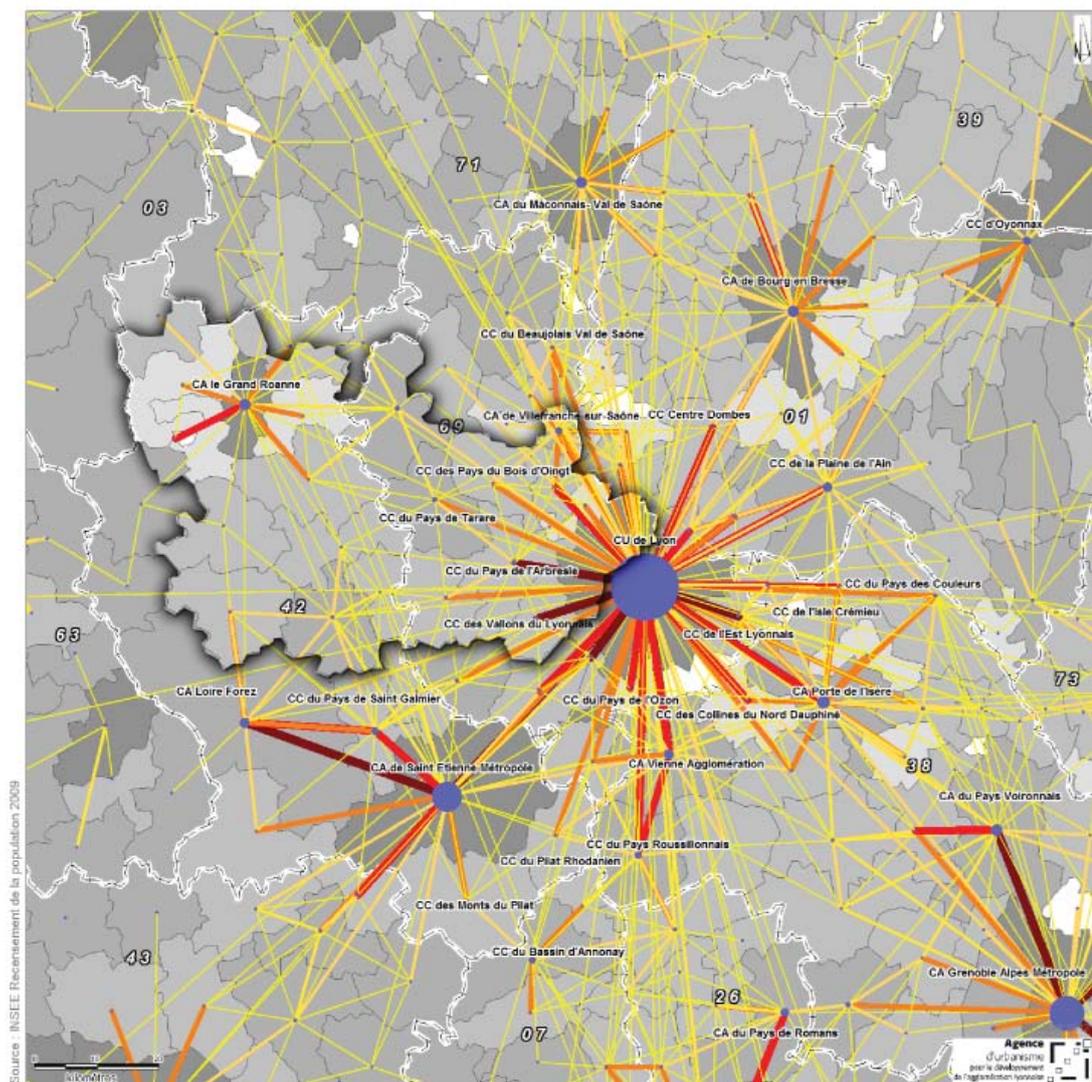
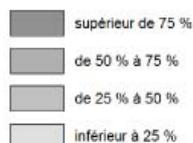
nombre de déplacements :



Flux interne à l'EPCI



Ratio des actifs 2008 travaillant dans l'EPCI par rapport à la somme des actifs ayant un emploi résidant dans l'EPCI



### Déplacements domicile-travail en relation avec le Grand Lyon en 2008

- Communauté de communes du Pays de L'Arbresle : 7 400 actifs sortants et 1 500 entrants ; 11 000 emplois (salariés (S) et non salariés (NS))
- Communauté de communes de Tarare : 1 500 actifs sortants et 600 entrants ; 9 000 emplois (S+NS)
- Grand Roanne : 370 actifs sortants et 250 entrants ; 30 000 emplois (S+NS)
- Communauté de communes du Pays Amplepuis Thizy : 600 sortants et 170 entrants ; 9 000 emplois (S+NS)
- Communauté de communes de Chamousset-en-Lyonnais : 1 200 sortants et 150 entrants ; 4 500 emplois (S+NS)

## A89 et accessibilité des territoires

En offrant des gains de temps théoriques et de sécurité moyennant péage, le nouveau maillon de l'A89 devrait permettre une redistribution des trafics et des rapprochements potentiels entre certains pôles urbains.

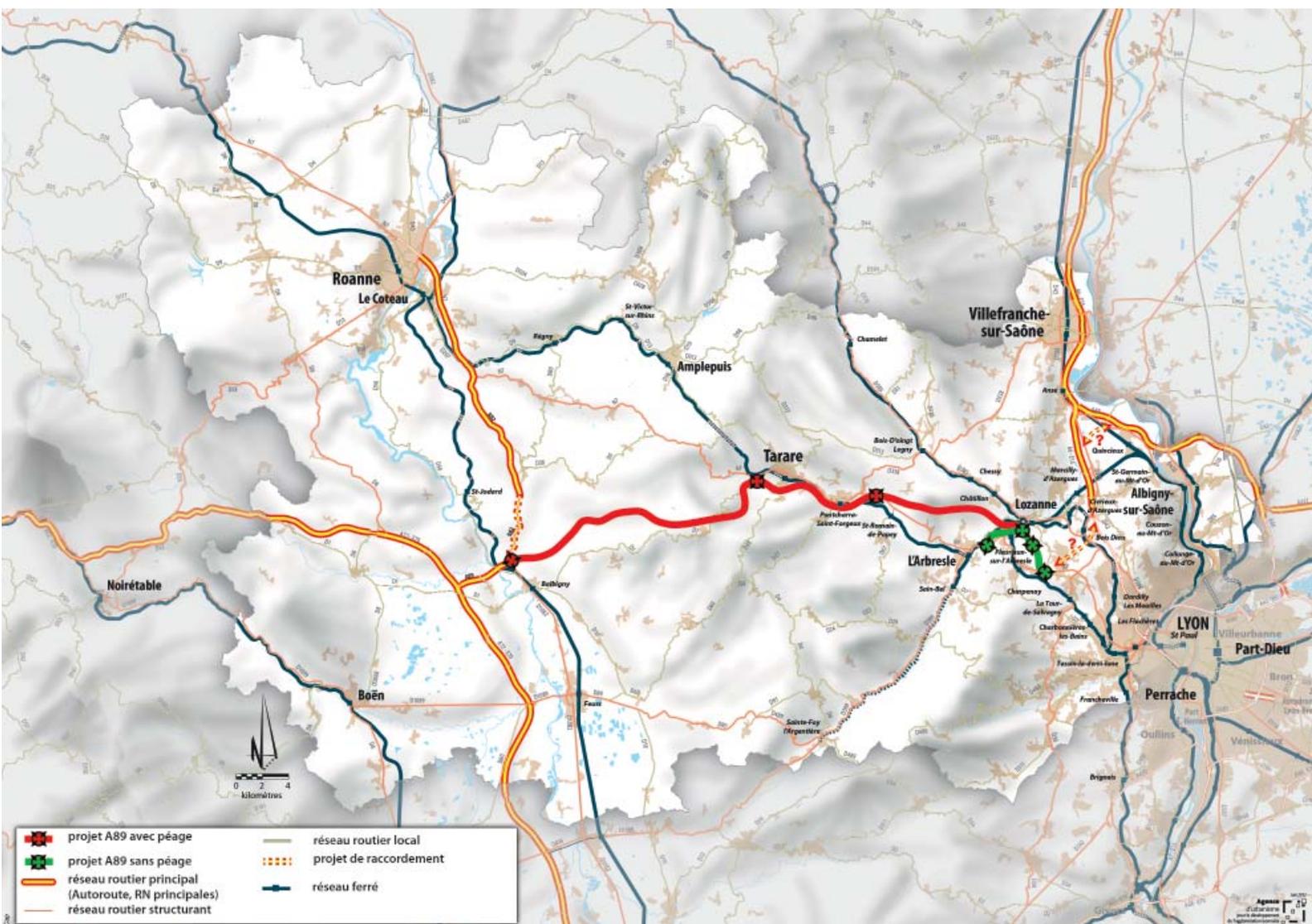
### Des effets directs sur le trafic routier dès la mise en service de l'A89

Selon le dossier d'enquête publique de 2001, l'A89 supportera un trafic croissant d'ouest en est. Il atteindra environ 35 000 véhicules légers près de La Tour-de-Salvagny et environ 2 400 poids lourds (PL) par jour, dans les deux sens.

L'ouverture de l'A89 va avoir rapidement des effets sur les infrastructures existantes. Les hausses de trafic sont surtout prévues sur le réseau principal :

- sur la RN82 du fait du report de trafic ;
- un léger effet de trafic induit sur l'A89 existante entre Clermont-Ferrand et Balbigny ;
- aux portes de l'agglomération lyonnaise, sur le réseau rapide existant (RN7, RN489 par exemple), accentuant encore les risques de congestion observés aujourd'hui.

L'A89 mise en service début 2013



La plupart de ces infrastructures ne sont pas adaptées à une hausse de trafic PL. Un risque de dégradation accélérée de ces infrastructures et d'insécurité pour les usagers est à craindre dans les prochaines années.

D'après les modélisations effectuées, les baisses de trafic sur le réseau principal sont attendues :

- sur l'A72 de l'ordre de 40 %, du fait du report de trafic sur l'A89 ;
- sur la RN7. Ces baisses soulageraient les traversées des villes comme Tarare et L'Arbresle.

La RD1082 traversant Balbigny ne présenterait, quant à elle, quasiment pas de hausse de trafic. La RD389, traversant Sainte-Foy-L'Argentière, serait soulagée.

Il conviendrait de vérifier dans le temps ces prévisions de trafic, l'expérience ayant montré que les modélisations sous-estimaient parfois lourdement l'effet « trafic induit ».

### A89 : des gains de temps de parcours à relativiser selon les horaires et lieux de destination

Concernant l'agglomération lyonnaise, les gains de temps permis par l'A89 seront soumis aux aléas de la congestion routière en heure de pointe. Dans l'attente de la réalisation d'une liaison A89/A6, l'arrivée de l'A89, à la porte ouest de l'agglomération lyonnaise, va générer un accroissement de la congestion du trafic sur le réseau existant. Ces gains de temps offerts, en heure creuse, sont aussi à relativiser selon les trajets.

### Roanne/Lyon et Balbigny/Lyon profitent des gains de temps de l'ordre de vingt minutes

Les centres des agglomérations de Roanne et de Lyon se rapprocheront d'une vingtaine de minutes en heure creuse. Le temps de trajet sera, au mieux, de l'ordre d'une heure vingt (au lieu d'une heure quarante aujourd'hui via la RN7). Ce temps de trajet restera moins compétitif que le train.

Balbigny et le centre de l'agglomération lyonnaise se rapprocheront de plus de vingt minutes. Le temps de trajet, via l'A89, sera de l'ordre de cinquante minutes au lieu d'une heure quinze aujourd'hui. Ce gain est notable, d'autant qu'il n'y a pas d'alternative directe en train entre Balbigny et Lyon. Pour des déplacements intermodaux occasionnels, l'A89 facilitera le rabattement du secteur de Balbigny sur la gare de Tarare.

### Le secteur de Tarare ne se « rapprochera » pas tant de Roanne que de Lyon et de Balbigny

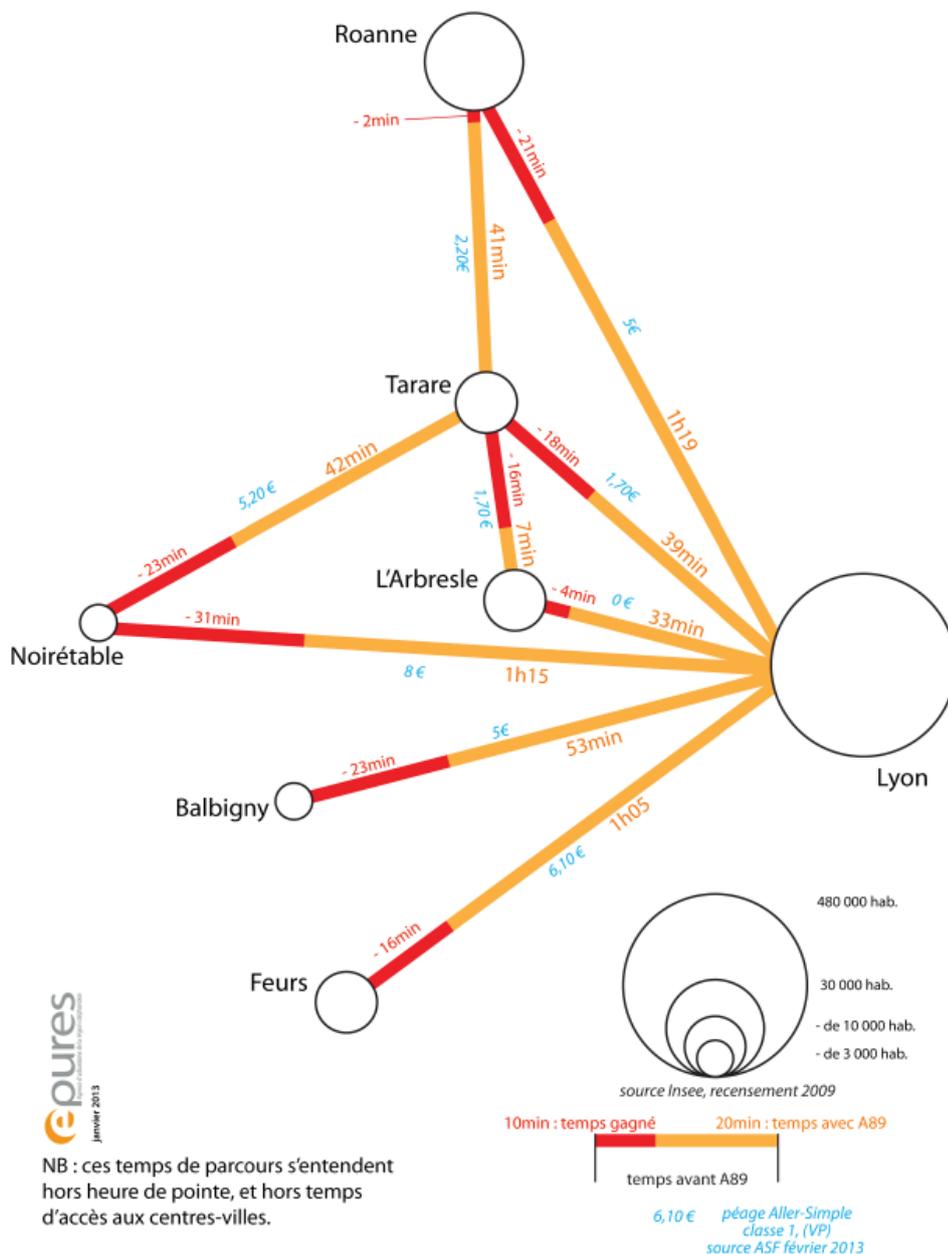
Tarare et le centre de l'agglomération lyonnaise (secteur Part-Dieu) se rapprocheront de moins de vingt minutes. Le temps de trajet, via l'A89, sera de l'ordre d'une quarantaine de minutes au lieu d'une heure. Néanmoins, comme sur la relation Roanne/Lyon, ce temps ne sera pas meilleur que celui offert par le train aujourd'hui.

Par ailleurs, Tarare et Balbigny ne seront plus qu'à un quart d'heure d'autoroute au lieu de trente minutes aujourd'hui.

L'A89 ne fera pas gagner de temps entre Tarare et Roanne, car le temps de parcours est à peu près le même via la RN7. Le nouvel itinéraire sera plus sûr, moyennant le péage.

Enfin, pour un déplacement entre L'Arbresle et Tarare ou Roanne, le gain de temps est de l'ordre de quinze minutes.

### Impacts de l'A89 sur les principaux temps de parcours (dossier d'enquête publique du projet)



NB : ces temps de parcours s'entendent hors heure de pointe, et hors temps d'accès aux centres-villes.



### **Un projet d'évolution des transports collectifs à long terme : la LGV POCL**

A plus long terme (vers 2025), le périmètre d'étude est concerné par le projet de Ligne à grande vitesse « Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon » (LGV POCL). Un tracé entre Roanne et Montanay (bifurcation de la LGV allant vers Lyon Part-Dieu ou vers Saint Exupéry) devra être progressivement défini.

La desserte TGV de Saint-Etienne pourrait, à l'avenir, emprunter POCL via Roanne, permettant un gain de temps d'environ trente minutes vers Paris.

L'accessibilité du Roannais s'en trouverait considérablement modifiée. Roanne serait, sans arrêt intermédiaire, à environ trente minutes de Lyon, quarante-cinq minutes de Saint-Etienne et une heure trente de Paris.

Les TER actuels Lyon/Roanne via Tarare ne seraient pas impactés. En revanche, les TER interrégionaux Lyon/Clermont-Ferrand via Roanne pourraient être basculés sur la LGV afin d'offrir un temps de parcours d'environ une heure trente. Ceci constituerait la seule alternative crédible face à l'A89 entre Lyon, Roanne et Clermont-Ferrand.

### **Une offre ferroviaire attractive au quotidien côté rhodanien**

Entre les gares de Tarare et de Lyon Part-Dieu, le meilleur temps de parcours offert par le train est de moins de trente-cinq minutes. Entre les gares de L'Arbresle et de Lyon Part-Dieu, il est de trente minutes. Ces temps sont acceptables pour des trajets quotidiens domicile-travail. La congestion routière est importante en heure de pointe dans l'Ouest lyonnais. Le Train express régional (TER) est plus compétitif que la route pour les déplacements entre les secteurs de Tarare, L'Arbresle et le centre de Lyon.

Entre Roanne et Lyon Part-Dieu, les meilleurs temps de parcours en TER sont de l'ordre d'une heure dix minutes.

Depuis le Forez, les temps de parcours en train à destination de l'agglomération lyonnaise dépassent une heure vingt minutes. Ils comportent nécessairement une correspondance à Roanne ou à Saint-Etienne. Certains habitants du Forez préfèrent se rabattre en voiture sur les gares de Tarare, voire de Roanne ou de Saint-Etienne, ou, bien, réaliser l'ensemble de leur trajet en voiture.

L'A89 est attractive pour des déplacements automobiles de motifs :

- professionnels non réguliers (rendez-vous en réunion, représentation...);
- occasionnels, difficilement ou pas du tout possibles en train.

### **Le tram-train de l'Ouest lyonnais, une offre alternative aux déplacements quotidiens**

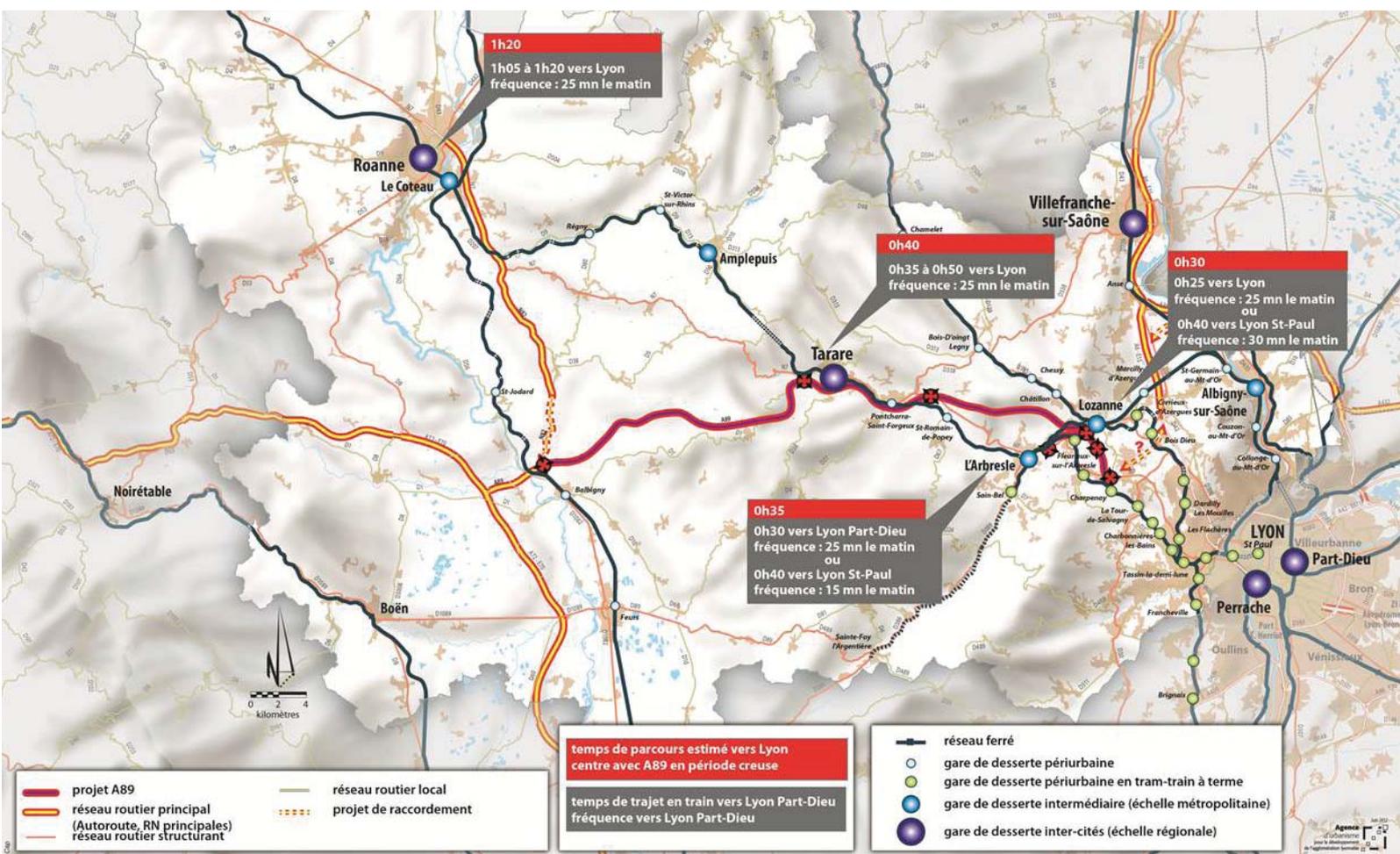
Fin 2012, le tram-train de l'Ouest lyonnais est entré en service, d'abord sur les branches de Sain-Bel, L'Arbresle, et Brignais, puis sur celle de Lozanne à horizon 2015.

Les gains de temps, par rapport aux services actuels, sont de l'ordre de dix minutes entre les terminus des branches et le terminus de Lyon Saint-Paul. A Lyon, la station Gorge de Loup permet des correspondances intéressantes avec la performante ligne de métro D.

Les haltes de Charpenay et de La Tour-de-Salvagny ont été créées et aménagées en anticipant leur proximité du débouché de l'A89.

Néanmoins, la fréquence du tram-train sera de trente minutes en heure de pointe sur chaque branche. Cette fréquence moyenne privilégie un rabattement de proximité pour les habitants du secteur de l'Ouest lyonnais.

## Meilleur temps de parcours en TER proposé à destination de Lyon Part-Dieu en 2012





# **Dynamiques démographique et résidentielle**

## Un espace qui va se rapprocher de l'agglomération lyonnaise

**Les communes rurales et périurbaines couvrent l'essentiel du périmètre d'étude. Villages et bourgs s'organisent autour de deux agglomérations, Roanne et Villefranche-sur-Saône, et de deux pôles relais, Tarare et Feurs/Balagny. Concentrant à la fois population, équipements supérieurs et emplois, l'agglomération lyonnaise exerce un rayonnement sur le périmètre d'étude qui sera renforcé avec l'A89.**

### Définition du bassin de vie

Le découpage de la France « en bassins de vie » a été réalisé pour faciliter la compréhension de la structuration du territoire de la France métropolitaine et mieux qualifier l'espace à dominante rurale.

Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements de la vie courante et à l'emploi.

Les services et les équipements de la vie courante servant à définir les bassins de vie comportent quatre catégories :

- équipements concurrentiels : hypermarché et supermarché, grande surface non alimentaire, magasin (vêtements, chaussures, électroménager, meubles), librairie, droguerie, marché de détail, banque, vétérinaire ;
- équipements non concurrentiels : gendarmerie, perception, notaire, Pôle Emploi, maison de retraite, bureau de poste, crèche ou halte-garderie, installation sportive, piscine, école de musique, cinéma ;
- équipements de santé : médecin, infirmier, pharmacie, masseur-kinésithérapeute, dentiste, ambulance, maternité, urgences, hôpital de court, moyen et long séjour ;
- équipements d'éducation : collège, lycée général et/ou technologique, lycée professionnel.

Source : Insee

### Deux agglomérations structurantes : Villefranche-sur-Saône et Roanne

L'espace d'interface métropolitain A89/RN82 s'organise autour de deux agglomérations moyennes, Villefranche-sur-Saône et Roanne. Elles structurent chacune leur propre bassin de vie. Si leur taille est comparable, elles s'inscrivent différemment dans la dynamique métropolitaine lyonnaise.

L'agglomération caladoise s'affirme à travers un bassin de vie propre mais ses liens avec Lyon sont forts.

Roanne s'inscrit dans un fonctionnement plus autonome. Les échanges domicile-travail avec les autres bassins de vie sont beaucoup moins importants et son dynamisme démographique atone diffère de celui de Villefranche-sur-Saône.

### Des pôles relais à rayonnement local : Tarare et Feurs

Tarare et Feurs sont les deux principaux pôles qui s'affirment comme des interfaces et des relais entre les agglomérations. Leur niveau d'équipements supérieurs et leur part d'emplois en font des bassins de vie à rayonnement modéré.

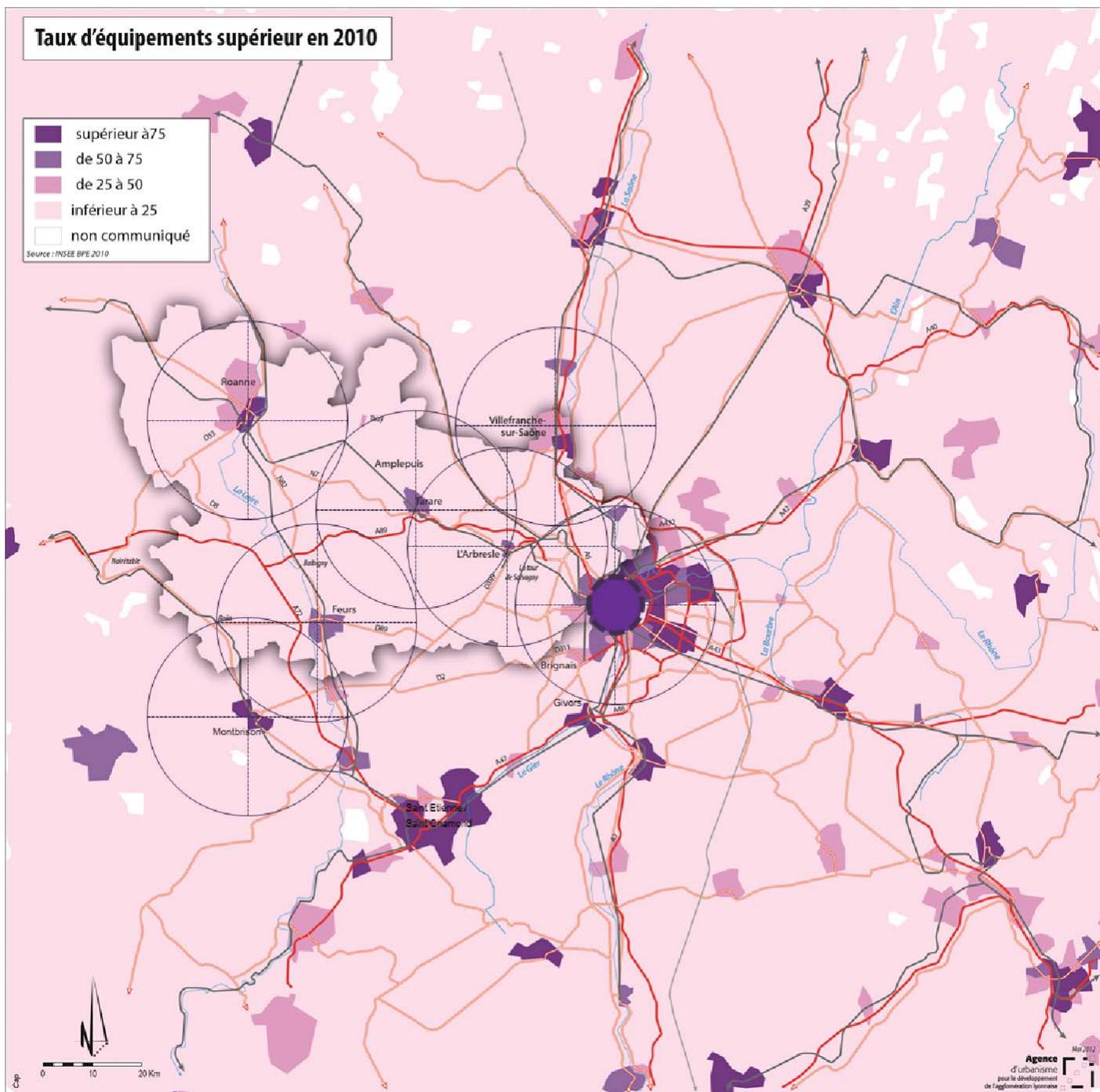
Tarare constitue le pôle relais dans la relation Roanne/Lyon. Feurs est celui de l'axe de développement ligérien Saint-Etienne/Roanne.

### Un ensemble de communes rurales

La dominante rurale du territoire s'exprime à travers un tissu de villages et de petits bourgs. Sous l'influence des différents pôles évoqués précédemment, les communes rurales tendent à perdre leur autonomie et à devenir des espaces résidentiels.

La localisation des équipements supérieurs montre le rayonnement de Roanne et de Villefranche-sur-Saône. A leur échelle, Tarare, Feurs et L'Arbresle ont aussi un rôle important sur leur bassin de proximité.

Une partie du périmètre d'étude se trouve relativement isolée. Il s'agit des secteurs entre Feurs et Roanne et au nord d'Amplepuis et des Monts du Lyonnais.



**Gamme des 36 équipements supérieurs**

Adultes handicapés, hébergement  
 Adultes handicapés, services  
 Agence de travail temporaire, ANPE  
 Centre de santé  
 Cinéma  
 Enfants handicapés, hébergement  
 Enfants handicapés, soins à domicile  
 Établissement psychiatrique  
 Établissement de santé, court séjour  
 Établissement de santé, long séjour  
 Établissement de santé, moyen séjour  
 Hypermarché  
 Location automobiles et utilitaires légers

Lycée d'enseignement général ou technologique  
 Lycée d'enseignement professionnel  
 Maternité  
 Orthophoniste  
 Parfumerie  
 Personnes âgées, soins à domicile  
 Poissonnerie  
 Produits surgelés  
 Sage-femme  
 Spécialité cardiologie  
 Spécialité dermatologie, vénérologie  
 Spécialité gastro-entérologie  
 Spécialité gynécologie médicale  
 Spécialité gynécologie obstétrique

Spécialité ophtalmologie  
 Spécialité oto-rhino-laryngologie  
 Spécialité pédiatrie  
 Spécialité psychiatrie  
 Spécialité radiologie, diagnostic imagerie médicale  
 Structures psychiatriques en ambulatoire  
 Travail protégé  
 Urgences

# Un renforcement des dynamiques périurbaines

\* d'après expertise inter-Scot n°2 :  
les marchés du logement neuf dans l'aire  
métropolitaine lyonnaise, septembre 2012)

**Suivant la tendance nationale de périurbanisation, le territoire d'étude connaît un étalement urbain généralisé autour de ses principaux pôles structurants. Ce renforcement des dynamiques périurbaines se traduit par la construction de nouveaux logements.**

Entre 1982 et 1999, le mouvement de périurbanisation se généralise et s'amplifie. Il demeure inégal sur le territoire. Il touche fortement la partie est, directement sous influence de la métropole lyonnaise, mais diminue en intensité sur la partie ouest. Roanne et son agglomération, comme Saint-Etienne et ses vallées industrielles, connaissent des pertes de population importantes et continues, liées aux crises de leurs bases économiques industrielles.

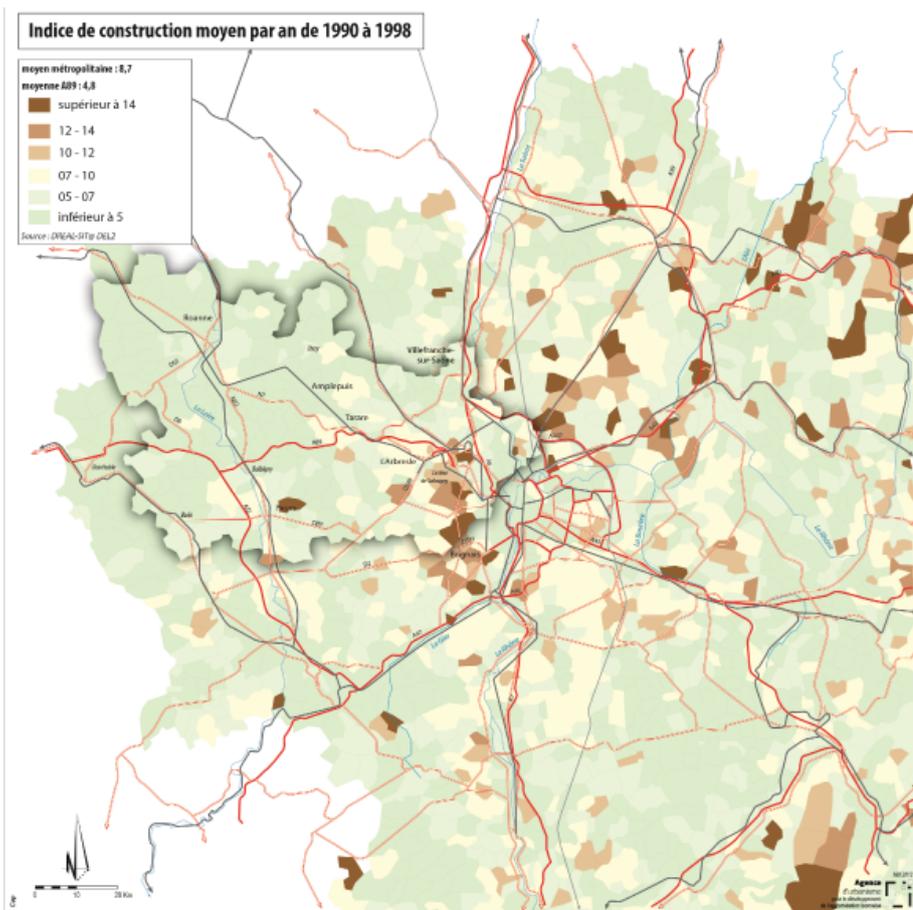
De 1999 à 2007, les écarts est-ouest se lissent et le phénomène de périurbanisation devient généralisé. Les campagnes deviennent progressivement des lieux de résidences qui s'opposent aux pôles d'emplois et les déplacements domicile-travail s'intensifient. L'attrait pour la maison individuelle à prix abordable ne se dément pas, quitte à rallonger les temps de parcours et les coûts liés aux transports.

## **Un rythme de construction amplifié par la croissance démographique**

La croissance démographique, couplée à un phénomène de diminution de la taille des ménages, a accentué les besoins en logements. Historiquement concentré sur l'Ouest lyonnais, le développement est aujourd'hui diffus sur l'ensemble de la métropole lyonnaise.

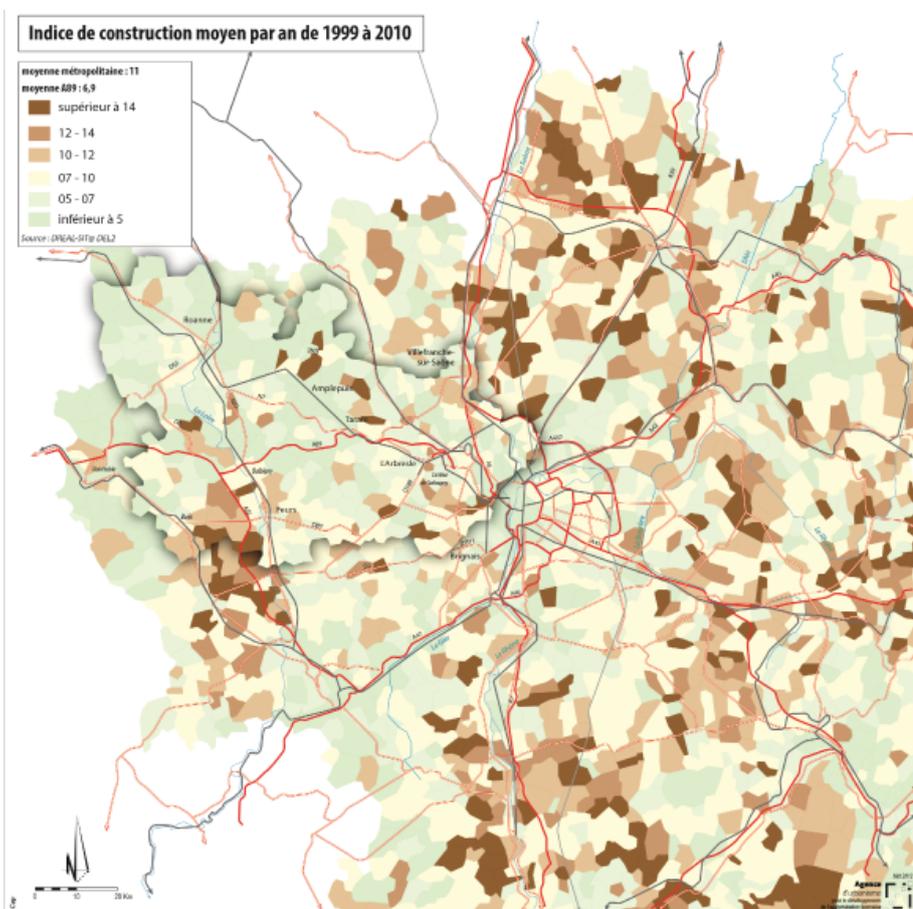
La croissance résidentielle au sein du territoire étudié reste cependant inférieure à la moyenne métropolitaine. Les territoires autour de l'A89 ne constituent pas aujourd'hui un secteur majeur de desserrement en comparaison avec le Val de Saône, la Plaine du Forez et La Dombes notamment.

On remarque que le secteur ligérien entre Balbigny et Montrond-les-Bains connaît une dynamique particulièrement forte. Ce point de développement périurbain est lié à l'agglomération stéphanoise.



**Indice de construction moyen**

Rapport entre le nombre annuel de logements construits ou commencés pendant une période et le nombre de résidences principales existantes en début de période.



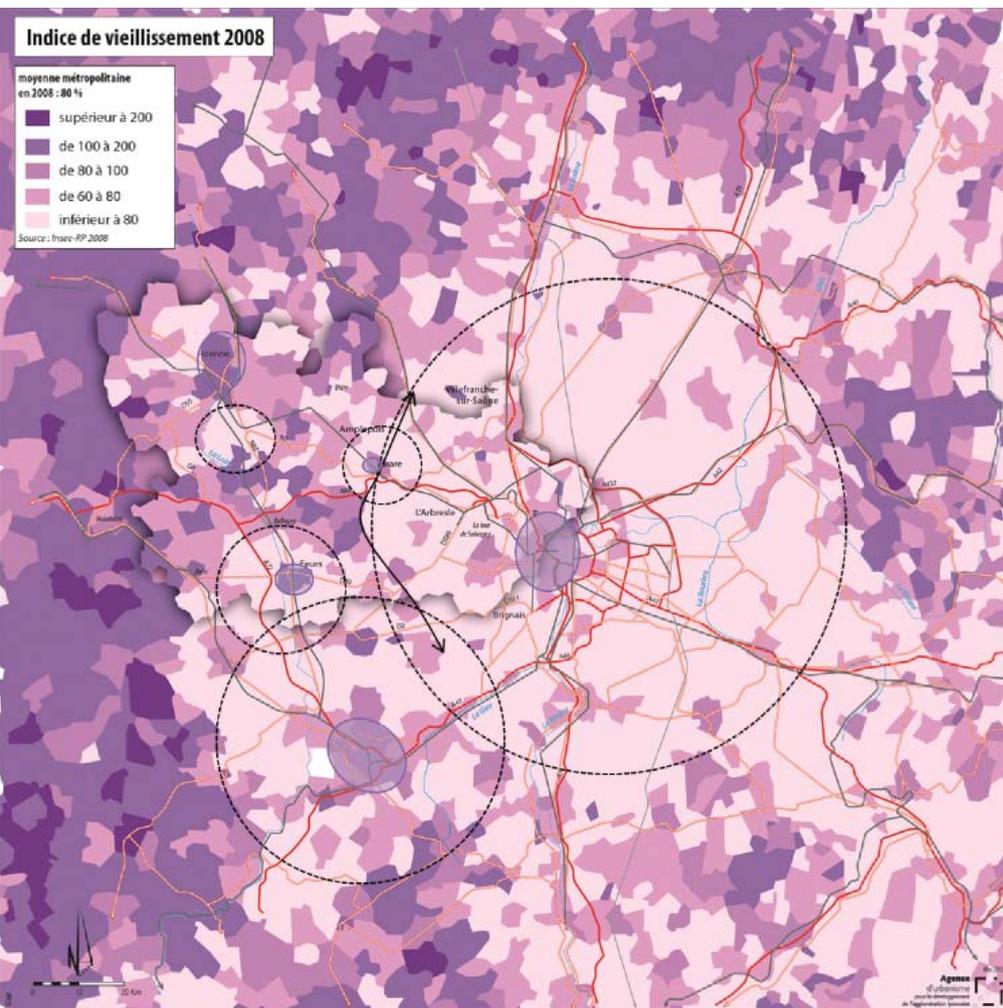
# Une dichotomie ouest-est marquée

## Indice de vieillissement (Insee)

Part de la population âgée de 65 ans et plus pour 100 personnes âgées de moins de 20 ans.

Au-delà de 100, le vieillissement de la population est effectif, de 80 à 100 la population est en cours de vieillissement et en-dessous de 60, la population est jeune.

**La partie ouest du périmètre d'étude se caractérise par une population vieillissante et aux revenus plus modestes que la partie est. Du point de vue résidentiel, cette dichotomie s'exprime à travers de très importants écarts de prix immobiliers.**



## Un vieillissement de la population prononcé à l'ouest

La proximité avec les grandes agglomérations de Lyon et de Saint-Etienne a une influence sur le profil des ménages. A l'est du périmètre d'étude, les communes de la grande périphérie lyonnaise restent globalement plus jeunes.

A l'échelle de leur bassin de vie, les pôles relais de Tarare et de Feurs concentrent une population plus âgée.

Le phénomène de vieillissement marque plus profondément les communes à dominante rurale de l'ouest du territoire.

## Une proportion importante de ménages modestes

Contrairement à sa partie est, l'ouest est un espace de développement résidentiel de l'agglomération lyonnaise où les revenus sont moins élevés.

A l'instar des ménages vieillissants, les ménages les plus modestes sont situés dans les communes à dominante rurale et aux cœurs des villes relais de Roanne, de Tarare et de Balbigny.

L'augmentation globale des revenus dans l'aire métropolitaine lyonnaise dans les années 2000 ne se vérifie pas sur l'axe Roanne/Tarare.

## Des logements de moins en moins abordables

Le territoire d'étude se caractérise par des prix de vente relativement abordables par rapport à l'aire métropolitaine lyonnaise. Toutefois, on observe une dichotomie entre l'ouest et l'est du territoire. Le Roannais et Loire Centre sont les plus attractifs en termes de prix, suivis des Monts du Lyonnais, puis du Beaujolais et enfin de l'Ouest lyonnais.

Entre 2000 et 2010, les prix de vente des logements ont globalement été multipliés par deux en dix ans (hors Grand Lyon). Les prix du foncier à bâtir ont, quant à eux, été multipliés par trois au cours de la même décennie.

Si les hausses de prix sont plus importantes dans l'Ouest lyonnais, elles restent plus modérées dans la partie ligérienne.

La plus forte hausse a été enregistrée dans le Pays de Tarare. Les prix y restent attractifs.

Roanne et son agglomération sont particulièrement attractives en termes de foncier et d'immobilier.

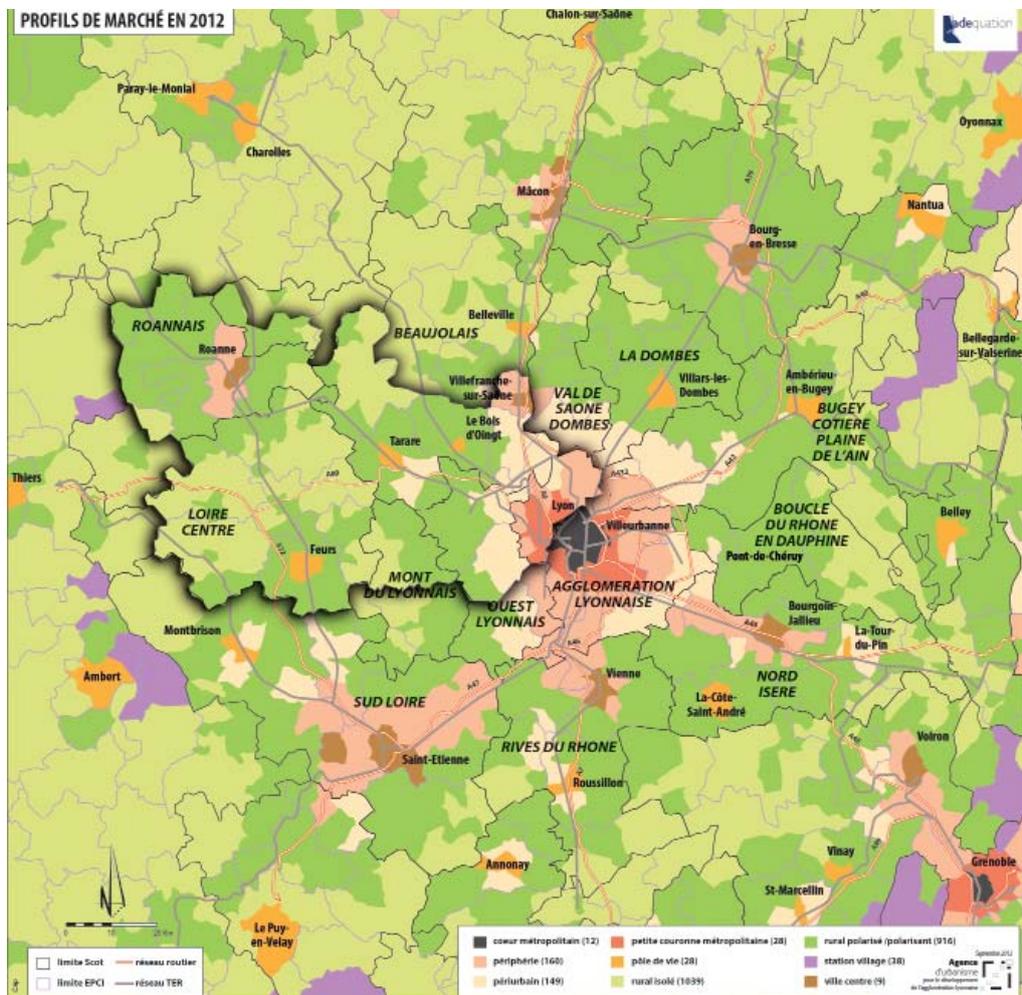
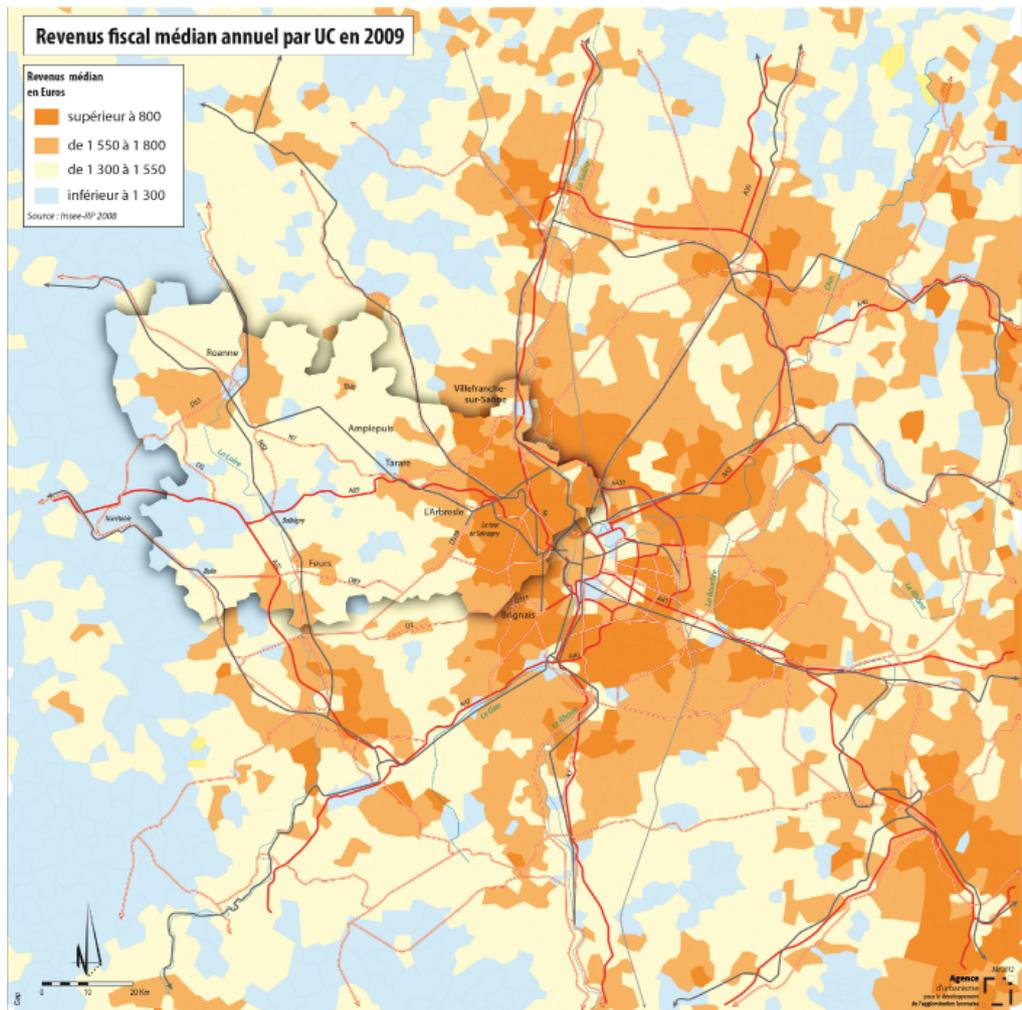
Villefranche-sur-Saône et son agglomération ont connu une augmentation plus modérée des prix du logement. Par exemple, ils restent dans une gamme de prix inférieure à ceux de L'Arbresle.

## Les dynamiques du logement neuf

La construction du logement neuf a connu une augmentation dans l'Ouest lyonnais. Toutefois, dans les espaces périurbains les plus proches de l'agglomération lyonnaise, elle s'est stabilisée.

Les villes centres de Roanne, de Villefranche-sur-Saône, de Feurs et de Tarare enregistrent un net recul de la production neuve. Seuls les espaces en périphérie maintiennent leur dynamique.

Les communes à dominante rurale, qui ont connu des taux de construction plus forts, perdent aujourd'hui en dynamisme. Les rythmes de constructions restent dans la moyenne métropolitaine.



## Des dynamiques résidentielles et immobilières bouleversées

**L'A89 est susceptible de modifier les rapports entre les bassins de vie, entre l'ouest et l'est du périmètre d'étude. Ce dernier pourrait connaître une accélération des dynamiques résidentielles actuelles.**

### Les territoires ligériens : des opportunités à saisir

Les premières années de fonctionnement de l'A89, comme les deux ou trois années précédant son ouverture, sont déterminantes en matière de planification.

Pour l'agglomération roannaise, l'A89 devrait constituer une opportunité pour affirmer son rôle d'équilibre dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Dans cette perspective le doublement de la RN82, prévu pour 2016, est fondamental.

Le pôle relais de Feurs se retrouve en situation de proximité avec le bassin de Tarare et l'ouest de l'agglomération lyonnaise. De la même manière, Feurs bénéficie des dynamiques résidentielle et économique stéphanoises. Via l'échangeur de Balbigny, Feurs peut s'afficher comme un secteur de projets économiques et résidentiels.

L'axe Balbigny/Feurs/Montrond-les-Bains connaît, aujourd'hui, une forte croissance résidentielle. Cette croissance est permise par sa connexion à Saint-Etienne via l'A72. Tarare, L'Arbresle et Lozanne pourraient connaître une situation similaire avec Lyon.

Toutefois, la question du coût des déplacements sera déterminante. La tarification de l'autoroute, le coût général des carburants et de l'automobile pourraient constituer une limite à l'usage de l'A89.

### Tarare : une dynamique naissante à conforter

Le pôle relais de Tarare, traversé en son centre par la RN7, pourra bénéficier d'un report de trafic des poids lourds. Cette nuisance impacte le fonctionnement de la ville et surtout sa qualité de vie.

L'A89 permettra d'envisager une requalification de son centre. Elle contribuera à la réhabilitation de son image.

Tarare a du mal à consolider son attractivité résidentielle en son centre. Elle est déstabilisée par un développement périphérique ne lui permettant pas d'achever sa transition urbaine en cours.

Au regard de son rôle structurant, son poids de population et de son potentiel de desserte ferroviaire, le Scot du Beaujolais définit la ville de Tarare comme une « polarité » dite de niveau 1. Le PLU, en cours d'élaboration, s'est bien saisi de cette problématique d'attractivité résidentielle. Le développement résidentiel de Tarare est encadré par un PLH réalisé à l'échelle de la Communauté de communes du Pays de Tarare.



Tarare, vue depuis le chantier de l'A89 : nouvelles perspectives

### **Le Grand Lyon et sa frange ouest : un pôle de développement structurant**

Inscrit dans le cœur métropolitain lyonnais, ce secteur connaît des dynamiques résidentielles importantes. Elles s'opèrent dans des formes relativement bien maîtrisées. Ce secteur souffre de saturation des infrastructures de déplacements. Ils engendrent des nuisances localement fortes. Le manque d'anticipation de la connexion de l'A89 au réseau autoroutier existant risque d'engendrer une mauvaise gestion des flux et des nuisances.

L'Arbresle, en situation de limite ouest de ce premier secteur, constitue un pôle économique et résidentiel structurant. La gratuité de l'A89 et la présence du tram-train ont généré une pression foncière aux environs de L'Arbresle. Ce secteur va connaître un accroissement des flux de déplacements particulièrement important lié à ces infrastructures.

Par ailleurs, le Scot de l'Ouest lyonnais identifie L'Arbresle comme une « polarité » dite de niveau 1 (bon niveau d'équipements, desserte en TC performants). Par conséquent, le Scot définit la ville de L'Arbresle comme un secteur de développement privilégié.

### **L'agglomération de Villefranche-sur-Saône : un secteur moins impacté**

L'agglomération caladoise est susceptible d'être impactée en matière de développement résidentiel. Ce dernier, déjà important, peut résulter de migrations de ménages habitant dans le Grand Lyon. Ces ménages recherchent une qualité de vie meilleure. Ce faisant, ils restent à proximité des principales zones d'emplois.



Le centre-ville de Villefranche-sur-Saône (ici la rue Nationale) compte près de 550 enseignes, un chiffre d'affaires de 140 millions d'euros, une activité commerciale à l'image d'une polarité urbaine à fort rayonnement.



# Grandes dynamiques économiques à l'œuvre

## Des profils et des dynamiques économiques différents d'un territoire à l'autre

L'analyse des dynamiques d'emplois met à jour des tendances contrastées dans les différents territoires du périmètre d'étude. L'espace d'interface métropolitain A89/RN82 dispose de pôles attractifs (en particulier à proximité de l'agglomération lyonnaise), dont le dynamisme contraste fortement avec le reste du territoire.

### Chiffres-clés

**155 304 emplois salariés privés**  
(Pôle Emploi au 31/12/2010)

**217 294 emplois totaux**  
(Insee, RP 2008)

Chiffres détaillés par EPCI en annexe

### Trois pôles économiques majeurs

Le nord-ouest de l'agglomération lyonnaise compte 62 920 emplois salariés privés, notamment grâce à la dynamique créée par le Pôle économique Ouest de Lyon (Ecully, Dardilly, Limonest, Marcy-l'Etoile...). Entre 2000 et 2010, il connaît une forte croissance de l'emploi (+23 % sur la conférence des maires Ouest Nord, +18 % dans le Val d'Yzeron).

L'agglomération roannaise concentre de nombreux emplois salariés privés (22 680). Sur la même période, elle enregistre une baisse (-8 %). La ville de Roanne a perdu 1 754 emplois.

L'agglomération de Villefranche-sur-Saône compte 19 570 emplois salariés privés. Elle a un profil contrasté : baisse importante des emplois à Villefranche-sur-Saône (-1 703 emplois) et Arnas (-197 emplois), mais une hausse à Limas (+1 390 emplois).

### Des polarités économiques secondaires

La partie nord du Scot de l'Ouest lyonnais constitue une polarité économique de second rang sur le périmètre d'étude. C'est notamment le cas de L'Arbresle (1 776 emplois salariés privés en 2010).

Quelques villes centres viennent compléter ce « maillage » de polarités secondaires :

- Feurs (Communauté de communes de Feurs-en-Forez) : 3 385 emplois salariés privés ;
- Tarare (Communauté de communes du Pays de Tarare) : 3 214 emplois salariés privés ;

- Cours-la-Ville et Amplepuis (Communauté de communes du Pays d'Amplepuis-Thizy) avec respectivement 1 936 et 1 244 emplois salariés privés.

Le périmètre d'étude est doté de petites zones d'activités artisanales, de commerces et de services de proximité (en centre-bourg).

### Des territoires traditionnellement industriels

L'espace d'interface métropolitain A89/RN82 compte 155 300 emplois salariés privés dont un quart dans l'industrie.

Cette importance de l'industrie se retrouve à travers l'analyse fonctionnelle des emplois. En effet, avec 22 % des emplois (soit 47 805 salariés), les fonctions productives (fabrication, agriculture, BTP) sont bien représentées sur le territoire.

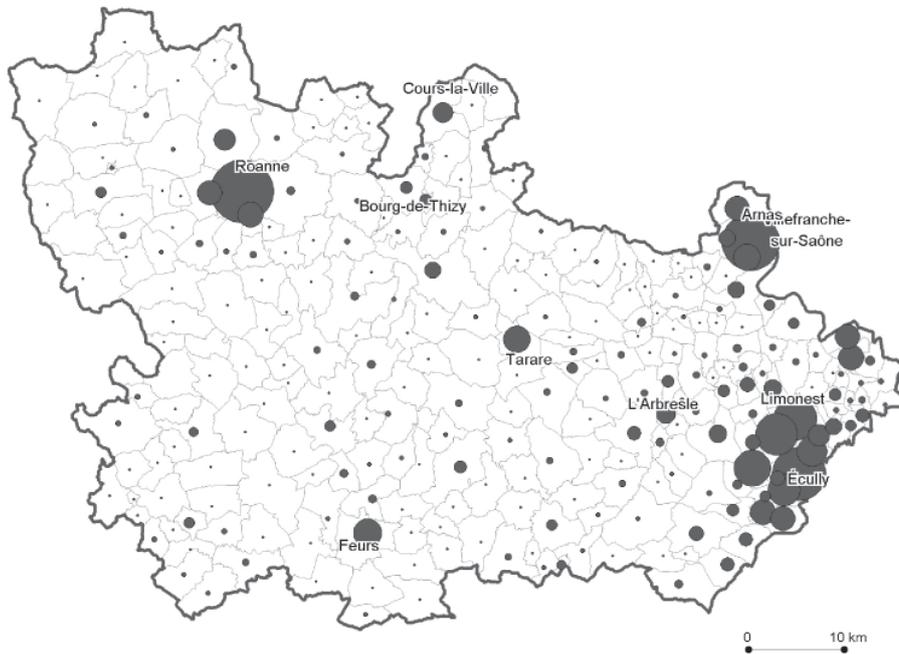
### Des emplois industriels en baisse

Les emplois salariés privés industriels ont baissé sur le périmètre d'étude (-18 %). D'importantes diminutions sont à noter dans l'agglomération roannaise (-34 %), dans l'agglomération caladoise (-22 %), et à Tarare (-1 054 emplois).

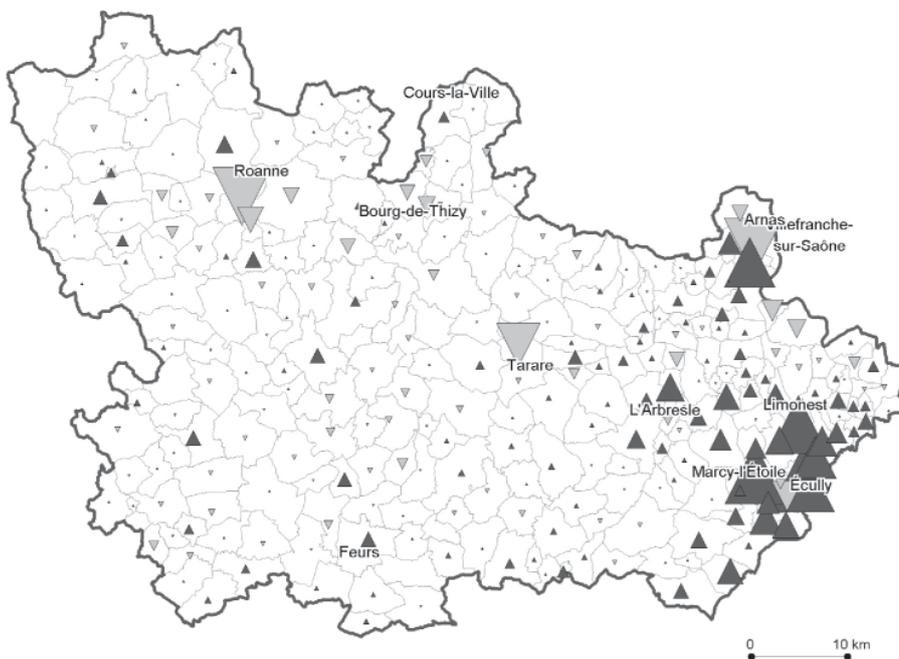
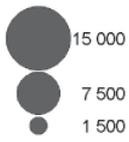
Marcy-l'Etoile connaît une hausse significative de ses emplois industriels. La commune a gagné 1 750 emplois, entre 2000 et 2010. Ceci s'explique par le développement de son pôle biotechnologique (Sanofi-Pasteur, BioMérieux, Genzyme).

De nombreux EPCI affichent ainsi une forte spécificité industrielle. L'agro-alimentaire, le bois et le textile y sont particulièrement développés.

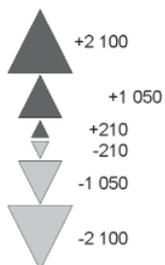
## Emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010



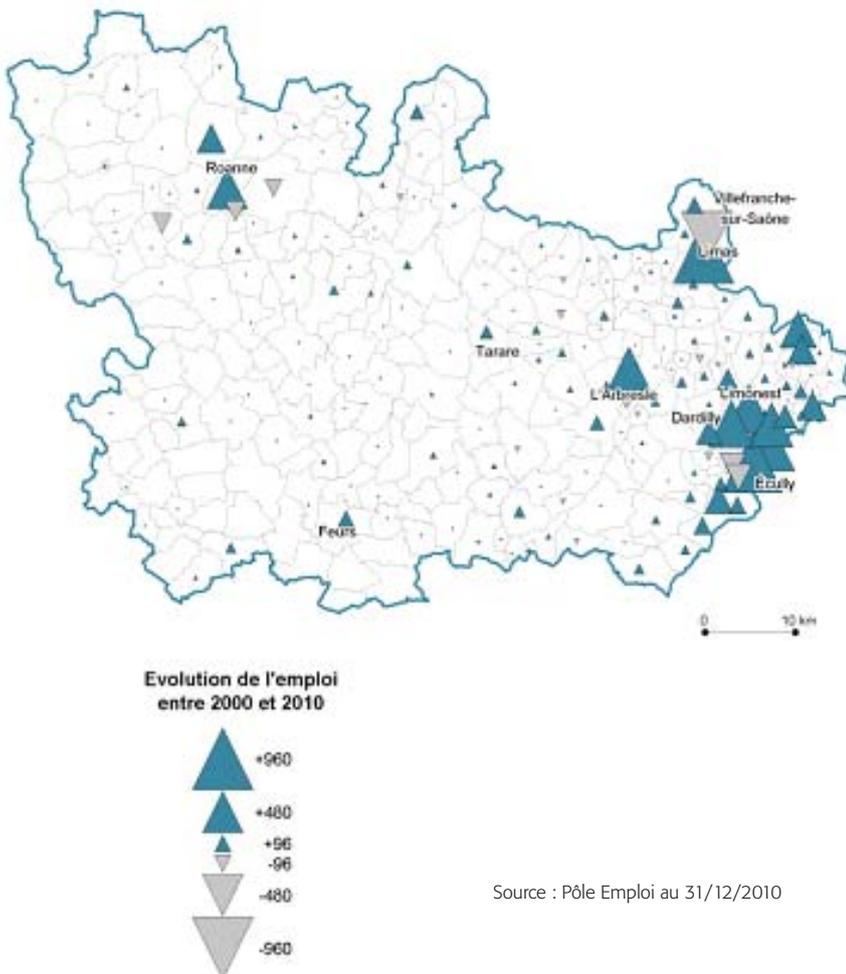
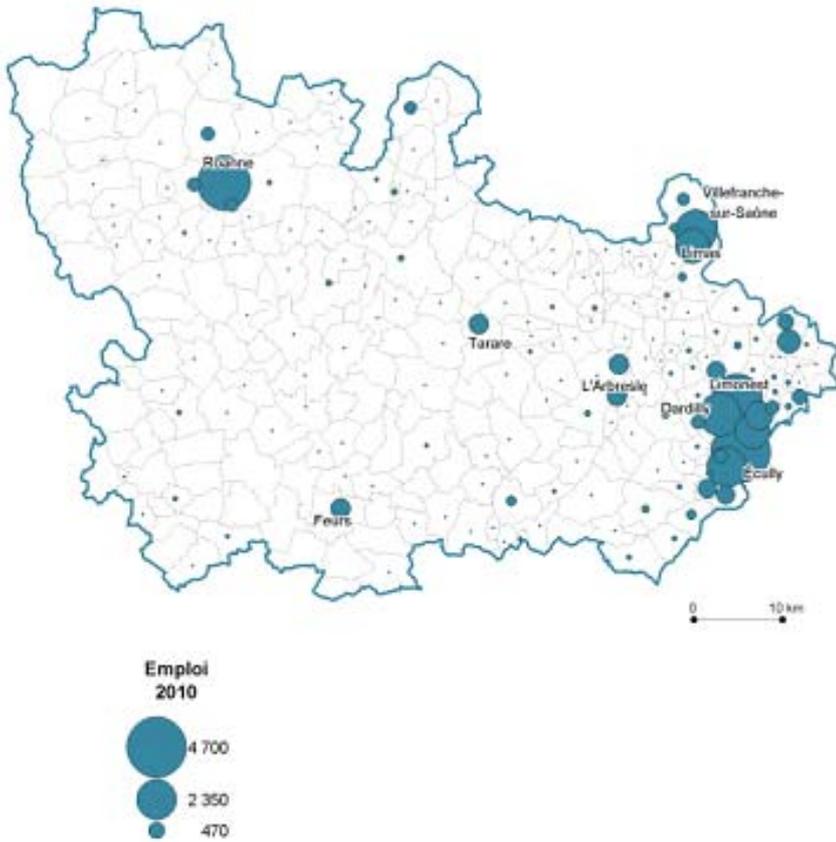
Emploi  
2010



Evolution de l'emploi  
entre 2000 et 2010



**Services aux entreprises : emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010**



Source : Pôle Emploi au 31/12/2010

**Polarisation et développement des services dans trois territoires principaux**

Un autre secteur important est celui des services aux entreprises. Il représente 24 % des emplois salariés privés, soit près d'un emploi sur quatre.

Ce secteur reste représenté dans trois territoires majeurs :

- la conférence des maires Ouest Nord avec 15 090 emplois, soit 40 % des emplois tertiaires du périmètre d'étude. Elle abrite le Pôle économique Ouest de Lyon qui accueille plusieurs sièges sociaux (Crédit Agricole Centre-Est, Seb développement, ACTA...). Entre 2000 et 2010, son développement s'accompagne d'un fort dynamisme des emplois tertiaires (+38 %) ;
- l'agglomération roannaise et ses 4 850 emplois dans les services constituent le second pôle tertiaire du périmètre d'étude. La tertiarisation de ce territoire est en cours. Entre 2000 et 2010, les emplois tertiaires ont connu une hausse de 14 % sur la seule commune de Roanne ;
- l'agglomération caladoise compte 4 740 emplois de services. Limas gagne 953 emplois au détriment de Villefranche-sur-Saône (- 738).

Trois autres pôles émergent en matière de services aux entreprises :

- la Communauté de communes du Pays de L'Arbresle : près de 1 400 emplois ;
- la Communauté de communes du Pays de Tarare : 710 emplois ;
- la Communauté de communes de Feurs-en-Forez : 660 emplois.

### Des dynamiques d'emplois variables

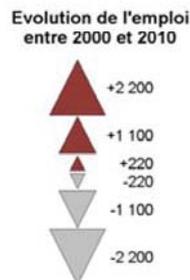
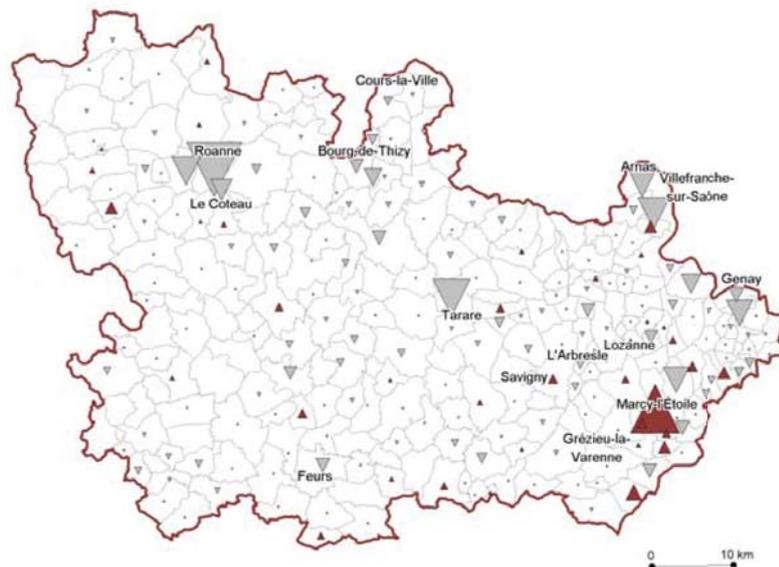
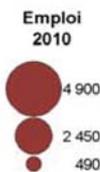
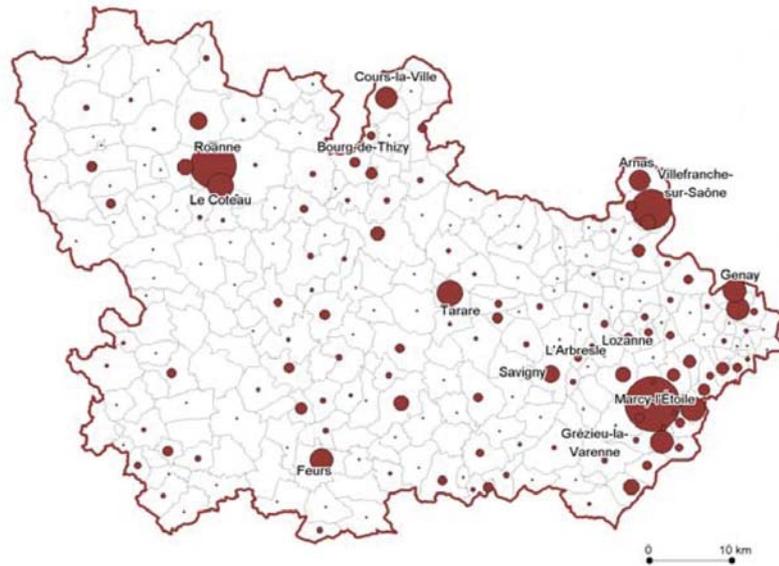
Entre 2000 et 2010, l'espace d'interface métropolitain A89/RN82 enregistre une hausse globale de 7 % des emplois. Pour autant, les évolutions sont variables d'un EPCI à l'autre.

Des territoires gagnent des emplois. Ils bénéficient de la proximité lyonnaise. Ils profitent aussi d'une offre immobilière qualitative et adaptée à la demande. Les secteurs d'activités y sont porteurs en termes de création d'emplois. Il s'agit du Pôle économique Ouest de Lyon, de la Communauté de communes du Pays de L'Arbresle et de la Communauté de communes des Vallons du Lyonnais.

Les agglomérations de Villefranche-sur-Saône et de Roanne ont enregistré une baisse de l'emploi industriel, compensée en partie par une hausse des activités de services.

De nombreux autres EPCI ont connu des évolutions d'emplois très variables selon les spécificités de leur tissu économique.

### Industrie : emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010



Source : Pôle Emploi au 31/12/2010

# Une offre commerciale segmentée et polarisée

Sur le périmètre d'étude, l'offre commerciale apparaît segmentée et polarisée sur les principales agglomérations et le long des infrastructures majeures. La recherche d'une complémentarité entre les sites et d'un maillage plus fin du territoire semblerait nécessaire.

## Une offre commerciale segmentée

Les grandes surfaces (alimentaires ou non) sont principalement localisées en première, en deuxième couronnes et en périphérie des polarités urbaines du périmètre d'étude (autour de Villefranche-sur-Saône, de Roanne et en périphérie ouest du Grand Lyon).

Les petites surfaces sont, quant à elles, bien réparties, surtout en centre-ville et centre-bourg, où leur format s'adapte mieux au tissu urbain existant.

Le Roannais jouit d'un appareil commercial dense et d'un maillage territorial important. L'évasion commerciale est faible (13 % sur le Roannais et moins de 10 % sur l'agglomération\*), sauf pour l'équipement de maison ou de la personne. Actuellement, deux projets sont en cours : la modernisation de la zone historique ; un projet de Retail Park (10 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales) à Riorges.

\* selon la CCI de Roanne

## Une offre commerciale polarisée

Les principales zones commerciales se développent principalement au niveau des agglomérations de l'EIM A89/RN82 et le long des axes de circulation, la priorité étant donnée à l'accessibilité du site, quand il s'agit de grandes surfaces commerciales.

Ainsi, l'offre commerciale du périmètre d'étude est concentrée sur trois territoires majeurs :

- l'Ouest lyonnais (Ouest Nord, Val d'Yzeron, CCPA, CCVL) ;
- l'agglomération roannaise ;
- l'agglomération caladoise.

Ces EPCI et conférences des maires enregistrent les plus fortes constructions de commerces sur les dix dernières années.

## Une offre commerciale polarisée

	M <sup>2</sup> construits entre 2002 et 2011	Part dans le total des constructions de commerces sur l'EIM A89 entre 2002 et 2011 (%)
<b>Grand Lyon (Val d'Yzeron, Ouest Nord)</b>	63 827	19 %
<b>CA du Grand Roanne</b>	58 574	18 %
<b>Ouest lyonnais (CCPA, CCVL)</b>	52 802	16 %
<b>CA de Villefranche-sur-Saône</b>	38 390	12 %

Source : SOeS-Dreal Rhône-Alpes Sit@del2

## Une structure commerciale multipolaire

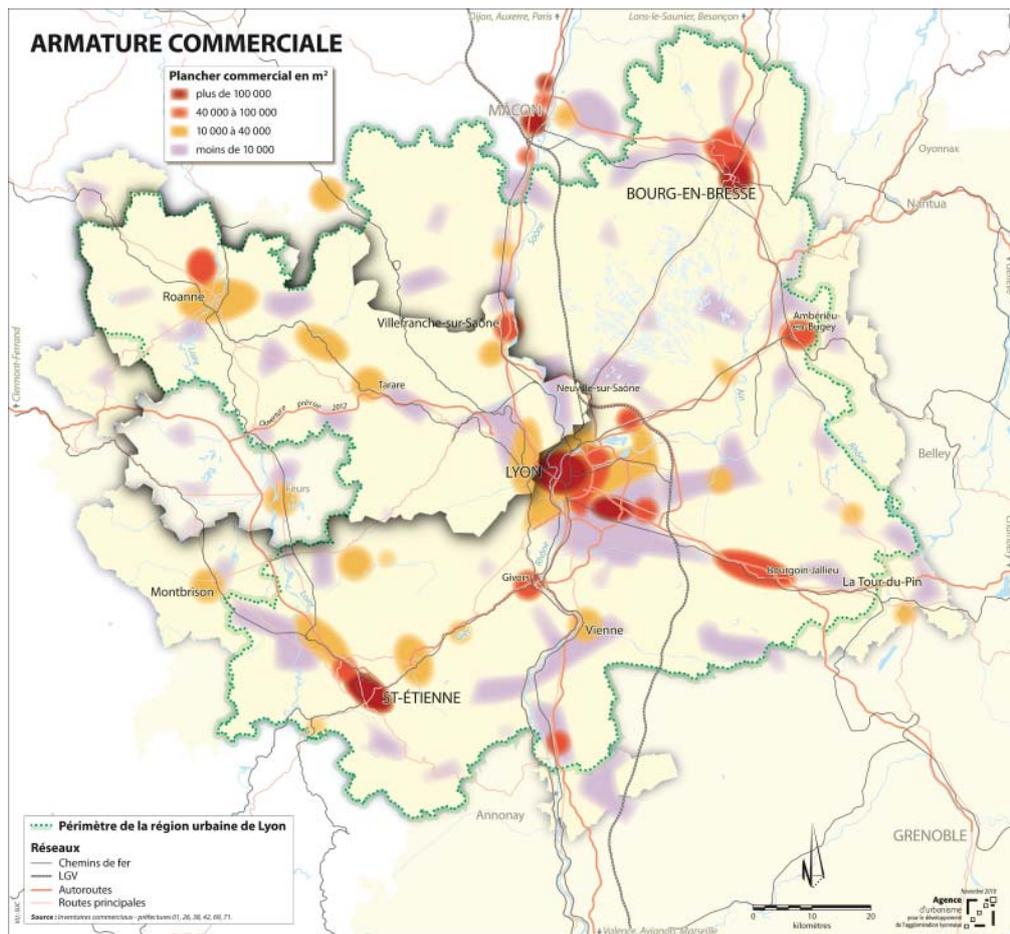
Quelques pôles commerciaux ressortent clairement : l'Ouest lyonnais, l'agglomération caladoise et l'agglomération roannaise, également principaux pôles économiques du territoire. Le cœur de l'EIM A89/RN82 est, quant à lui, davantage dépourvu en commerces, signifiant un certain manque de dynamisme et d'attractivité.

On constate donc, logiquement, une forte corrélation entre pôle de vie, pôle économique et pôle commercial.

## Des enjeux communs à l'ensemble du périmètre d'étude

Il serait souhaitable de trouver un équilibre entre développement de l'offre commerciale qui limite l'évasion et maîtrise de ce développement tant sur le plan qualitatif que quantitatif. La question de la concurrence entre les différents sites existants ou en projets se pose donc. Des documents d'aménagement commercial sont en cours d'élaboration ou viennent d'être approuvés dans plusieurs Scot du territoire d'étude. Il s'agit notamment des Scot du Beaujolais, du Val de Saône-Dombes et du Roannais. Ce qui donne plus de lisibilité aux stratégies des différents territoires.

Il semble également nécessaire, pour l'ensemble du territoire, de recentrer l'offre sur les commerces de proximité, qui sont sous-représentés, et de



moderniser les équipements commerciaux. Un équilibre entre l'offre périphérique et l'offre du centre doit être trouvé de façon à contenir le développement commercial en périphérie (qui accroît la dépendance automobile).

## Principaux projets d'aménagements commerciaux sur le périmètre d'étude et les territoires voisins

Scot	Projet	Lieu	Surface de vente	Opérateur
Roannais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retail Park*</li> <li>Centre commercial</li> <li>Modernisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riorges</li> <li>Roanne (centre-ville)</li> <li>Mably</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10 000 m<sup>2</sup></li> <li>5 000 m<sup>2</sup></li> <li>5 000 m<sup>2</sup></li> </ul>	
Beaujolais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ikea et famille</li> <li>Pôle économique Viadorée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Villefranche/ Arnas</li> <li>Anse/Pommier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projet à géométrie variable pour le moment</li> <li>20 000 m<sup>2</sup> d'aménagement en cours</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ikea</li> <li>Serl aménageur et commercialisateur</li> </ul>
Sud Loire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Requalification de la zone « Pont de l'Ane-Monthieu »</li> <li>Les Ursules</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Saint-Etienne</li> <li>Saint-Etienne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>30 000 m<sup>2</sup> (projet autorisé)</li> <li>7 000 m<sup>2</sup> (projet ajourné)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Epase (aménageur)</li> <li>Epase (aménageur)</li> </ul>

\* Retail park (ou parc d'activités commerciales) : selon le Centre national des centres commerciaux, un parc d'activités commerciales se définit comme étant « un ensemble commercial à ciel ouvert, réalisé et géré comme une unité. Il comprend au moins cinq unités locatives et sa surface est supérieure à 3 000 m<sup>2</sup> SHON.

# Des activités logistiques encore peu présentes

**A l'heure actuelle, les activités de transport-logistique sont peu présentes sur l'EIM A89/RN82. Quelques sites principaux se dégagent (agglomérations caladoise et roannaise, Val de Saône). Plusieurs éléments pourraient changer la donne.**

## Référence :

Setra - Les bâtiments logistiques, fonctions et impacts sur les territoires.- décembre 2009

### Une activité logistique aujourd'hui « marginale » et polarisée

Avec 5 321 emplois, le secteur transport logistique représente 4 % des emplois de l'EIM A89/RN82, légèrement moins que la moyenne de l'inter-Scot (6 %). Trois principaux territoires accueillent cette activité :

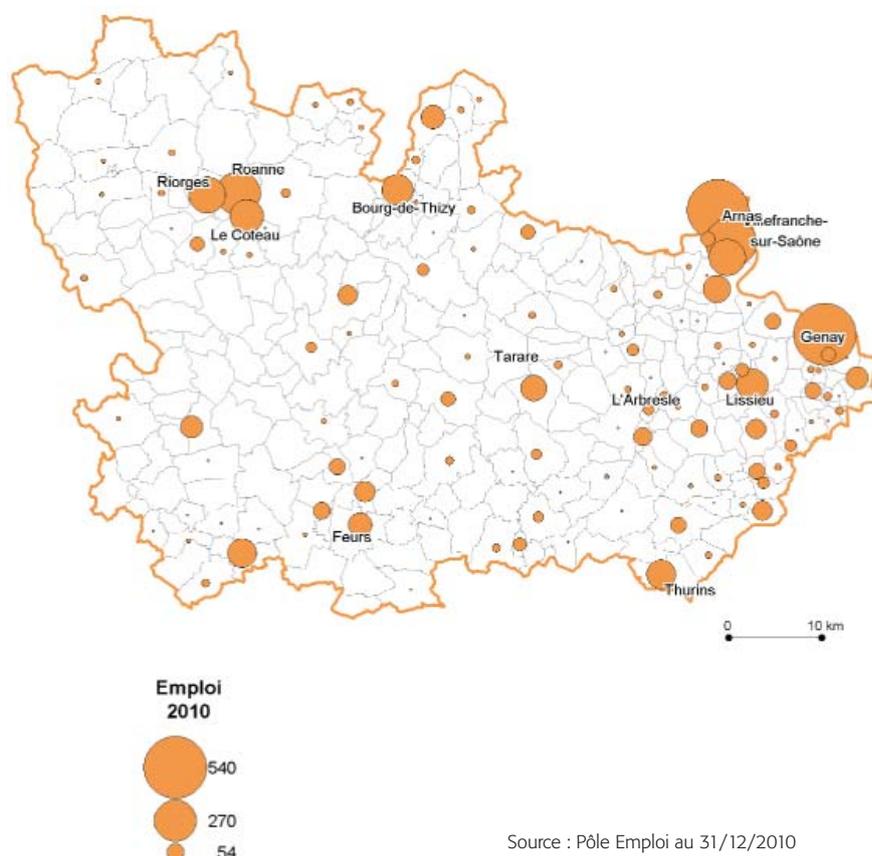
- la Communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône avec 1 148 emplois salariés privés (6 % des emplois de l'EPCI) et plusieurs établissements importants, dont Alloin Transports à Villefranche-sur-Saône (350 salariés\*) et Giraud Rhône-Alpes à Arnas (150 salariés\*) ;

- la conférence des maires Val de Saône et ses 760 salariés dans le secteur, en particulier en raison de l'entreprise Geodis Calberson sur la ZI Lyon-Nord (Genay/Neuville-sur-Saône) qui compte plus de 300 salariés\* ;

- la Communauté d'agglomération du Grand Roanne qui compte 740 salariés et abrite des établissements de plus petite taille : A. Cognard Transports à Riorges (75 salariés\*), la Société costelloise de logistique industrielle à Roanne/SCLI (35 salariés\*).

\* effectifs estimés, Sirène 01/2012

### Transport-logistique : emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010



Source : Pôle Emploi au 31/12/2010

Quelques villes se démarquent sur le reste du périmètre d'étude, principalement celles bien connectées aux infrastructures routières et autoroutières (Tarare, L'Arbresle, Feurs, Bourg-de-Thizy).

Les emplois, dans le transport et la logistique, enregistrent une hausse sur quelques territoires proches des autoroutes existantes ou de la future A89 : Saint-Forgeux dans la CCPT (+ 57 emplois), Arnas (+ 129), Riorges (+ 81), Anse (+ 38), Lissieu (+ 47), Genay (+ 43) ; Sain-Bel dans la CCPA (+ 55).

### Les enseignements du Schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon

Adopté en 1997 et révisé en 2006, le Schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon souligne l'enjeu de maîtrise des implantations logistiques pour éviter le mitage provoqué par les implantations logistiques diffuses. Il plaide également pour la concentration des activités logistiques afin de créer les conditions favorables au report modal.

Trois niveaux de sites logistiques potentiels sont distingués dont le Parc du Bonvert à Roanne :

- les sites d'accueil dédiés bi ou trimodaux de plus de 90 hectares, dont les positionnements sont à préciser en fonction de leurs caractéristiques et de leurs capacités (L'Isle-d'Abeau, Plaine de l'Ain, le SIP de Salaise-Sablons, Loire-Forez, le Parc de Bonvert, le SIP de Givors-Loire-sur-Rhône, le Port Lyon Edouard Herriot (PLEH) et Lyon-Saint Exupéry) ;
- les potentialités à étudier à moyen et long termes (Ambérieux-les-Fromentaux, les Quatre Chênes, Balbigny, Vénissieux, Corbas, Saint-Priest et la Vallée de la Chimie) ;
- les quartiers logistiques en zones d'activités économiques, sous condition que ces espaces soient embranchés ou accessibles par fer.

Pour les zones d'activités desservies uniquement par la route, le Schéma préconise de contourner les activités logistiques en quartiers logistiques avec des accès séparés.

Le développement d'une logistique urbaine innovante et efficace est également souhaité. Pour cela, il convient de réserver des emprises foncières au sein du territoire urbain pour l'implantation de plateformes de groupage et de distribution des marchandises.

### Quel site logistique pour quelle activité logistique ?

La fonction logistique, internalisée ou externalisée, s'envisage à l'échelle géographique des marchandises dont elle gère les flux physiques. De nombreuses entreprises industrielles ont mondialisé leur logistique pour accompagner la concentration de leurs sites de fabrication.

Néanmoins, le rôle stratégique de cette fonction maintient un lien géographique étroit entre les prestataires logistiques (stockage, transports et services logistiques associés de conditionnement, de préparation de commande ou encore de gestion des flux) et leurs chargeurs (industries, enseignes de la grande distribution...). Ces derniers recourent encore souvent à des prestations logistiques offertes par les entreprises de leur territoire.

Par ailleurs, les entreprises peuvent choisir de continuer à réaliser en compte propre, la logistique support de leur « cœur de métier ». Dès lors, l'activité industrielle ou l'activité commerciale d'une entreprise et son activité logistique se confondent au sein d'une même implantation.

Différencier logistique endogène et exogène : un exercice délicat

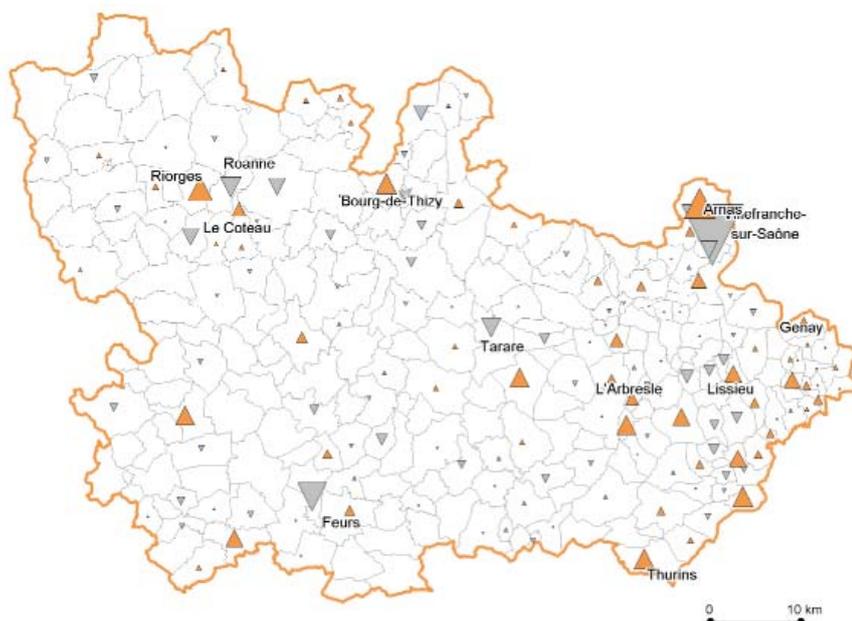
In fine, pour justifier de la pertinence de la présence d'un entrepôt logistique sur un territoire, deux critères peuvent être mobilisés : la géographie logistique de l'entreprise concernée ou son degré d'imbrication avec l'activité principale de l'entreprise. Parmi les marchandises dont la logistique est gérée à l'échelle locale, on distingue les biens de consommation courante et leur logistique inverse : approvisionnement alimentaire, déchets, mais aussi la logistique de la construction, la plus volumineuse concernant les matériaux de construction.

Des critères d'implantation faisant la part belle à l'accessibilité routière

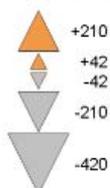
Les principaux critères entrant en considération dans le choix de localisation d'un entrepôt sont les suivants :

- la qualité de la desserte en infrastructures : l'accessibilité autoroutière ou à grand gabarit du site est un critère très important ; les dessertes fluviale et ferroviaire sont un atout, mais ne sont pas discriminantes ;
- le bassin d'emploi : un entrepôt ne peut fonctionner sans hommes. La présence de main-d'œuvre à proximité est donc nécessaire, celle d'une ligne de transports en commun un avantage ;
- l'environnement industriel et tertiaire : de lui dépend la taille du bassin de clientèle potentielle et l'offre de services nécessaire au fonctionnement de l'entrepôt (maintenance, transporteurs...).

D'autres critères interviennent aussi dans le choix de localisation : attachement du chargeur à une région, contraintes du PLU, prix du foncier.



Evolution de l'emploi entre 2000 et 2010



# Une dynamique de construction de locaux portée par trois pôles

L'offre immobilière corrobore les dynamiques économiques constatées précédemment. La construction de locaux se polarise sur les principales agglomérations du périmètre d'étude.

## Près de 50 % des constructions de locaux industriels et entrepôts concentrés sur trois EPCI

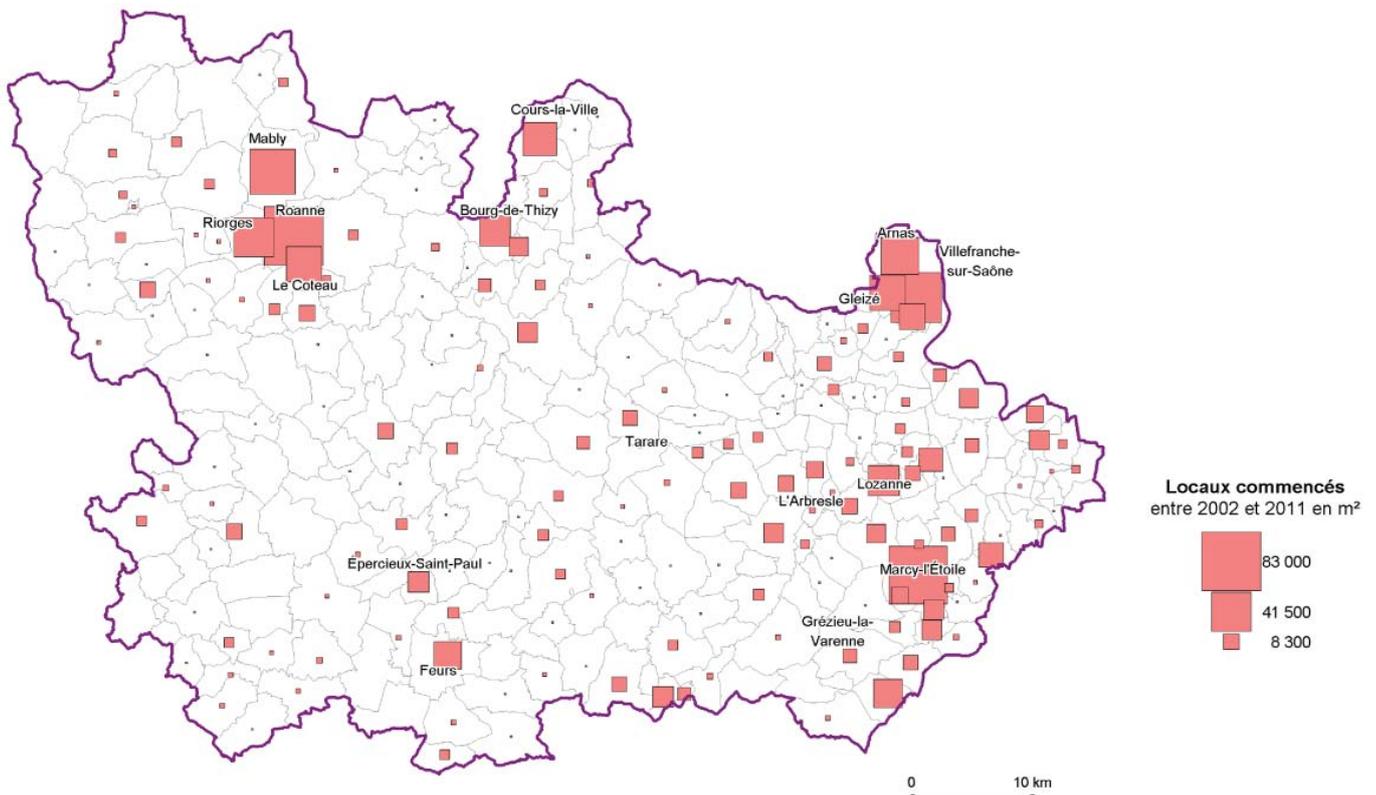
Sur les dix dernières années, un million de mètres carrés de locaux industriels et d'entrepôts a été construit sur le périmètre d'étude, soit 15 % de l'inter-Scot. Trois pôles se détachent :

- la Communauté d'agglomération du Grand Roanne, 214 000 m<sup>2</sup> en dix ans, soit 19 % de l'EIM A89/RN82 ;
- la Communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône avec 154 000 m<sup>2</sup> commencés, soit 14 % de l'EIM A89/RN82 ;

- le Val d'Yzeron avec 109 000 m<sup>2</sup> commencés (soit 10 % de l'EIM A89/RN82), et une forte concentration sur Marcy-l'Étoile (81 000 m<sup>2</sup>).

Pour autant, au sein du périmètre d'étude, d'autres territoires apparaissent dynamiques en termes de constructions de locaux industriels. Ainsi, plusieurs polarités de moindre importance émergent et contribuent à un maillage plus fin du territoire : Cours-la-Ville (30 350 m<sup>2</sup>), Bourg-de-Thizy (27 000 m<sup>2</sup>), Lozanne (26 100 m<sup>2</sup>), Feurs (20 800 m<sup>2</sup>), Epercieux-Saint-Paul (13 000 m<sup>2</sup>), Tarare (7 550 m<sup>2</sup>), Grézieu-la-Varenne (4 160 m<sup>2</sup>), L'Arbresle (1 500 m<sup>2</sup>).

## Construction de locaux industriels et entrepôts entre 2002 et 2011 (locaux commencés)



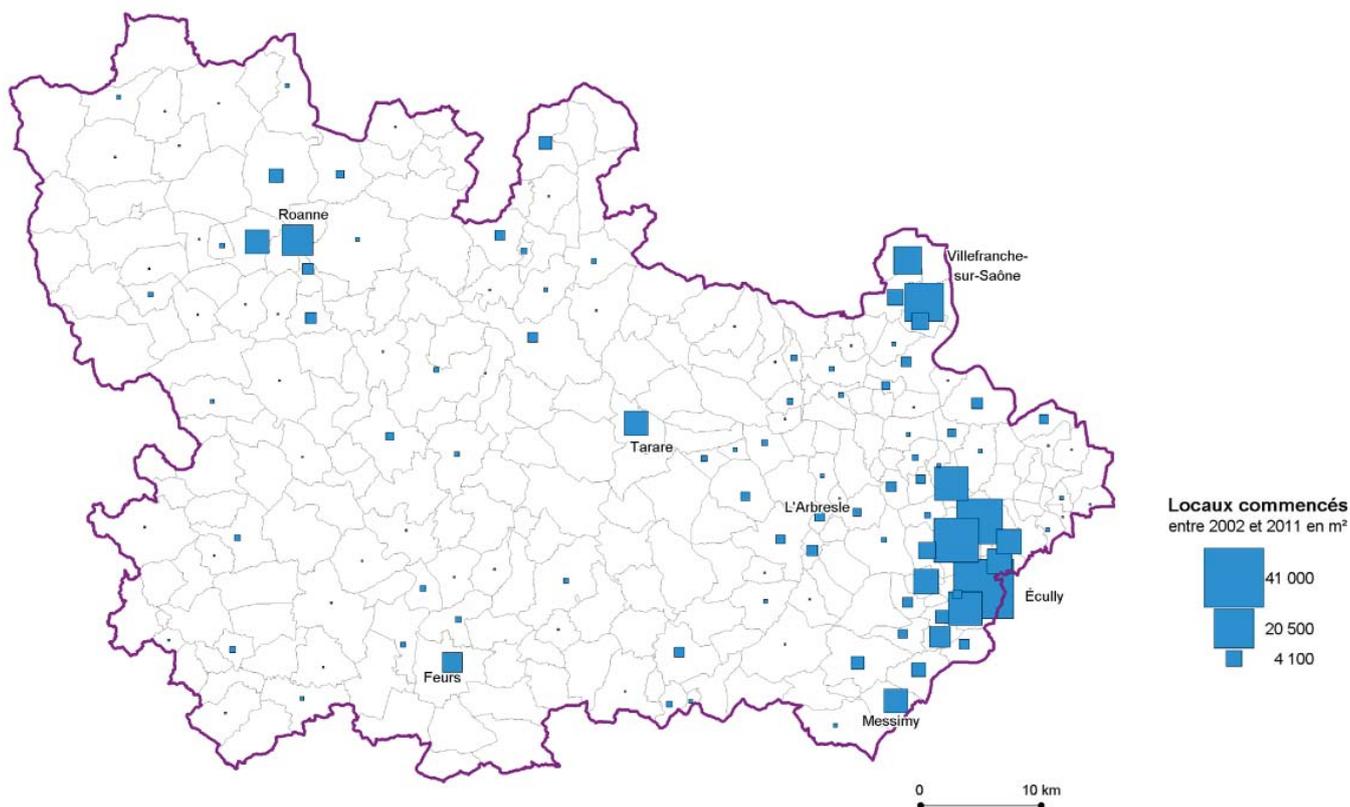
### Une forte polarisation des constructions de bureaux

Entre 2002 et 2011, 314 360 m<sup>2</sup> de bureaux ont été construits sur l'EIM A89/RN82, soit 12 % des constructions neuves de l'inter-Scot.

Ces nouvelles surfaces sont accueillies sur trois pôles majeurs du territoire. Les conférences des maires Ouest Nord et Val d'Yzeron concentrent l'essentiel de ces nouvelles constructions, respectivement 40 % et 11 %. Viennent ensuite les Communautés d'agglomérations de Villefranche-sur-Saône et Roanne (12 % et 8 % des constructions de bureaux de l'EIM A89/RN82).

A noter également la présence de deux « pôles secondaires » : Tarare et Feurs avec 8 000 m<sup>2</sup> et 5 800 m<sup>2</sup> de bureaux construits sur les dix dernières années. Ces chiffres témoignent de la tertiarisation que connaît actuellement l'économie de ces territoires, ce qui fait écho aux dynamiques d'emploi constatées.

### Construction de bureaux entre 2002 et 2011 (locaux commencés)



### **A l'instar de la construction de bureaux, une polarisation des commerces sur trois pôles majeurs**

Les 331 600 m<sup>2</sup> de commerces commencés ces dix dernières années sur l'EIM A89/RN82 (soit 20 % de l'inter-Scot) se concentrent principalement sur les trois pôles urbains du territoire :

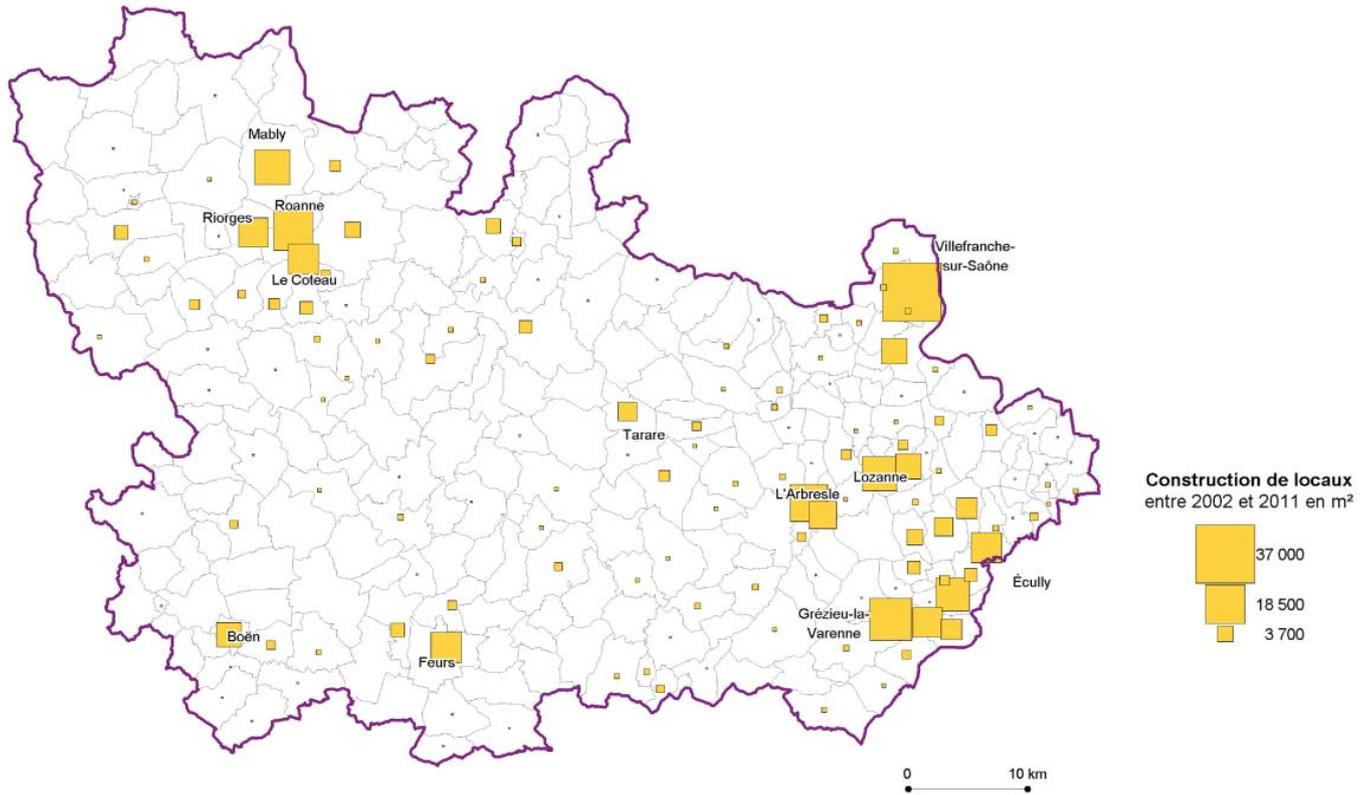
- l'Ouest lyonnais : conférences des maires du Grand Lyon (20 %), CCPA (10 %) et CCVL (7 %) ; en particulier sur Grézieu-la-Varenne (20 000 m<sup>2</sup>), L'Arbresle (16 450 m<sup>2</sup>), Lozanne (14 000 m<sup>2</sup>), Tassin-la-Demi-Lune (13 000 m<sup>2</sup>), Champagne-au-Mont-d'Or (11 500 m<sup>2</sup>) et Craponne (11 330 m<sup>2</sup>) ;
- Villefranche-sur-Saône : 36 700 m<sup>2</sup> soit 11 % de la surface totale de mètres carrés de commerces commencés entre 2000 et 2 010 dans le périmètre de l'EIM A89/RN82 ;
- La Communauté d'agglomération du Grand Roanne avec 58 580 m<sup>2</sup> répartis sur plusieurs sites commerciaux importants : 18 140 m<sup>2</sup> à Roanne, 15 000 m<sup>2</sup> à Mably, 11 800 m<sup>2</sup> au Coteau et 10 800 m<sup>2</sup> à Riorges.

Quelques sites de moindre importance sont à noter : Feurs et ses 12 000 m<sup>2</sup> de locaux commerciaux, pôle que le projet de territoire de la CCFF entend renforcer ; Boën (8 000 m<sup>2</sup>) et Tarare (5 000 m<sup>2</sup>).

### **Une dynamique immobilière allant de pair avec les dynamiques économiques**

L'offre immobilière et les constructions de locaux corroborent les dynamiques économiques qui traversent le territoire. En effet, les constructions de locaux se concentrent sur les principales polarités de l'EIM A89/RN82 : agglomération lyonnaise et Ouest lyonnais, agglomérations cala-doise et roannaise. Des pôles secondaires se détachent également : Feurs et Tarare.

## Construction de locaux industriels et entrepôts entre 2002 et 2011



Source : SOeS-Dreal Rhône-Alpes Sit@del2

# Une offre foncière dispersée au sein de zones d'activités locales

## Définition

Un site d'intérêt métropolitain est un site d'activités remplissant une grande majorité ou la totalité des critères suivants :

- une superficie et des disponibilités foncières importantes,
- une desserte de qualité,
- une haute qualité environnementale et paysagère,
- un haut niveau de services aux entreprises et aux salariés,
- un positionnement sur les filières d'excellence ou à haute valeur ajoutée du territoire.

## Critères retenus pour le positionnement des sites d'activités

Afin de hiérarchiser les sites d'activités de l'EIM A89/RN82, un ensemble de critères, pouvant être classé en cinq catégories, a été défini :

- la hiérarchisation des sites émanant des Scot ;
- la taille : entreprises implantées, nombre d'emplois sur le site, disponibilités foncières et immobilières actuelles et futures, parc existant (Shon, ha) ;
- l'accessibilité du site : localisation et dessertes autoroutière, routière, ferroviaire ainsi que desserte en transports en commun pour les salariés ;
- le positionnement économique et les secteurs d'activités stratégiques à travers les entreprises et les secteurs d'activités déjà présents sur le site ;
- les aménités urbaines et les services offerts : contexte urbain, niveau d'équipement, offre de services aux entreprises et aux salariés ;
- la qualité architecturale, paysagère ou environnementale du site.

Ces critères ont été retenus pour l'ensemble des sites. Ainsi, une même typologie a pu être déployée, permettant une lecture et une hiérarchisation uniforme et claire des principaux sites d'activités du territoire.

**Un recensement des zones existantes de plus de 5 hectares a permis de hiérarchiser les sites selon un ensemble de critères définis préalablement. Cette analyse donne à voir la présence importante de sites de petite taille et un manque de sites d'intérêt métropolitain. De nombreux projets de création ou d'extension en cours pourraient modifier sensiblement l'offre foncière économique.**

## Un positionnement des sites d'activités pour une lecture rapide et claire de l'offre d'accueil

Les sites recensés ont été positionnés selon trois niveaux :

- sites d'activités d'intérêt métropolitain,
- sites d'activités de bassin de vie,
- sites d'activités locales,

permettant une vision claire de l'offre majeure présente et projetée sur le périmètre d'étude.

## Une concentration des zones d'activités à l'est du périmètre d'étude

Aujourd'hui, le périmètre d'étude accueille plus de 2 700 hectares de sites d'activités. La plupart des surfaces d'activités se situe dans les confins des mairies du Grand Lyon (32 %), dans le Beaujolais (26 %). Le Roannais accueille 21 % des surfaces recensées.

Le reste du territoire d'étude, en particulier le centre, semble plus faiblement doté en espaces d'accueil. Ainsi, les EPCI de l'Ouest lyonnais (CCVL, CCPA) abritent 11 % des surfaces d'activités de l'EIM A89/RN82, le Scot Loire Centre 8 % et les Monts du Lyonnais seulement 2 %.

Pour autant, ces territoires ne sont pas dépourvus de zones d'activités dès lors que l'on s'intéresse aux zones inférieures à 5 hectares. En effet, ces espaces disposent de nombreux sites d'activités, de petite taille (parfois quelques centaines de mètres carrés seulement), notamment sur la Communauté de communes de Chamousset-en-Lyonnais.

## Des zones d'activités à l'ouest du périmètre d'étude

La carte des principaux sites d'activités existants de l'espace d'intérêt métropolitain A89/RN82 fait apparaître un chapelet de petites zones (de moins de 5 hectares), à l'ouest du périmètre d'étude. Ces zones représentent 43 % des surfaces recensées.

La multiplication de ces petites surfaces d'activité entraîne un mitage du territoire et une consommation importante des espaces agricoles. Parmi les zones d'activités de plus de 5 hectares sur l'ensemble du périmètre d'étude, près de 40 % ont entre 5 et 10 hectares et 30 % ont entre 10 et 20 hectares. Ces taux sont largement inférieurs si on compte les sites de moins de 5 hectares. Leur surface ne représente que 10 % des surfaces de foncier d'activités existantes. Les trois sites d'activités actuels de plus de 100 hectares (Pôle économique Ouest de Lyon et ZI Lyon-nord dans le Grand Lyon et Villette/Demi-Lieu dans le Grand Roanne) représentent 30 % de la surface totale.

A terme, la question de la dispersion ou de la concentration des activités sur les sites stratégiques devra être posée.

## Aujourd'hui, un déficit de sites d'activités d'intérêt métropolitain

L'offre actuelle de sites d'activités d'intérêt métropolitain à l'ouest de l'agglomération lyonnaise est très limitée. En effet, les seuls sites relevant de cette appellation sont le Parc de Bonvert (Communauté d'agglomération du Grand Roanne) et le Pôle économique Ouest de Lyon.



# Des dynamiques économiques contrastées

**La dynamique lyonnaise ne profite à l'espace d'interface métropolitain A89/RN82 qu'à la marge, un espace qui a pour partie souffert de la désindustrialisation.**

Si l'ouest du Grand Lyon et l'Ouest lyonnais ont connu des évolutions d'emplois et une dynamique immobilière positives ces dix dernières années, les autres territoires de l'EIM A89/RN82 ont connu des fortunes diverses. Quatre profils de territoires existent au sein du périmètre d'étude.

## **L'ouest du Grand Lyon et l'Ouest lyonnais : un pôle économique majeur**

L'est du périmètre d'étude se caractérise par un fort dynamisme économique dans les services aux entreprises, tiré par le Pôle économique Ouest de Lyon (Limonest, Dardilly, Ecully, Champagne-au-Mont-d'Or) et les sciences du vivant, notamment à Marcy-l'Etoile où sont implantés Sanofi-Pasteur et Biomérieux.

Un peu plus éloigné du cœur de l'agglomération lyonnaise, mais néanmoins dans une dynamique proche du territoire précédemment décrit, l'Ouest lyonnais (CCPA, CCVL) participe et bénéficie de cette dynamique avec une tertiarisation manifeste de son économie. En témoignent les emplois gagnés à L'Arbresle dans ce secteur d'activités ces dix dernières années. Ainsi, ces territoires pourraient apparaître comme un « prolongement » de l'agglomération lyonnaise, comme le montrent les nombreuses relations domicile-travail, le développement de l'offre de transport en commun en lien avec Lyon ou encore le profil économique de ces EPCI.

## **Des pôles économiques structurants : les agglomérations roannaise et caladoise**

Les agglomérations roannaise et caladoise peuvent être considérées comme des villes-relais. Elles constituent de « grandes villes moyennes » dans un milieu rural (à distinguer de l'espace rural qui se caractérise par l'absence de ville, une faible densité de l'activité humaine et la prépondérance de l'agriculture).

Roanne et Villefranche-sur-Saône sont deux pôles économiques structurants pour le périmètre d'étude. Si ces deux agglomérations sont encore fortement marquées par l'industrie, elles entament, depuis quelques années, une transition vers un tissu économique plus tertiaire, comme en témoigne la hausse des emplois dans les services aux entreprises depuis 2000. Leur mutation économique est donc engagée, entre tradition (mécanique, construction, agroalimentaire) et modernité (numérique, économie résidentielle, centre de relation clients).

Il s'agit de territoires relativement autonomes : convergence des bassins de vie et d'emplois, évasion commerciale limitée, enclavement relatif, interactions avec les territoires voisins faibles). Ainsi, à l'écart aujourd'hui du jeu du « pôle métropolitain », les agglomérations roannaise et caladoise pourraient être amenées à jouir de cette dynamique voire à y prendre part. La question de relations plus étroites, à travers la mise en place d'un partenariat ou d'une gouvernance partagée, se posera donc à l'avenir.

### **La campagne agricole, industrielle et résidentielle**

Le reste du périmètre d'étude est un territoire interstitiel, au fonctionnement économique interne, en quête de hiérarchie et de complémentarité qui semble quelque peu à l'écart des dynamiques des territoires voisins. En effet, il s'agit de territoires ruraux ou rurbains dans lesquels les activités industrielles sont très présentes mais, pour certains, en déclin. Les sphères agricoles et agroalimentaires y sont affirmées. L'économie résidentielle connaît un développement significatif depuis quelques années. L'arrivée de l'A89 peut avoir un impact significatif, tant psychologique, qu'économique pour ces territoires.

### **Des polarités économiques de bassin de vie**

Cet espace interstitiel compte quelques pôles d'emplois structurants (Tarare, Feurs, Amplepuis/Thizy/Cours-la-Ville en particulier) qui maillent aujourd'hui le territoire. Ils constituent des pôles économiques relais offrant un bon niveau de services aux entreprises et aux salariés. Ces pôles constituent des secteurs à enjeux forts.

### **Un territoire aux multiples facettes**

Au vu des analyses réalisées, il apparaît que l'espace d'interface métropolitain A89/RN82 est un espace pluriel, sans logique d'ensemble et sans cohérence apparente, avec des ruptures tant physiques (liées au relief) qu'en termes de dynamiques et profils économiques. Ainsi, unité et diversité sont au cœur même de ce qui définit le périmètre d'étude : profils contrastés, enjeux communs et stratégies à élaborer ensemble pour favoriser un développement « équilibré » du territoire.



Zone d'activités économiques - Agglomération de Tarare

## De nouveaux sites d'intérêt métropolitain

**Le déficit actuel de sites métropolitains sur le périmètre d'étude va être résorbé par les projets en cours. Leur positionnement économique proche pourrait entraîner une concurrence entre les sites. Au global, l'offre foncière identifiée apparaît importante. Au demeurant, parmi l'ensemble des sites repérés, une partie seulement apparaît réellement commercialisable au regard des exigences de la prise en compte de l'environnement et des contraintes apportées par les mesures compensatoires.**

\* Grâce à des entretiens qualitatifs et des données quantitatives issues des Scot, des EPCI et d'Adel 42, un tableau des zones de plus de 5 hectares a pu être réalisé (cf. annexes), comprenant les disponibilités foncières à plus ou moins long terme ainsi que le positionnement économique du site quand il a été défini.

### **La seule grande infrastructure autoroutière nouvelle qui traversera le territoire métropolitain dans les vingt prochaines années**

Cette accessibilité nouvelle pour le périmètre d'étude transformera grandement son attractivité et son développement économique.

### **Offre alliant zones de proximité et sites d'intérêt métropolitain**

Pour connaître l'offre foncière à venir sur le périmètre d'étude, un travail de recensement des projets d'extension et de création de zones a été mené\*. Ainsi, à terme, il abritera près de 130 sites d'activités, soit près de 3 650 hectares de foncier à vocation économique (1 000 hectares supplémentaires par rapport à aujourd'hui).

La hiérarchisation des sites, à partir des critères définis, crée une armature qui conjugue un maillage fin visant l'offre de proximité (sites d'activités locaux) et la création de pôles majeurs visibles et affichés comme tels (sites d'activités d'intérêt métropolitain).

### **Des documents d'aménagement commercial pour une hiérarchisation des pôles commerciaux et une organisation cohérente des implantations commerciales**

L'approbation récente de documents d'aménagement commercial pour le Roannais et le Beaujolais devrait permettre une hiérarchisation et une meilleure organisation territoriale des pôles commerciaux. Depuis la loi portant engagement national pour l'environnement (2010), le document d'aménagement commercial (Dac) est devenu une pièce obligatoire du Scot. Il constitue un instrument de planification territoriale commerciale. Il a pour objectif de définir des Zones d'aménagement commercial (Zacom) en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme. Il ne repose pas sur des problématiques strictes d'offre commerciale existante et d'impact liés à des implantations nouvelles.

### **De nombreux projets**

Aujourd'hui, les trois pôles majeurs du Scot Beaujolais sont en projet (L'île Porte, Smadeor), ou en phase de lancement (Lybertec), tandis que les sites ligériens tardent à émerger (Bas-de-Rhins, Balbigny, Font de l'Or) ou à s'étendre (Bonvert). Ces projets pourront pallier le déficit actuel d'offre métropolitaine et permettront, à l'ouest de l'agglomération lyonnaise, de bénéficier d'une offre de qualité.

À noter également que les projets d'extension de zones sont nombreux. Environ 70 projets d'extension répertoriés concernent généralement des petites surfaces. A l'inverse, la création de nouveaux sites d'intérêt métropolitain occupent plusieurs centaines d'hectares.

### **Des positionnements économiques proches**

En raison de leur éloignement géographique, ces sites métropolitains ne sont pas directement concurrents pour tous les établissements cibles. Si les projets se développaient de concert, les projets exogènes chercheraient de préférence une implantation à l'ouest ou au nord de l'agglomération lyonnaise.

Au regard des projets affichés, le positionnement économique semble relativement proche. Ce sont des sites mixtes à dominante industrielle avec quelques activités de services et une forte importance accordée à la qualité du site. Les filières potentiellement ciblées sont spécifiques à l'ensemble du territoire. Elles se retrouvent dans la plupart des projets (agroalimentaires, éco-construction en lien avec la filière bois...).

### **Un risque « d'effet aspirateur » des nouveaux sites**

La plupart des sites en projet d'intérêt métropolitain affiche la volonté d'attirer des entreprises exogènes, en recherche de la proximité lyonnaise et d'infrastructures performantes, mais aussi d'un cadre de vie et de travail agréable qu'offre ce territoire verdoyant et plus rural. Or, en moyenne, seulement 10 % des entreprises accueillies sont exogènes.

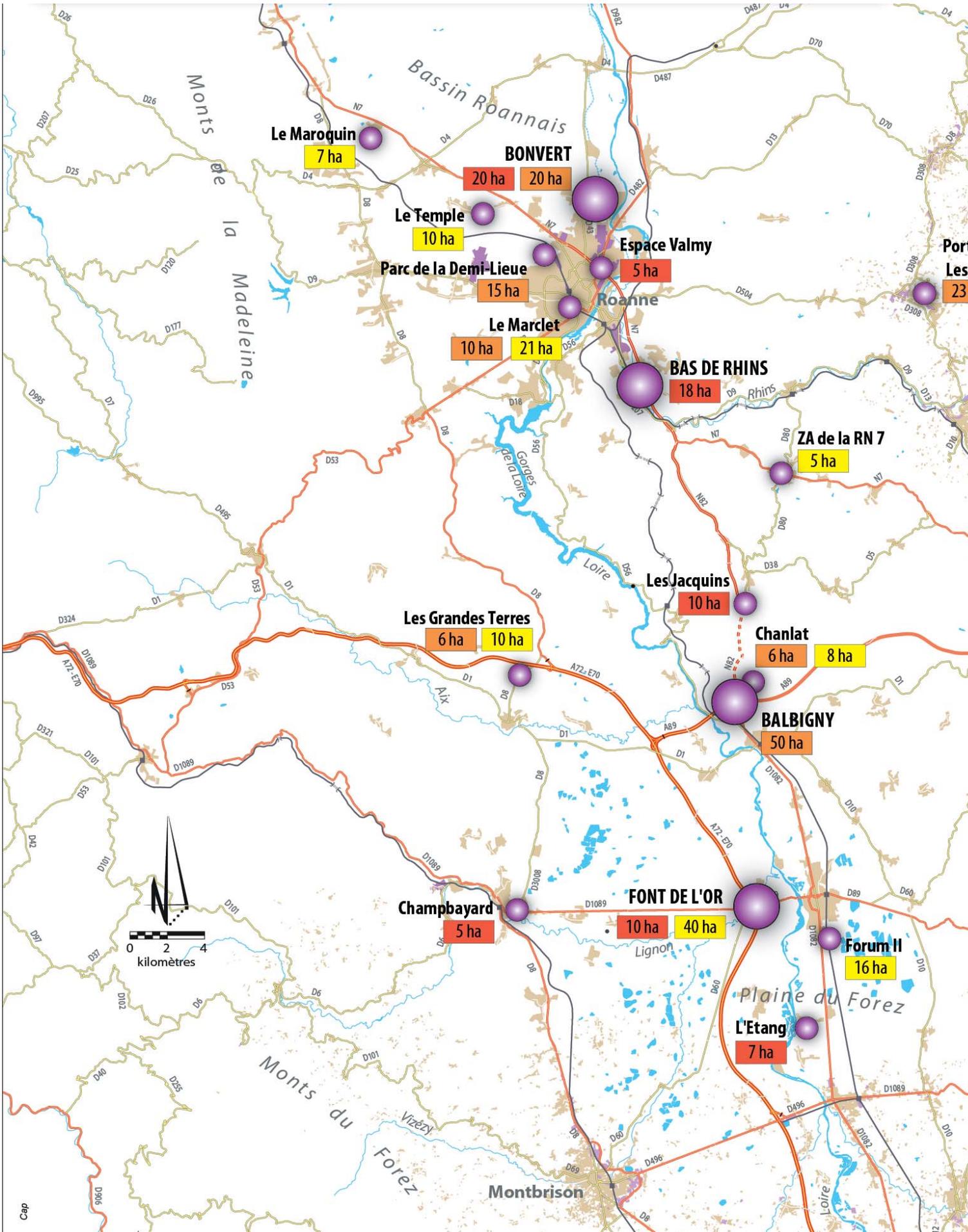
De plus, de nombreuses zones locales vont arriver à épuisement de leurs ressources foncières et nécessitent des opérations de renouvellement en raison de leur ancienneté et de nombreuses friches présentes. Ainsi, en parallèle de l'ouverture de nouveaux sites, et afin de respecter les objectifs affichés dans l'ensemble des Scot de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et d'encourager le renouvellement, il conviendra de conduire des politiques actives de requalification et de renouvellement des zones existantes.

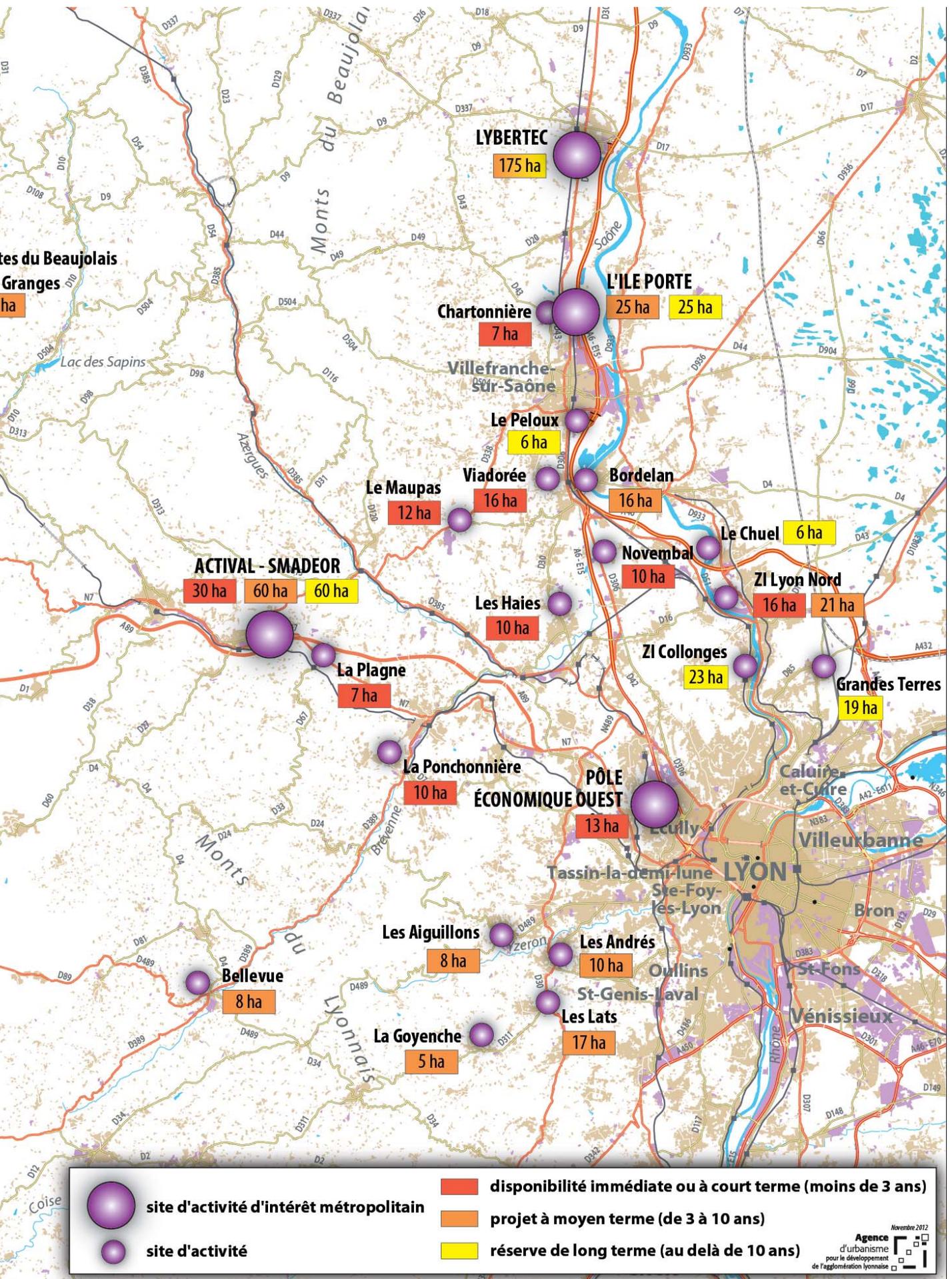
Ces actions, qui amélioreront qualitativement les sites existants, permettront, de surcroît, de limiter « l'effet aspirateur » des nouveaux sites de meilleure qualité laissant alors des sites anciens vacants. Il est en effet probable qu'au lieu d'attirer des entreprises exogènes, les nouvelles zones aient plutôt un effet attractif sur les entreprises déjà implantées sur le territoire souhaitant :

- se développer,
- bénéficier d'un site de meilleure qualité,
- jouir d'une meilleure visibilité.

En ce sens, le projet à l'étude de requalification/renouvellement de la ZI nord d'Arnas, au nord de Villefranche-sur-Saône, sur une vingtaine d'hectares, est particulièrement intéressant. En effet, suite à la fermeture ou au départ de plusieurs entreprises et à la présence de nombreux bâtiments vacants, la CAVIL, la CCI de Villefranche-sur-Saône et l'Epora étudient la possibilité de requalifier et d'assurer un renouvellement du site d'activités.

Les projets de création et d'extension des zones d'activités de l'EIM A89/RN82





Novembre 2012  
 Agence  
 d'urbanisme  
 pour le développement  
 de l'agglomération lyonnaise

### **D'importantes disponibilités foncières dans les Scot Beaujolais, Loire Centre et Roannais**

Trois territoires du périmètre d'étude disposeront à long terme d'une offre foncière importante. Pour autant, leur offre à court terme est relativement limitée et dispersée.

#### *Le Beaujolais, un site majeur directement connecté à l'A89 : Tarare est/Les Olmes (Smadeor)*

La moitié de l'offre immédiate du territoire Beaujolais se concentre sur deux sites : Viadorée à Anse/Pommiers (16 ha) et Le Maupas à Theizé (12 ha). À court terme, d'ici 2014, 45 hectares seront disponibles sur le site Tarare est/Les Olmes (Smadeor) : 30 hectares en extension de la ZA des Olmes et 15 hectares en extension de la Noyeraie (Sarcey, CCPA).

À long terme, près de 200 hectares seront disponibles, en particulier sur les sites de Tarare est/Les Olmes (120 ha environ) et de l'Île Porte à Arnas (50 ha). S'ajoutent également les 175 hectares du site Lybertec à Belleville, site d'intérêt métropolitain, à la lisière nord-est du périmètre d'étude, pour l'accueil d'entreprises à fort potentiel industriel et tertiaire.

#### *Loire Centre, deux grands projets de sites d'intérêt métropolitain*

L'offre foncière immédiatement disponible sur le territoire du Scot Loire Centre est limitée (moins de 20 ha), morcelée et dispersée.

À court terme, plus de la moitié des surfaces disponibles se situera sur deux sites : les Jacquins à Neulise (10 ha) et Font de l'Or à Cleppé (10 ha). A moyen-long terme, quatre sites concentreront les deux tiers des disponibilités foncières :

- 50 hectares sur la ZAIN de Balbigny,
- 40 hectares à Font de l'Or,
- 16 hectares pour Forum II à Feurs,
- 10 hectares sur la zone des Grandes Terres de Saint-Germain-Laval.

#### *Dans Le Roannais, des potentialités*

D'ici 2030, 130 hectares de foncier économique sont nécessaires pour développer l'activité du territoire roannais, soit une consommation de 9 hectares par an\*. Or, 200 hectares sont disponibles sur l'ensemble du périmètre du Scot, soit une réserve pour vingt cinq années. S'ajoutent 20 hectares avec des potentialités de recyclage foncier sur Mâtel/Valmy, Le Coteau et Bonvert.

Les potentialités foncières du Roannais sont à nuancer du fait des mesures compensatoires et d'évitement mises en place lors de la réalisation des aménagements. Ainsi, la zone de Bas de Rhins est passée de 40 hectares d'emprise à 27 hectares aménagés et seulement à 15 hectares cessibles. De plus, l'éventualité de la liaison TGV POCL peut dynamiser le Roannais et augmenter les besoins en foncier économique.

Les disponibilités immédiates sont limitées, mais surtout morcelées et dispersées dans diverses zones d'activités. Seules de petites surfaces sont disponibles (2 ha en moyenne). A court terme, deux sites abritent la quasi-totalité de l'offre disponible : 20 hectares à Bonvert, 18 hectares à Bas-de-Rhins, témoignant de la volonté de la collectivité de hiérarchiser et de prioriser son intervention.

A moyen-long terme, les disponibilités foncières du Roannais sont importantes : 90 hectares intégrés au périmètre d'étude. Elles se répartissent en grande majorité sur trois sites d'activités :

- 20 hectares sur le Parc d'activités de Bonvert,
- 15 hectares sur le Parc de la Demi-Lieue,
- 31 hectares en deux tranches au Marcllet.

Les vocations économiques de cette offre pourraient être affinées, afin de gagner en lisibilité. Une meilleure hiérarchisation et priorisation des projets permettraient sans doute, également, de rendre plus lisible l'offre.

La constitution d'une offre foncière à vocation tertiaire de niveau métropolitain autour des gares de la ville centre et du Coteau est à l'étude, visant à combler le retard de l'agglomération roannaise dans sa mutation économique. Cette tertiarisation pourrait s'accélérer, à long terme, avec l'arrivée de POCL.

### Une offre foncière limitée sur l'ouest de l'agglomération lyonnaise et l'Ouest lyonnais

L'est du périmètre d'étude, déjà bien pourvu en sites d'activités économiques, connaît une certaine pénurie de l'offre foncière. Pour autant, quelques projets d'extension ou de création de zones sont à souligner.

#### Une pénurie foncière s'ur les conférences des maires ouest du Grand Lyon

Les conférences des maires de l'ouest du Grand Lyon offrent de faibles disponibilités foncières. Le Val de Saône tire son épingle du jeu avec 85 hectares disponibles, en grande partie sur la ZI Lyon Nord. En effet, plusieurs extensions sont envisagées sur ce site :

- extension de la zone « En Champagne » : 14 hectares pour Sanofi Pasteur et Coatex ; 8 hectares pour l'accueil de TPE/PME ainsi que pour le déménagement de la pépinière d'entreprises ;
- extension des Malandières (4 ha pour conforter le commerce) et de la Richassière (5 ha pour l'artisanat, la petite industrie, les TPE/PME et l'activité tertiaire) ;
- 6 hectares sur le site actuel de Leclerc pour l'accueil d'activités industrielles.

Enfin, à long terme, la création du site des Grandes Terres à Cailloux-sur-Fontaine mettra à disponibilité 19 hectares de foncier économique, le long de l'A46 nord.

Dans le Pôle économique Ouest de Lyon, la commercialisation par la Serl du Parc du Puy d'Or (85 000 m<sup>2</sup> de Shon, essentiellement tertiaire) a démarré.

#### Deux projets notables dans l'Ouest lyonnais à l'horizon 2025

Aujourd'hui, 10 hectares sont immédiatement disponibles sur le site de La Ponchonnière à Sain-Bel/Savigny, au sein de la Communauté de communes du Pays de L'Arbresle.

À moyen-long terme, l'Ouest lyonnais dispose de presque 60 hectares de réserves foncières. La moitié de ces disponibilités est abritée par deux sites : les Lats à Messimy (17 ha) et les Andrés à Brindas (10 ha), pour des activités industrielles et artisanales.

Les Monts du Lyonnais, qui ne disposent actuellement que de quelques zones d'activités significatives (Pré-Chenavay à Sainte-Foy-l'Argentière ou Bellevue à Souzy, par exemple), n'ont pas vocation à accueillir et développer des sites d'envergure métropolitaine.

La description rapide des sites d'intérêt métropolitain du périmètre d'étude met à jour plusieurs éléments.

#### Disponibilités et réserves foncières totales à court, moyen et long termes sur le périmètre d'étude par Scot concerné

Beaujolais	325 ha
Loire Centre	230 ha
Roannais	169 ha
Sepal (Val de Saône, Ouest nord et Val d'Yzeron)	98 ha
Ouest lyonnais	94 ha
Monts du Lyonnais	14 ha

Sources : Adel42, Scot, EPCI, Observatoire des zones d'activités DDT69

\* Schéma d'agglomération du Grand Roanne, Approche stratégique, novembre 2011

Des fiches identités sont consultables pour les sites d'intérêt métropolitain en annexe



### **Une localisation préférentielle sur les polarités urbaines et/ou le long des infrastructures majeures**

Les sites métropolitains sont majoritairement localisés sur les pôles économiques et urbains du territoire : l'Île Porte dans l'agglomération caladoise, le Parc de Bonvert et la zone de Bas-de-Rhins dans l'agglomération roannaise et le Pôle économique Ouest de Lyon.

Les autres sites privilégient l'accessibilité autoroutière : le long de l'A89 pour Smadeor et Balbigny, le long de l'A72 pour Font de l'Or. Ces derniers sites bénéficient directement de l'ouverture de l'A89.

### **Une offre de grands tènements en périphérie des agglomérations**

L'ensemble des projets de création de sites métropolitains propose de grands tènements sur des sites étendus à l'écart du tissu résidentiel.

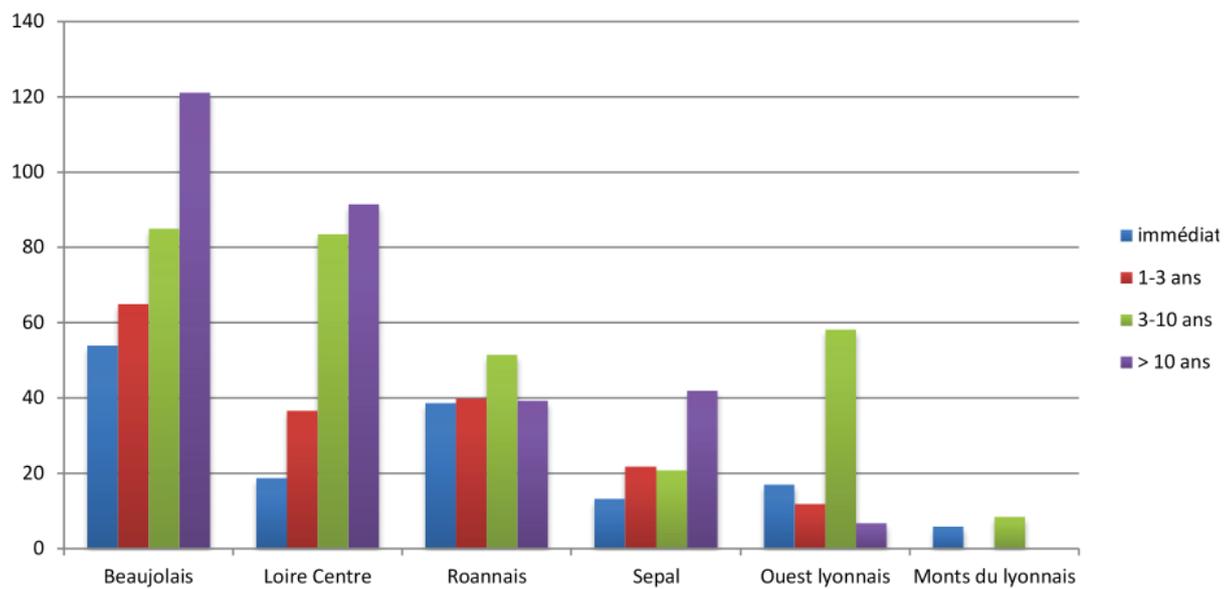
En effet, les critères de localisation des établissements-cibles sont les suivants :

- une bonne desserte autoroutière et/ou routière pour faciliter les flux de marchandises ;
- un coût d'implantation non prohibitif, en raison de la nécessité d'avoir des espaces importants avec possibilité d'extension ;
- un environnement industriel et tertiaire dont dépend la taille du bassin de clientèle ;
- un bassin d'emplois à proximité ;

- un site de qualité ; la tendance actuelle étant la recherche de produits « clés en main » : mise à disposition de locaux immobiliers, qualité de l'équipement du site (ADSL, fibre optique), cadre de vie (notamment pour les entreprises issues de secteurs qui souffrent d'un déficit d'image), offre de services pour les entreprises et les salariés.

Les Monts du Lyonnais, qui ne disposent actuellement que de quelques zones d'activités significatives (Pré-Chenavay à Sainte-Foy-l'Argentière ou Bellevue à Souzy, par exemple), n'ont pas vocation à accueillir et développer des sites d'envergure métropolitaine.

**Echelonnage des disponibilités et réserves foncières (en ha)  
sur le périmètre de l'EIM A89/RN82**



Source : ADEL 42 janvier 2012 (Roannais et Loire Centre), entretiens, Scot et EPCI (Beaujolais, Grand Lyon, Ouest lyonnais et Monts du Lyonnais)



# Espaces naturels et agricoles

## Entre Loire et Rhône, un territoire sur une ligne de partage des eaux

**En grande partie territoire rural, l'espace d'interface métropolitain est largement caractérisé par la succession et la diversité des milieux naturels et agricoles qui le composent. Le contexte hydrologique et la disponibilité en eau potable marquent des différences nettes entre la Loire et le Rhône. Ils constituent deux contraintes quant aux possibilités futures de développement.**

### Enjeux-clés

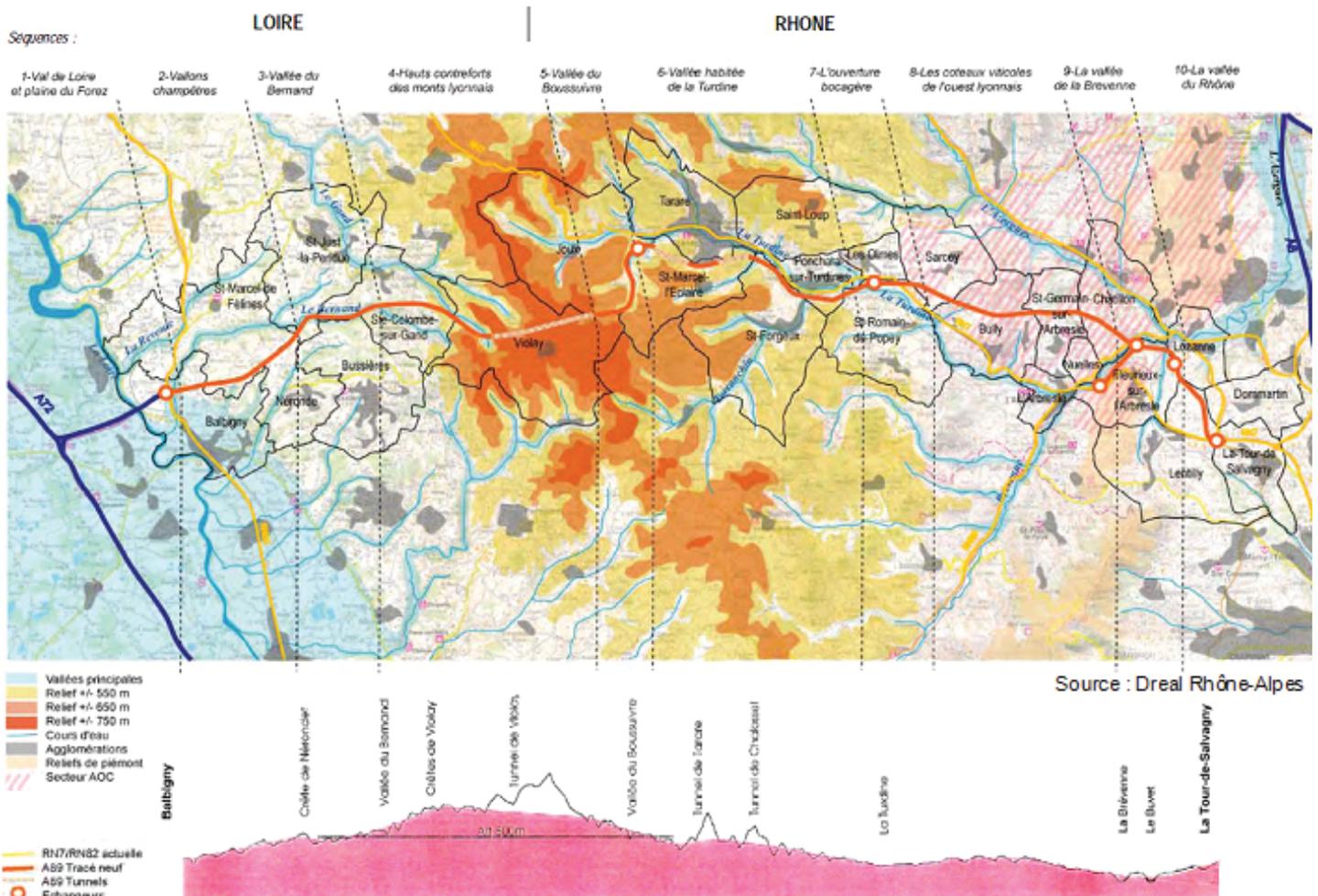
Au-delà de la protection et de la restauration des continuités écologiques et des zones humides, l'enjeu-clé pour la cohérence de la stratégie de développement concernant les ressources naturelles est de proportionner la capacité d'accueil des territoires de l'A89 à leur capacité d'approvisionnement pérenne en eau potable.

### Une diversité de relief et de milieux structure le territoire

D'ouest en est, le périmètre d'étude offre des paysages contrastés. À l'ouest, le Roannais et les Gorges de la Loire s'ouvrent sur la plaine agricole du Forez. Le relief s'accroît. Le paysage se fait progressivement plus bocager et forestier à l'approche des versants ligériens des Monts du Lyonnais et des Monts du

Tararais. À ce niveau, autour de Tarare, l'espace est plus fortement boisé avec des vallées urbanisées au caractère industriel. La descente progressive vers la vallée du Rhône voit le paysage boisé s'ouvrir progressivement sur une mosaïque de cultures où les vignobles du Sud Beaujolais prédominent avant d'atteindre la périphérie urbaine de Lyon.

### Séquences paysagères



## D'un cœur de nature à l'autre

Sur les deux tiers ouest du tronçon autoroutier, les prairies et les boisements résineux prédominent. Les milieux naturels y sont riches sans être exceptionnels. La vallée du Bernand et le vallon du Boussivre sont les secteurs les plus sensibles.

Plus à l'est, dans le Sud Beaujolais, les espaces naturels non cultivés se font plus rares. Les sites sont riches en oiseaux nicheurs et en petit gibier. Les résineux cèdent leur place à des chênaies. En dehors des ripisylves, le seul grand ensemble boisé le long du tronçon est le Bois des Oncins.

Le tracé de l'autoroute croise trois grands cœurs de nature d'échelle régionale : la Plaine du Forez, les Monts du Lyonnais et le Beaujolais, ce sont des zones de nature peu fragmentées où la circulation des espèces est peu contrainte.

L'autoroute intersecte des continuités écologiques entre ces cœurs de nature (connexions régionales et zones nodales). Des ouvrages de restauration des continuités écologiques (viaducs, tunnels) contribuent à limiter les effets de coupure et de morcellement des espaces naturels.

## Deux systèmes hydrographiques

De Balbigny à Bully, le socle géologique est cristallin, peu perméable. L'eau s'infiltré seulement là où la couche superficielle est altérée.

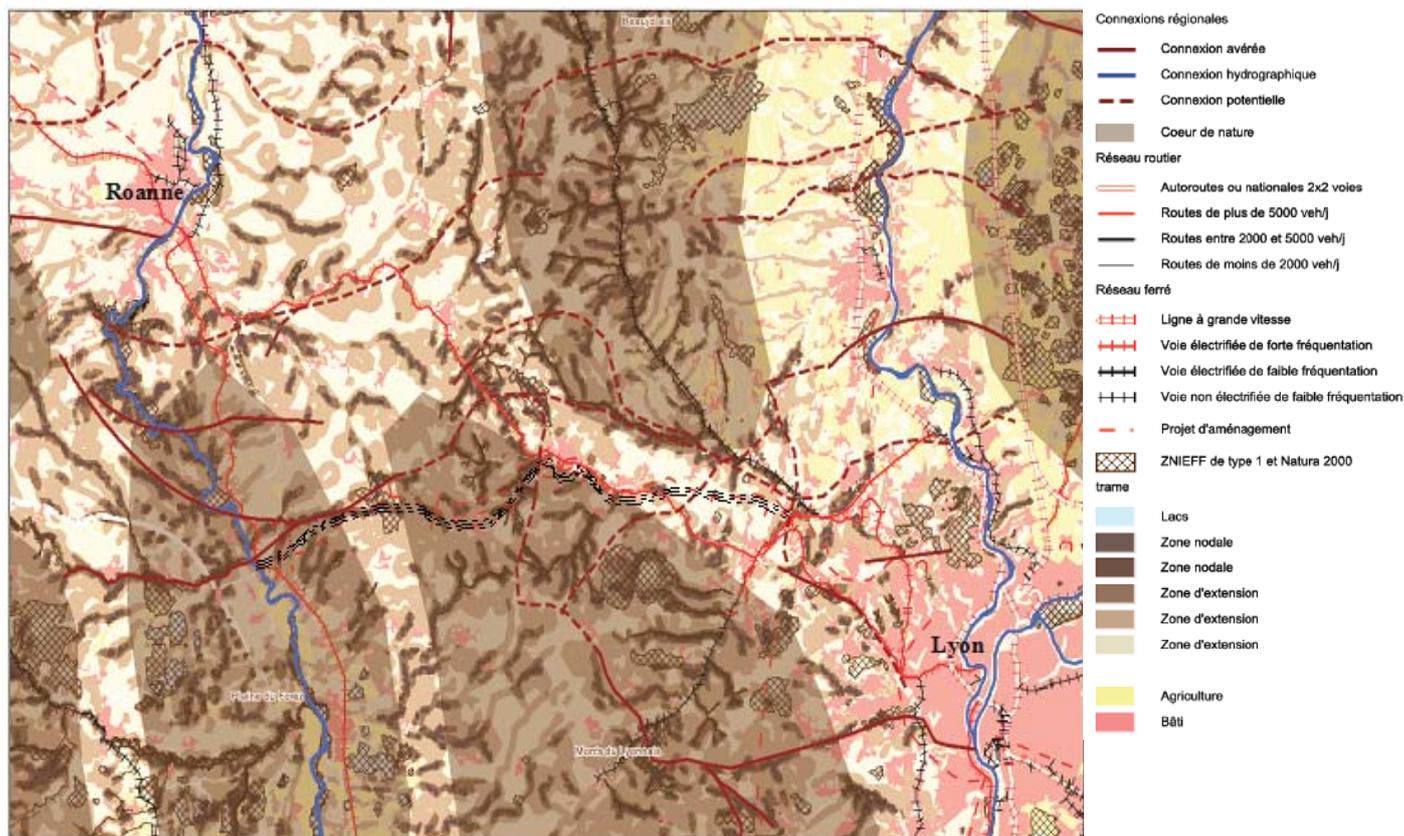
Le risque de pollution est faible pour les eaux souterraines mais les forts débits des périodes orageuses peuvent perturber la dynamique des eaux de surface.

Le socle, majoritairement calcaire du Sud Beaujolais, est perméable et plus sensible aux pollutions par infiltration.

## L'eau potable, un enjeu-clé du développement autour de Balbigny

L'essentiel des ressources en eau potable du secteur provient d'écoulements superficiels. Quelques sources sont captées et deux pompages en nappe sont localisés à Balbigny et à Bussières. Ce secteur disposant de peu de ressources est dépendant des territoires limitrophes en période de pointe. L'infrastructure en elle-même n'aggrave pas cette situation. En revanche, ce sont toutes les activités économiques et résidentielles qu'elle peut attirer qui vont renforcer la pression sur cette ressource.

## Réseau écologique Rhône-Alpes



# Une situation agricole représentative des évolutions nationales

**L'A89 parcourt plusieurs petites régions agricoles assez différentes dans leurs caractéristiques. Ces territoires résument bien les évolutions et transformations de l'agriculture française avec des sensibilités plus ou moins fortes vis-à-vis des développements attendus autour de l'infrastructure.**

## Chiffres-clés

4 477 exploitations en 2010  
-51 % depuis 1988 (-55 % pour la région)

163 466 hectares de SAU en 2010  
-15 % depuis 1988 (-12 % pour la région)  
-22 % pour la surface toujours en herbe

37 hectares de SAU moyenne en 2010  
+74 % depuis 1988

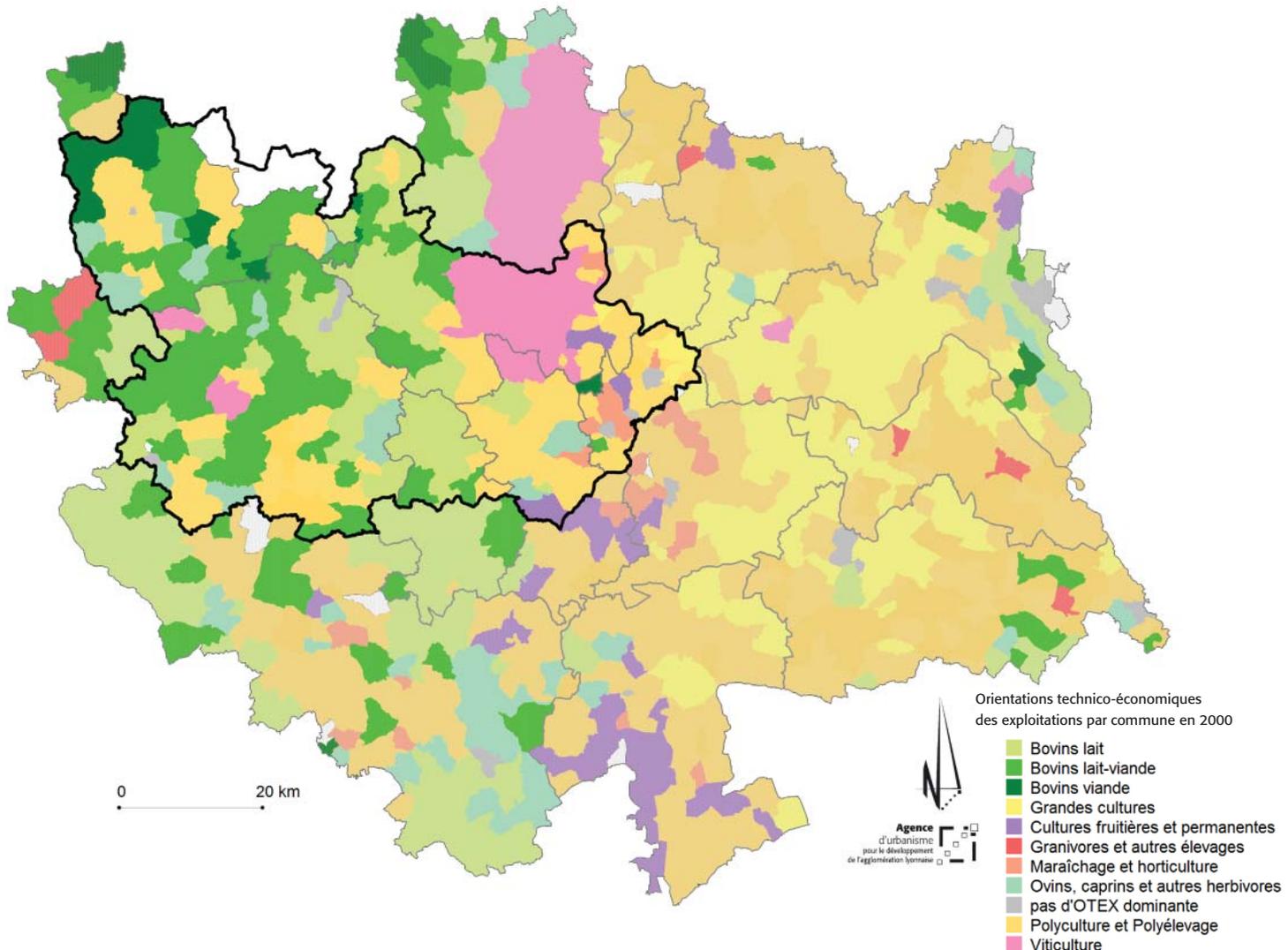
6 258 unités de travail annuel en 2010,  
soit 1,4 par exploitation (1,37 en 1988)

## Des petites régions agricoles bien identifiées

Les orientations des exploitations expriment bien la diversité du territoire. Les Monts du Forez et le Roannais sont des secteurs d'élevage de lait et de viande. Les Monts du Beaujolais et surtout les Monts du Lyonnais sont consacrés à l'élevage laitier.

La plaine du Forez et l'Ouest lyonnais sont des secteurs de polyculture-élevage avec une présence de maraîchage et d'arboriculture plus forte aux abords des agglomérations. Enfin, les coteaux du Beaujolais sont spécialisés dans la viticulture.

## L'élevage à l'ouest, la polyculture et la vigne à l'est



### Forte baisse du nombre d'exploitation dans les secteurs d'élevage et dans le périurbain

Entre 1988 et 2010, le nombre d'exploitations a diminué de moitié. La diminution du nombre d'exploitation masque cependant un phénomène de concentration et d'agrandissement des structures. Les exploitations sont de plus en plus nombreuses à être sous forme sociétaire et accueille, de fait, plus de main d'œuvre.

La diminution du nombre d'exploitations est particulièrement forte dans les secteurs périurbains et dans les secteurs d'élevage. Les exploitations viticoles (Beaujolais) et de grandes cultures (Plaine du Forez) se maintiennent mieux.

### Les exploitations s'agrandissent en louant de nouvelles terres et sont plus vulnérables face à la pression urbaine

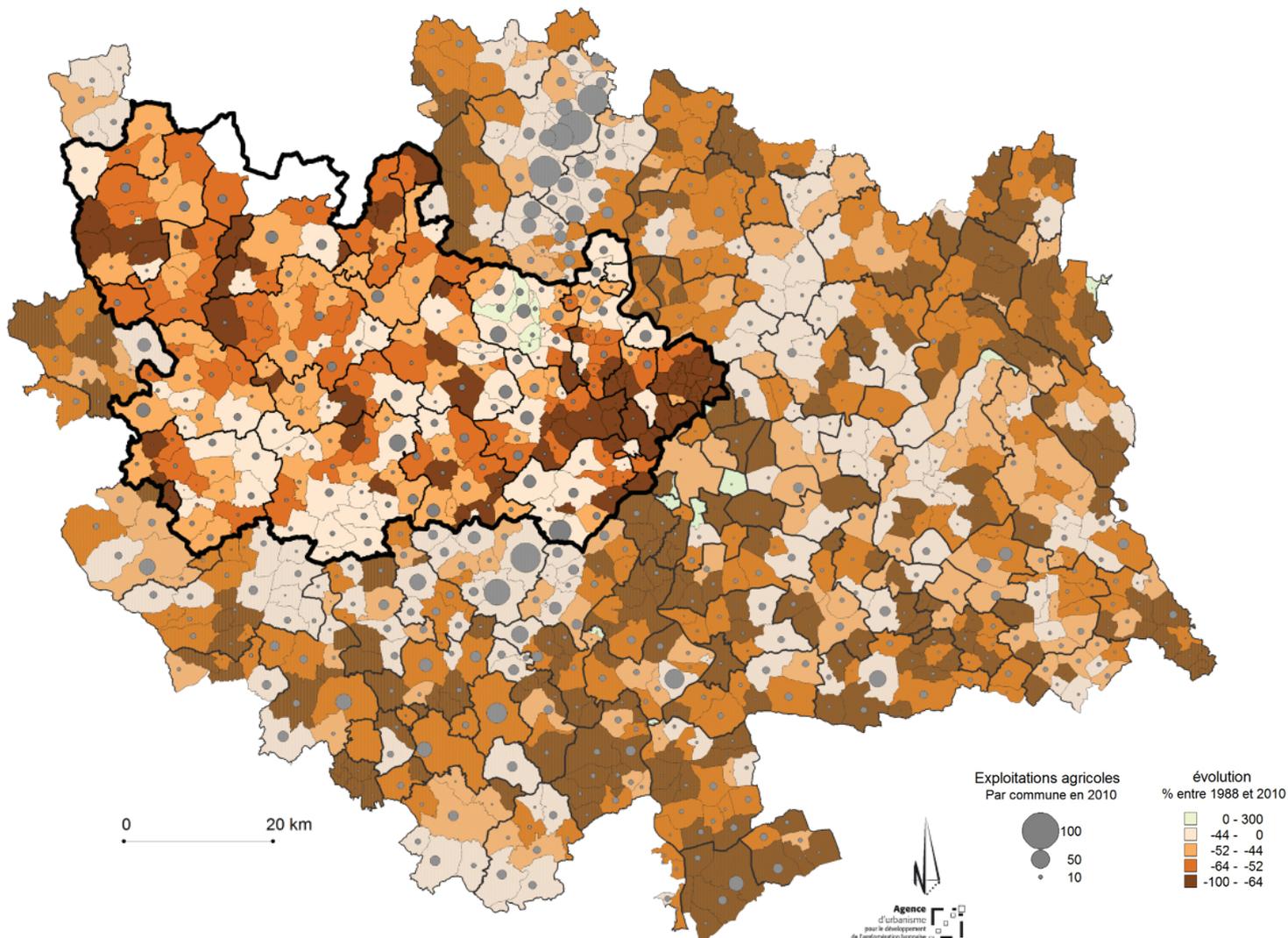
Sur le même pas de temps, la surface agricole totale baisse de 15 % alors que la surface moyenne des exploitations progresse de 74 %. Cette augmentation de la taille des exploitations s'est majoritairement réalisée par des locations de nouvelles terres. La proportion de terre en fermage a ainsi progressé partout mais c'est à proximité des agglomérations qu'elle est la plus forte (supérieure à 75 %). Ces évolutions rendent les exploitations plus vulnérables face à la pression urbaine, consommatrice de terres agricoles.

### Une agriculture fragilisée dans un contexte de concurrence accrue sur les usages de l'espace

Le nombre d'exploitations diminuant, les systèmes traditionnels d'entraide sont moins efficaces. Les possibilités de coopération, notamment pour l'utilisation du matériel, ne sont plus intéressantes en-dessous d'un certain nombre de participants. Chaque exploitation, plus isolée socialement, fait alors également face à des charges plus importantes.

En parallèle, de nouveaux usages de l'espace rural, loisirs motorisés, loisirs équestres, etc., viennent parfois compléter, mais plus souvent concurrencer, les pratiques agricoles traditionnelles.

### Les élevages périurbains et les exploitations en diminution



## Richesses et vulnérabilités agricoles face à l'arrivée de l'A89

**Plus que le prélèvement d'espaces agricoles propre à l'infrastructure, ce sont tous les prélèvements supplémentaires, urbains ou économiques, en cours ou à venir, qui font craindre un impact négatif sur les activités agricoles. La cohérence globale de la stratégie d'aménagement, associant les acteurs agricoles, pourra contribuer à limiter ces impacts.**

### **Des territoires agricoles inégaux face à la pression**

L'impact de l'arrivée de l'infrastructure est différent d'un territoire agricole à l'autre. Dans les régions d'élevage, l'infrastructure vient perturber les circulations du bétail et prélever les terres peu accidentées mais essentielles à la production fourragère. Dans les Monts du Lyonnais, la pression sur l'espace est, avant tout, agricole. Mais ils sont moins sujets à être déstructurés par l'arrivée de l'infrastructure et des développements induits, contrairement aux Monts du Tararais où l'élevage est dans une situation plus critique de repli. Par ailleurs, l'arrivée de l'infrastructure dans les secteurs viticoles, au parcellaire, souvent petit et morcelé, impacte un plus grand nombre d'exploitations.

### **Une consommation de l'espace agricole en trois étapes**

Le premier impact de l'infrastructure sur l'espace agricole est le prélèvement direct qu'elle opère.

Le deuxième impact est le fait de l'habitat et des zones d'activités qui se développent à sa suite.

Enfin, le troisième impact est dû à la compensation des zones naturelles et habitats d'espèces protégées détruits par les autres développements. Cette reconstitution légitime d'espaces naturels diminue d'autant les espaces pouvant être valorisés par les activités agricoles. L'impact de ces compensations est plus fort dans les secteurs sans élevage.

En effet, une prairie exploitée peut accueillir une zone humide reconstituée. Pour d'autres cultures, la reconstitution de la zone humide signifiera l'arrêt de l'exploitation de la parcelle.

### **Entre pression et consommation foncière, une situation délicate pour les agriculteurs**

L'arrivée de l'infrastructure risque de provoquer un renchérissement du foncier naturel et agricole qui pourrait inciter une augmentation des ventes de terres agricoles. Pour les agriculteurs, cette opportunité devient d'autant plus forte que les revenus de la production agricole sont faibles. Pour autant, les agriculteurs ne sont propriétaires, en moyenne, que de 30 % des terres qu'ils exploitent. Ils subissent donc essentiellement les choix des propriétaires de ce foncier.

Ce sont également eux qui, en collaboration avec les acteurs agricoles, peuvent participer aux procédures d'aménagement foncier qui visent à rendre plus cohérent le parcellaire des exploitations.

### **Protection des espaces agricoles, quelle effectivité dans la planification ?**

D'une manière générale, les Scot reprennent tous le principe de protection des espaces agricoles. Cette volonté de protection est à l'œuvre à travers la densification prônée pour l'habitat. En revanche, elle a du mal à s'appliquer aux zones d'activités. La quantification du besoin de développement économique est peu aisée, tout autant que sa traduction dans les PLU. Pour que se concrétise la volonté de protection des espaces agricoles, il est nécessaire d'intégrer les acteurs agricoles du début à la fin du processus de planification afin d'en limiter les impacts. Une fois un site de développement choisi, il n'est pas trop tard pour réfléchir aux compensations et aux réorganisations qui peuvent avoir lieu en faveur de l'activité agricole impactée.

### **Un retour attendu faible pour l'économie agricole**

Les retombées économiques attendues sont globalement assez faibles. Par la politique du 1% paysage, certaines exploitations peuvent bénéficier d'aides à l'investissement, notamment dans la rénovation des abords de fermes, améliorant ainsi la qualité de l'accueil pour celles qui pratiquent de la vente directe. Parallèlement, la création de zones d'activités peut s'accompagner d'une volonté politique d'y installer des ateliers de transformations collectives pouvant bénéficier à la valorisation locale des productions animales. C'est la stratégie politique de développement agricole qui peut faire espérer des retombées positives et non l'infrastructure elle-même.

### **Enjeux-clés**

L'espace agricole constitue la principale réserve foncière au développement urbain et économique. Or, l'agriculture est une activité économique directement tributaire du foncier disponible et qui nécessite, de surcroît, des capitaux importants. Les développements urbains et économiques, quand ils ne sont pas définis clairement dans leurs limites spatiales, ne permettent pas aux agriculteurs d'anticiper les évolutions de leurs conditions d'exploitation et d'organiser leur production sur des espaces dont la pérennité agricole est garantie.

Ainsi, pour assurer sa viabilité et ses investissements, l'activité agricole a besoin d'avoir une stabilité et une lisibilité de la stratégie de planification sur le long terme. Des choix politiques de planifications, clairs et affirmés, balisent l'avenir des exploitations et contribuent à limiter la pression foncière sur l'espace agricole.

En parallèle, les stratégies économiques agricoles, notamment les filières de commercialisation, parfois sans lien au territoire, rendent plus délicate une appropriation de ces enjeux par les acteurs locaux.

Le développement d'une économie agricole territorialisée, impliquant plus les acteurs non agricoles, facilite l'élaboration d'un projet partagé d'aménagement du territoire qui prend en compte les spécificités agricoles.

À ces questions s'ajoutent celle des mécanismes de compensation environnementale. La mise en œuvre de mesures compensatoires méritent d'être menée à grande échelle. L'objectif est d'avoir un éventail le plus large possible dans le choix des parcelles qui vont accueillir les compensations afin que les agriculteurs puissent flécher celles dont la transformation aura le moins de conséquences pour leur activité.

Au final, l'agriculture est plus impactée par les développements induits par l'infrastructure que par l'infrastructure elle-même. Préserver l'agriculture, c'est tout aussi bien élaborer une stratégie globale de développement urbain, économique et environnementale qu'intégrer les acteurs agricoles à chaque étape de ces processus pour étudier quelles sont les solutions les moins pénalisantes ou pouvant bénéficier à l'agriculture.



Chantier A89 - Zone de compensation pour la biodiversité



# Synthèse

# Un changement de représentation du territoire chez les acteurs locaux

**Symboliquement, l'A89 marque un nouveau lien très fort entre les secteurs composant l'espace d'interface métropolitain, et notamment en « arrimant » le Roannais sur l'axe Lyon/Clermont-Ferrand. En ce sens, elle constitue un maillon de la construction métropolitaine dans le « grand ouest métropolitain ».**

Le sentiment d'un lien nouveau entre Roanne et Lyon, s'il ressort chez les différents acteurs locaux interrogés, est toutefois à nuancer.

Selon eux, l'A89 connecte plutôt Lyon à Clermont-Ferrand et au-delà à Bordeaux, qu'à Roanne. Le décalage temporel de livraison de la mise à 2x2 voies de la RN82 entre Neulise et Balbigny en 2016 vient, en quelque sorte, souligner cette caractéristique.

Il ressort également la vision d'une opportunité de connexion directe entre Centre Loire et Lyon.

Par conséquent, l'A89 était perçue localement, à quelques mois de sa mise en service, comme une infrastructure permettant :

- de sécuriser et de fiabiliser les échanges routiers entre Roanne et Lyon, en supprimant le seuil du Pin Bouchain ;
- d'accroître les attractivités économique et résidentielle de Loire Centre ;
- de développer des zones d'activités aux Olmes (côté rhodanien) et à Balbigny (côté ligérien), avec l'espoir, plus ou moins affiché par certains acteurs locaux, d'attirer des entreprises exogènes. A l'inverse, beaucoup d'acteurs du territoire pressentent plutôt, sur ces secteurs, un phénomène prévisible de relocalisation et de développement d'entreprises déjà implantées localement.

Par ailleurs, il apparaît assez clairement que l'A89 ne devrait pas être très attractive pour la mobilité quotidienne des « navetteurs », actuels et/ou attendus, résidant dans le secteur et allant tra-

vailer à Lyon ou dans l'Ouest lyonnais.

Ces attendus, en matière de comportements de mobilité, sont justifiés par quatre types d'arguments :

- la mauvaise connexion – provisoire – entre A89, A6 et la rocade est de Lyon (A46/A432),
- la saturation des infrastructures actuelles (RN7, A6, tunnel de Fourvière, boulevard périphérique, etc.),
- le caractère dissuasif du péage sur l'A89 entre Tarare et La Tour-de-Salvagny, même si des formules d'abonnement pour navetteurs seront imaginées,
- la mise en service quasi-simultanée d'un tram-train entre Sain-Bel, L'Arbresle, Lozanne et Lyon. En ce sens, la création de parcs-relais et de navettes de rabattement dans les stations de tram-train, ainsi que la réorganisation du réseau de transport départemental du Rhône ont été conçus dans l'optique de favoriser un report modal sur les transports collectifs pour les habitants actuels ou attendus dans les secteurs de L'Arbresle et de Lozanne.

Pour les Roannais, au-delà du confortement et de la fiabilisation des services TER actuels entre Lyon, Tarare, Roanne et Clermont-Ferrand, la véritable alternative modale espérée réside dans la création de services intercités à grande vitesse sur la LGV Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon. Attendue au mieux vers 2025, elle constituerait une opportunité historique de rapprocher, en temps de parcours au moins, Roanne de la capitale régionale

(et de la capitale nationale).

Enfin, certains professionnels du secteur du transport de marchandises s'interrogent sur l'attractivité du maillon de l'A89 pour le « grand transit ». Emprunter l'A89 ne serait pas nécessairement plus intéressant que de passer par l'A72 et l'A47 – malgré leurs encombrements quotidiens – notamment pour des liaisons en direction des Alpes (A43) et du couloir Rhodanien (A7), voire même pour les zones d'activités de l'Est lyonnais (A46).

En effet, les péages sur l'A89, la réglementation de la traversée du tunnel de Fourvière et du tronçon nord du périphérique lyonnais, et les détours supplémentaires à effectuer au sein de l'agglomération lyonnaise pour rejoindre les axes autoroutiers au sud et à l'est sont les arguments avancés. La nouvelle section de l'A89 trouve un intérêt surtout pour des trajets en direction de zones d'activités de l'Ouest lyonnais, et en direction des axes de Genève (A40) ou de l'axe Rhin-Rhône (A42-A39).



La diligence accidentée sur la montagne de Tarare (1828 - W. Turner)

# Une reconfiguration et une augmentation de l'offre d'espaces à vocation économique

**Aujourd'hui, l'organisation de l'offre d'accueil économique du territoire d'étude est marquée à la fois par une concentration des grands sites et une dispersion des petites zones d'activités. La mise en service de l'A89 et la création de nouveaux sites d'accueil d'activité industrielle vont rebattre les cartes de l'offre actuelle d'espaces à vocation économique.**

## **Le développement de la métropole ne se fait plus seulement à l'est**

Ce vaste espace de l'ouest rhodanien et du centre et du nord du département de la Loire apparaît, aujourd'hui, quelque peu en retrait du développement économique métropolitain.

## **Vers une réorganisation de l'offre foncière et économique**

*Concentration vs. dispersion des sites d'activités : qu'en disent les documents réglementaires ?*

La plupart des documents d'orientation et réglementaires des territoires concernés par l'A89 (Scot en tête) convergent sur plusieurs points.

En effet, chacun acte la nécessité de limiter et de maîtriser le développement des zones d'activités, notamment en périphérie des agglomérations. D'autre part, les sites sont hiérarchisés et l'intervention publique concentrée sur quelques zones majeures de façon à créer des sites de qualité le long des grandes infrastructures et conforter les centralités existantes.

A l'inverse, la production de ZA de petite taille doit être limitée afin d'éviter toute dispersion de l'activité, excepté à proximité des bourgs et en extension des ZA existantes.

## *Un enjeu de requalification et de renouvellement des sites existants*

Les différents projets de créations ou d'extensions de sites d'intérêt métropolitain qualitatifs (Smadeor, Balbigny, Lybertec, Bas-de-Rhin, Bonvert), permettront une nouvelle attractivité du territoire et le feront réellement entrer dans le jeu métropolitain. Ces développements ne doivent pas se faire au détriment de l'existant. Il est important d'adopter une approche raisonnée afin d'éviter la multiplication de friches industrielles et la concurrence entre les sites.

L'enjeu de la requalification et du renouvellement des sites existants est primordial. Plusieurs zones importantes du territoire sont vieillissantes et enregistrent de la vacance, voire quelques friches. Il serait judicieux de leur redonner une attractivité en les requalifiant.

## *Une complémentarité de positionnement économique entre les sites métropolitains à trouver*

En raison d'un positionnement économique proche, un risque de concurrence entre les sites existe pour l'accueil de prospects exogènes, notamment si leur commercialisation débute en même temps. Une réflexion globale sur les positionnements économiques de chacun des sites métropolitains serait nécessaire. L'action de l'Aderly sur ces territoires sera, sans doute, facilitatrice.

Les collaborations engagées entre les acteurs rhodaniens et ligériens sont également de nature à favoriser ces réflexions globales.

### *L'accueil des activités logistiques, une question en suspens*

La logistique est la seule activité abordée de manière spécifique dans les projets. En effet, si la plupart des sites entendent limiter cette activité en acceptant uniquement la logistique support aux activités industrielles (Bonvert), le site de Balbigny lui donne une place plus importante.

La réflexion sur la logistique doit s'engager à plus large échelle, de manière concertée. La révision du Schéma de cohérence logistique de la Rul permettra de reposer la question de la pertinence de l'implantation logistique à l'ouest de l'agglomération lyonnaise.

### **Un déplacement du centre de gravité métropolitain vers l'ouest ?**

#### *Un désenclavement progressif du territoire roannais et de Loire Centre*

L'ouverture de l'A89 peut permettre de désenclaver le territoire dans les faits, mais aussi dans l'imaginaire de la population et des investisseurs. C'est notamment le cas de Roanne. En effet, pour accéder à cette agglomération aujourd'hui, il faut emprunter une route peu fiable et peu sécurisante. L'A89 va rendre cet accès plus facile et peut-être permettre le développement de relations nouvelles avec les agglomérations alentour, notamment Lyon.

L'accessibilité nouvelle du territoire joue nécessairement un rôle dans l'amélioration de l'image et de l'attractivité économique du périmètre d'étude. En lien avec cette nouvelle attractivité, de nouvelles activités pourraient se développer sur les territoires de l'espace d'intérêt métropolitain A89/RN82. Ainsi, le Grand Roanne promeut une politique d'attractivité pour maintenir, et surtout, créer des emplois sur son territoire. Cette stratégie porte tant sur l'ancrage des entreprises endogènes que sur l'implantation d'entreprises exogènes.

La position charnière du Roannais, entre Lyon, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand est un atout. A terme, le territoire pourra jouir d'une accessibilité renforcée (A89, POCL) et d'un nouveau statut de porte d'entrée nord-ouest de la région Rhône-Alpes.

Ainsi, ces deux infrastructures sont des opportunités majeures « en termes de rayonnement et de positionnement métropolitain, d'ouverture territoriale, de mobilité et d'image pour le territoire\* ». La LGV POCL mettra Roanne à vingt cinq minutes de Lyon et à une heure vingt/trente de Paris. Cette nouvelle donne devrait ouvrir de nouvelles perspectives à l'économie roannaise et aura un impact beaucoup plus fort que celui créé par l'arrivée de l'A89. Un développement plus important, notamment tertiaire pourra être envisagé. Les friches présentes dans le cœur de l'agglomération, marqueurs du passé industriel de Roanne, sont autant d'opportunités pour développer, à l'avenir, des programmes mixtes de logements, de commerces et de bureaux dans le centre-ville, en particulier à proximité de la gare.

\* Voir Pascal Bérion,

La construction d'une grande infrastructure de transport et ses premiers effets territoriaux : le cas de l'autoroute A39, section de Dole à Bourg-en-Bresse, Géocarrefour, Vol. 77 n°1, 2002, p. 7-20

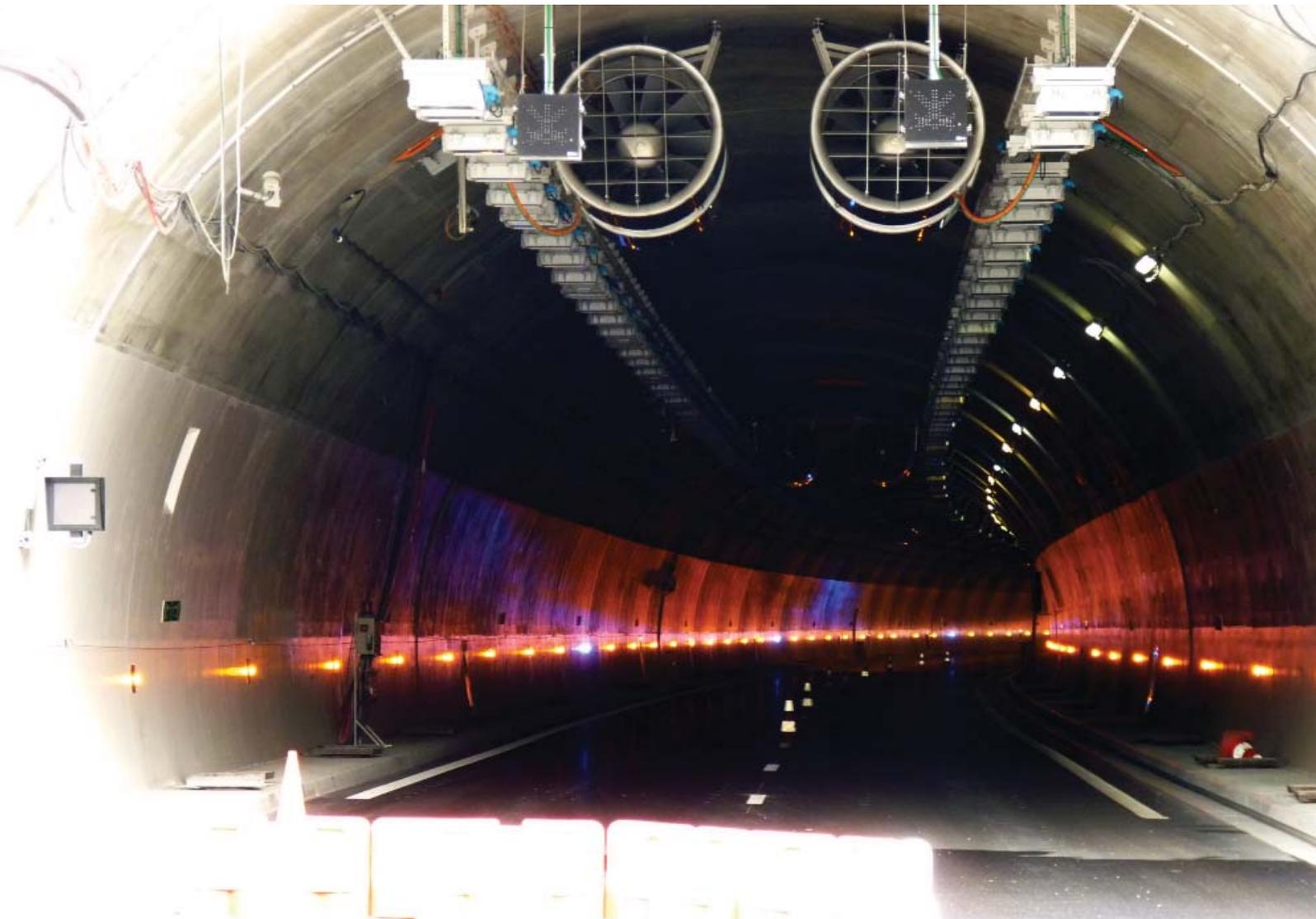
*Une nouvelle attractivité des territoires à dominante rurale*

L'autoroute A89 va inévitablement conforter l'attractivité des territoires jouxtant l'infrastructure (Loire Centre, Pays de Tarare, notamment). Cette infrastructure va avoir un effet très fort en termes de représentations mentales pour les investisseurs et les entreprises.

Il conviendrait d'accompagner cette attractivité nouvelle, en favorisant le développement qualitatif des espaces d'activités et le renouvellement des zones existantes, essentiellement au cœur des pôles urbains.

*L'Ouest de l'agglomération lyonnaise, une zone dynamique*

Cette nouvelle dynamique va bénéficier au Pôle économique Ouest de Lyon et aux EPCI de l'Ouest lyonnais. Le Pôle économique Ouest de Lyon est, en effet, l'un des six pôles tertiaires majeurs du Grand Lyon (avec la Part-Dieu, Confluence, Gerland, Carré de Soie et le Parc technologique de Porte des Alpes). Ces polarités économiques conforteront, demain, leur place parmi les principaux espaces économiques d'intérêt métropolitain.



## **Une nécessaire réflexion sur un projet global**

En préalable à toute analyse, il convient de déconstruire le « mythe de l'autoroute ». En effet, une autoroute ne génère pas le développement mais le favorise, et met en concurrence les territoires desservis, d'où la nécessité de penser un projet territorial structuré.

Or, aujourd'hui, les projets foisonnent sur les territoires directement concernés par l'A89, projets ambitieux, aux positionnements économiques proches.

Dans une logique de développement durable et de recherche de sites de qualité, la concentration de certaines activités, sur quelques sites stratégiques bien desservis et de qualité, est à favoriser.

### *Un morcellement territorial qui peut nuire au développement économique*

Le vaste espace d'interface métropolitain A89/RN82 s'avère très morcelé institutionnellement (deux départements, six Scot et treize EPCI). Ce morcellement n'a pas empêché l'émergence d'initiatives de coopération à l'instar de la Convention territoire partenaire (CTP) entre le Grand Roanne, les villes de Tarare et de L'Arbresle et le Grand Lyon, ou bien la constitution d'un Syndicat mixte d'étude pour la future zone d'activités Smadeor. Ce dernier réunit, outre le département du Rhône et la CCI de Lyon, pas moins de sept EPCI. Néanmoins, ces initiatives ponctuelles n'ont pas encore débouché sur une réflexion globale à l'échelle du grand ouest métropolitain.

### *Vers la recherche et la mise en place d'une gouvernance de projet*

Une nouvelle infrastructure autoroutière apporte de nouvelles perspectives de développement et de mobilité.

L'amélioration de l'offre de transport est incontestablement un atout pour le développement économique du territoire, même s'il ne peut être précisément quantifié. En effet, la création d'une autoroute apporte un nouveau potentiel d'attractivité aux territoires proches de l'échangeur et des diffuseurs. Toutefois, la réalisation de nouvelles ZA ne se fera probablement pas toujours à proximité de l'infrastructure. L'exemple de l'A39 entre Dole et Bourg-en-Bresse montre que, certes, les plus grandes zones se sont développées à proximité de l'autoroute, mais que de nombreux sites de moindre importance ont vu le jour en raison de la concurrence entre les communes et les intercommunalités. Pour éviter une dispersion des projets, et donc une concurrence inutile entre les territoires desservis par l'A89, une gouvernance de projet pourrait être utilement mise en place.

Ainsi, la recherche de cohérence revêt un intérêt capital sur le périmètre d'étude, tout comme une planification dans le temps de la réalisation des projets.

# L'A89, outil de revitalisation économique

**L'A89 va avoir un effet psychologique certain sur le comportement des acteurs et sur leur manière de considérer les territoires. Certains de ces territoires (Roanne, Tarare) connaissent des difficultés liées à la déprise industrielle et à la mutation de base productive historique. L'A89 est susceptible de favoriser un renouveau économique à l'ouest de l'aire métropolitaine lyonnaise.**

## **Des projets de sites d'activités qui accompagneront cette dynamique**

En parallèle à l'arrivée de l'A89, de nombreux projets de création ou d'extension de sites d'activités vont voir le jour (Smadeor, Balbigny, Font de l'Or, Bas de Rhins, Bonvert). Ces projets permettront à ces territoires de proposer une nouvelle offre de qualité aux entreprises exogènes ou endogènes susceptibles de s'implanter ou de se développer sur ce territoire.

## **Une gouvernance territoriale à construire**

Ces nombreux projets, aux positionnements économiques proches, seront potentiellement concurrents pour des prospects exogènes cherchant une implantation nouvelle dans l'ouest de l'aire métropolitaine lyonnaise. Cette concurrence est, malgré tout, à relativiser car la demande exogène reste minoritaire dans le cadre de tels projets. Pour éviter une trop forte concurrence, gérer dans le temps la commercialisation de ces espaces et jouer sur leur complémentarité, une gouvernance est à construire entre EPCI, Scot, départements et agences de développement économique.

## **L'enjeu de la requalification et du renouvellement des sites existants**

Pour éviter un « effet aspirateur » des nouvelles zones par rapport aux sites existants parfois vieillissants et obsolètes, il conviendra de requalifier ces derniers et d'assurer leur renouvellement qui peut s'accompagner d'une mutation fonctionnelle. Les sites anciens à vocation industrielle, implantés en centre-ville, peuvent, par exemple, muter vers l'accueil de fonctions plus tertiaires. Ces actions sur les sites existants permettraient ainsi de maintenir leur attractivité par rapport à la nouvelle offre qui se crée.

## **La nécessaire desserte en transports collectifs des sites d'intérêt métropolitain**

Dans le cadre des projets de création ou d'extension de sites d'activités, la question de leur desserte en transports collectifs devra être étudiée, afin de limiter les trajets domicile-travail en voiture et de faciliter l'accès à ces sites pour tous les actifs du bassin de vie.

## Quelle stratégie d'accueil de la logistique ?

L'accueil de la logistique, dans l'ouest de l'aire métropolitaine lyonnaise, se pose dans un contexte de raréfaction de grands tènements fonciers susceptibles d'accueillir cette activité dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Différents types de logistique coexistent et ont des impacts territoriaux différenciés. La révision en cours du Schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon est l'occasion de poser la question de l'accueil de la logistique dans ces territoires. Certains sites d'activités actuels ou en projet affichent des caractéristiques susceptibles d'accueillir ce type d'activités (logistique support de l'activité industrielle notamment).

## Des stratégies de développement de filières communes à construire

En parallèle des actions et des enjeux de coopération sur les espaces d'activités, le diagnostic économique a montré les spécificités sectorielles proches d'un territoire à l'autre. Malgré un certain déclin, l'industrie textile reste encore ancrée dans le territoire et se renouvelle via, notamment, le pôle de compétitivité Techtera. Les industries agro-alimentaires et du bois (éco-construction, énergie) sont également une spécificité et un atout. Les projets de nouveaux sites d'activités mettent en avant ces spécificités, comme autant de prospects potentiels. Afin d'éviter, là encore, une concurrence stérile, des partenariats sont à nouer entre les territoires, en lien avec les pôles de compétitivité, clusters et pôles d'excellence rurale de Rhône-Alpes, pour en faire le ou un des territoires d'ancrage de ces filières en Rhône-Alpes.

## Cinq grands secteurs à enjeux

### *L'ouest de l'agglomération lyonnaise*

Le diagnostic économique a montré le grand dynamisme économique des territoires de l'ouest de l'agglomération lyonnaise (Ouest du Grand Lyon, Communauté de communes du Pays de L'Arbresle et Communauté de communes des Vallons du Lyonnais). Cette forte croissance a été tirée notamment par le développement du tertiaire et des industries à haute valeur ajoutée (biotechnologies et pharmacie).

Cette proximité, tant géographique que de positionnement économique, plaide pour le développement de coopération entre les territoires du Grand Lyon et les territoires voisins de la CCPA et de la CCVL.

La mise en service du tram-train de l'Ouest lyonnais et le tronçon gratuit de l'A89 entre L'Arbresle et l'agglomération lyonnaise renforceront encore cette proximité.

L'offre de bureaux dans le Pôle économique Ouest de Lyon existe. Après la fin de la commercialisation de La Ponchonnière à Savigny/Sain-Bel et des zones de la CCVL (Les Lats et Les Andres), le développement se réalisera un peu plus à l'ouest sur le secteur Smadeor. Dans le Grand Lyon, après la commercialisation du Parc du Puy d'Or à Limonest, les opportunités foncières se feront plus rares.

Au-delà des questions de coopération économique, l'enjeu est de favoriser la requalification et la densification des espaces d'activités actuels, et d'améliorer leur desserte en transports collectifs.

### *Le bassin de Tarare*

Pour ce territoire, l'enjeu est triple :

- assurer une excellente intégration paysagère et environnementale aux futures zones Actival/« Smadeor »,
- choisir un positionnement économique complémentaire de l'existant, et, à terme, réfléchir à sa desserte en transports collectifs ;
- favoriser la requalification et le renouvellement des sites existants, en particulier ceux localisés dans ou à proximité du centre-ville de Tarare ; ce renouvellement peut s'accompagner d'une mutation fonctionnelle, vers l'accueil de fonctions tertiaires, cohérentes en termes de cohabitation avec le tissu résidentiel.

### *Le territoire Balbigny-Feurs*

L'arrivée de l'A89 et les projets de création de nouvelles zones d'activités (Balbigny et Font de l'Or) vont modifier le paysage économique de Loire Centre et de l'ensemble du département de la Loire. L'A89 peut donner une nouvelle attractivité économique au territoire et

en faire une réelle polarité économique demain. L'enjeu principal est d'affiner le positionnement économique de ces nouvelles zones, afin qu'elles soient complémentaires entre elles et avec les sites roannais en particulier.

La zone de Balbigny est excellentement reliée aux agglomérations lyonnaise, clermontoise, stéphanoise et roannaise, dotée potentiellement d'un embranchement fer. L'accueil d'activités logistiques sur cette zone pourrait être étudié.

### *L'agglomération roannaise*

L'A89 peut être une belle opportunité pour l'agglomération roannaise, mais les projets de sites nouveaux, à proximité des diffuseurs de l'infrastructure, viendront, demain, concurrencer les sites roannais. Pour maintenir leur attractivité, l'enjeu sera donc de conserver, voire de développer une offre de services et une qualité paysagère haut de gamme et d'affiner une stratégie marketing pour la commercialisation de ces espaces. Le second enjeu est le renouvellement des anciens sites industriels en cœur d'agglomération, afin de requalifier les espaces et de développer de nouveaux produits immobiliers, plus mixtes et tertiaires. A très long terme, le passage de la LGV POCL par Roanne pourrait avoir un véritable effet accélérateur de développement pour l'agglomération.

### *Les territoires d'interstice*

Pour les territoires plus éloignés de l'A89 (Communautés de communes Amplepuis-Thizy, Monts du Lyonnais...), l'enjeu sera de maintenir des espaces d'activités de qualité, à haut niveau de services, afin de conserver leur attractivité et d'éviter un « effet aspirateur » des sites créés à proximité de l'infrastructure.

# Les défis majeurs à relever

**Le lien de causalité entre nouvelle autoroute (ou nouveau tronçon autoroutier) et développement (économique) local n'a pas toujours été évident et n'a jamais été prouvé scientifiquement. L'autoroute n'est pas un vecteur spontané de développement économique.**

## **Vers une nouvelle image des territoires de l'A89 demain, pour une meilleure notoriété après-demain...**

\*Autoroutes, activités et territoires : propositions méthodologiques pour évaluer l'impact de l'autoroute sur la spatialisation des activités, 6<sup>es</sup> Rencontres de Théo Quant, Besançon, février 2003, 10 p.

On peut également citer : Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales ; Géocarrefour (Revue de Géographie de Lyon), Lyon, volume 77, n°1, 2002, 112 p.

Plusieurs équipes de chercheurs spécialisés en économie des transports et en géographie-aménagement, intervenant en qualité d'acteurs neutres et objectifs, sont arrivées à la conclusion qu'il n'existe pas de lien de causalité entre une autoroute et le développement économique des territoires qu'elle dessert. Ainsi peut-on citer les travaux de l'UMR 6049 ThéMA CNRS, Université de Franche-Comté (E. FAIVRE), qui démontrent, notamment par la mise en place d'un cadre théorique, que « *la simple recherche de modifications spatiales des localisations d'activités provoquées par l'autoroute ne suffit plus. Il convient désormais de comprendre comment les mécanismes qui engendrent ces transformations territoriales fonctionnent et d'où ils viennent* »\*.

Ces conclusions sont similaires à celles de chercheurs intégrés dans les observatoires autoroutiers, tels ceux de l'A20, de l'A64 mais aussi de l'A89 (entre Bordeaux et Clermont-Ferrand). La communauté scientifique est unanime, donc, sur ce rapport ambivalent « autoroute – développement économique ».

Cependant, l'ouverture de l'A89 va avoir un réel effet symbolique/psychologique pour le développement économique et l'attractivité des territoires de l'A89. Certains de ces territoires connaissent, aujourd'hui, des difficultés liées à la mutation de leur tissu industriel « traditionnel ». L'A89 est susceptible de générer un réel regain d'attractivité. L'A89 marque un nouveau lien physique entre les secteurs de l'ouest métropolitain, notamment en « arrimant » le roannais à l'agglomération lyonnaise. L'infrastructure constitue un maillon physique de la construction métropolitaine dans le « grand ouest métropolitain ».

Ainsi, peut-on espérer une reprise économique progressive mais différenciée des territoires ligériens, reprise qui pourrait s'accélérer via la mise en place de la ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon (LGV POCL). Attendue, au mieux, vers 2025, elle constituerait une opportunité historique de rapprocher, en temps de parcours, la région de Roanne de la capitale rhônalpine, mais aussi de la capitale française.

## **Un nécessaire changement d'échelle pour une nouvelle donne économique**

L'attente d'un développement économique, lié au désenclavement induit par l'A89, ressort chez certains acteurs locaux rencontrés dans le cadre de ce diagnostic.

En effet, l'A89 connecte aussi – et surtout – Lyon à Clermont-Ferrand et, au-delà, Bordeaux, davantage à Roanne. Le décalage temporel de livraison de la mise à 2x2 voies de la RN82 entre Neuville et Balbigny, prévu pour 2016, souligne cette vocation première de l'infrastructure.

Après avoir toujours été tournées vers Paris, les régions industrielles auvergnates de Thiers et de Clermont-Ferrand devraient davantage s'intéresser à Lyon. En matière d'élaboration de projets de territoire (à dominante économique, voire touristique), un couple Clermont-Ferrand/Lyon peut se constituer et ainsi permettre à la seconde de se tourner davantage vers l'ouest ; une direction cardinale jusqu'alors négligée, en partie en raison d'une géographie contraignante et d'une distance-temps trop importante.

Les prochaines décennies semblent donc constituer un rendez-vous important pour le « grand ouest » métropolitain. Un changement d'image d'un territoire auparavant regardé comme enclavé est probable. Ce changement d'image entraînera une nouvelle notoriété à long terme.

# Un territoire qui jouera dans les équilibres métropolitains

**L'arrivée de l'A89 dans le « grand ouest » métropolitain devrait jouer un rôle important en matière de recomposition des équilibres territoriaux.**

Deux certitudes :

- les stratégies de déplacements des ménages ne seront pas celles annoncées dans les modèles de trafics ;
- l'A89 va constituer un formidable moteur de périurbanisation et cette réalité doit interpeller les collectivités dans le cadre de leurs politiques d'aménagement du territoire, tant à l'échelle des petits bassins de vie locaux qu'à l'échelle de l'inter-Scot.

En matière de développement économique, la mise en place de projets communs – c'est-à-dire entre territoires pertinents (et non concurrents) – est susceptible de renforcer l'appareil productif de l'ouest métropolitain. L'activité logistique, enjeu économique par excellence pour la métropole lyonnaise, devrait être au cœur des coopérations.

Le renforcement des collaborations entre communes et intercommunalités semble être une priorité. La mise en place d'un contrat d'axe ou d'un contrat territorial de développement entre les EPCI bordant l'infrastructure pourrait être une solution intéressante.

Ce contrat pourrait associer ASF pour promouvoir une politique intermodale de déplacement. Il pourrait permettre de coordonner les actions en matière de développement économique, notamment sur le positionnement et la programmation des projets de nouvelles zones.

Enfin, il conviendrait de renforcer les partenariats entre les producteurs du droit des sols et les promoteurs-aménageurs-gestionnaires afin de maîtriser le processus d'urbanisation selon des coopérations à statut public-privé, la planification réglementaire non associée à l'urbanisme de projet ayant montré, depuis longtemps, ses limites.

La mise en place d'un outil de veille et de prospective sera tout autant incontournable afin de mieux connaître et de mieux anticiper les évolutions des territoires. Un observatoire pérenne est à imaginer.





# Annexes

# Les sites d'activités d'intérêt métropolitain : fiches d'identité et analyse

L'objectif de ces annexes est d'analyser, plus précisément, l'offre des sites d'intérêt métropolitain. Pour ce faire, des fiches d'identité ont été réalisées pour chacun.

## Chiffres-clés

### L'île de Porte

Surface de 50 hectares

Positionnement économique : site mixte (industrie, commerce)

Portage : société d'aménagement d'économie mixte l'île Porte

### L'île Porte (Communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône)

Située à la sortie du diffuseur nord de l'agglomération de Villefranche-sur-Saône, sur la commune d'Arnas, la zone d'activités de l'île Porte permet d'accroître considérablement l'offre en foncier économique du Beaujolais. Le site se compose de plusieurs entités :

- une zone d'activités économiques industrielle et artisanale de 25 hectares sur la zone de l'Épie en vitrine est de l'A6 ;
- une zone abritant commerces, hôtellerie et restauration de 25 hectares sur le site de l'Ave Maria/Porte du Beaujolais.

Ce site bénéficie d'une bonne accessibilité : proximité directe à l'A6, à quarante minutes de l'aéroport, quatre minutes de la gare de Villefranche-sur-Saône et deux minutes du port. Pour autant, actuellement, il n'y a aucune desserte en transport en commun.

### Enjeux et perspectives

Les enjeux du site de l'île Porte sont les suivants :

- l'accessibilité : il est nécessaire d'améliorer la desserte du site hors véhicule personnel en développant l'offre de transport en commun pour les salariés ;
- la qualité du site : un travail sur la qualité environnementale, architecturale et paysagère du site est indispensable du fait de sa position près de l'A6 et en porte d'entrée nord de l'agglomération caladoise ;
- le positionnement économique, de façon à éviter une trop forte concurrence avec les autres sites projetés des territoires voisins, mais aussi à plus large échelle.

### **ZA de Bonvert (Communauté d'agglomération du Grand Roanne)**

Situé au nord de l'agglomération roannaise, sur la commune de Mably à proximité de la RN7, le Parc de Bonvert fait partie des parcs labellisés du département de la Loire (avec Balbigny, Font de l'Or et Bas de Rhins). Il accompagne la dynamique créée autour des filières d'excellence (textile, construction mécanique, déconstruction, agroalimentaire, éco-industrie).

Destinée, à terme, à accueillir des activités logistiques et des projets industriels lourds, la zone, labellisée ZAIN, abrite essentiellement des petits établissements industriels spécialisés dans l'industrie textile et papier (Lion Enveloppes, Manufacture roannaise d'enveloppes, par exemple).

La viabilisation des lots, de 3 à 15 hectares, pour accueillir la logistique support, s'effectuera au premier semestre 2013.

La zone bénéficie de plusieurs atouts :

- une bonne accessibilité multi-modale : embranchement ferroviaire (malgré une remise en service complexe), RD39, RN7 à deux kilomètres qui permet la liaison à l'A89 et donc à Lyon, desserte en bus depuis le centre-ville de Roanne, accès à l'A72/A89 (Clermont-Ferrand/Saint-Etienne) ;
- des services aux entreprises et aux salariés à proximité : crèche et restaurants à un kilomètre de Mably ; formation supérieure, équipement commercial et services, hôpital, logements à dix minutes de Roanne, couverture très haut débit, etc.

#### *Enjeux et perspectives*

Il s'agira de :

- jouer la carte de la multimodalité, notamment pour la logistique ;
- s'inscrire en complémentarité avec les autres sites majeurs de la Loire, mais aussi à plus large échelle ;
- porter une attention particulière à la qualité de la zone en raison de l'intérêt agricole, paysager, faunistique et floristique du site.

Une charte qualité encadre la réalisation de la zone.

### Chiffres-clés

#### **ZA de Bonvert**

84 ha de surfaces totales existantes

45 ha de surfaces projetées :

- 4,6 ha disponibles immédiatement,
- 20 ha à court terme (1-3 ans),
- 20 ha à moyen terme (3-10 ans)

29 établissements (2009)

205 emplois salariés privés (2009)

15 euros/m<sup>2</sup>

Positionnement économique : site mixte (industrie (textile, agroalimentaire, industrie des biens d'équipement et des biens intermédiaires), éco-industrie, logistique support, déconstruction)

Portage : syndicat mixte ZAIN Loire Nord associant le département de la Loire, Grand Roanne Agglomération et la Communauté de communes du Pays de Perreux

## Chiffres-clés

### Lybertec

Surface de 175 ha

1 établissement (Hartmann)

140 emplois salariés privés

Positionnement économique : site mixte  
(industrie, tertiaire)

Portage : syndicat mixte Lybertec  
(CCI de Villefranche-su-Saône,  
Communautés de communes du Beaujolais-  
Val de Saône, Beaujolais Vauxonne  
et du Rhône)

\* Norme qui concerne le management  
environnemental. Elle repose sur le principe  
d'amélioration continue de la performance  
environnementale par la maîtrise des impacts  
liés à l'activité de l'entreprise.

### Lybertec (Belleville, hors périmètre d'étude)

Situé sur trois communes (Belleville, Charentay et Saint-Georges-de-Reneins), Lybertec est l'un des trois grands projets de pôles d'activités du Beaujolais. Il est géré par le syndicat mixte Lybertec, créé pour l'occasion, également maître d'ouvrage du projet, propriétaire du foncier et aménageur.

D'une superficie de 175 hectares, le site est dédié à l'accueil d'entreprises à fort potentiel industriel et tertiaire soucieuses de leur image. Bénéficiant de la proximité de grandes références de la formation (Ecam, ENTPE, Insa, etc.), le parc Lybertec s'est naturellement ouvert aux secteurs de l'industrie scientifique, comme la santé et l'agro-alimentaire.

Lybertec entend jouer la carte de la qualité architecturale, paysagère et environnementale avec, notamment, un aménagement éco-conçu, un éclairage basse consommation et le respect de la biodiversité (trames verte et bleue, noues paysagères).

Une première entreprise s'est déjà implantée en 2010. Il s'agit d'Hartmann, spécialiste des produits médicamenteux, qui a installé son site de logistique et d'assemblage de kits sur 11 hectares et accueille 140 salariés. Une Zac est en cours de création sur une première tranche de 44 hectares. Les fouilles archéologiques sont en cours et les ventes de terrains pourraient démarrer en 2013.

Ce site jouit d'atouts indéniables :

- un paysage remarquable au pied du Mont Brouilly ;
- une offre foncière diversifiée (de 5 000 m<sup>2</sup> à 2 ha) ;
- une bonne desserte multimodale : à deux minutes de l'autoroute A6, quarante minutes de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, deux minutes de la gare de Belleville, vingt minutes de la gare TGV Mâcon-Loché et quinze minutes du port ;
- un pôle de services mutualisé pour les entreprises et les salariés ;
- la certification ISO 14 001\* pour la conception, l'aménagement, l'accueil et l'implantation des entreprises.

#### *Enjeux et perspectives*

Une attention particulière doit être et sera portée :

- à l'accessibilité : aucune desserte en transport en commun n'existe pour l'heure, malgré la réalisation de voies sécurisées pour les piétons et cyclistes ;
- à la qualité : paysagère sur le site, mais aussi au niveau de l'interface avec l'espace rural ; urbaine au niveau de la coupure avec le sud de Belleville ; environnementale, notamment au niveau de la gestion de la ressource en eau.

## Le Pôle économique Ouest de Lyon

Le Pôle économique Ouest de Lyon, situé sur quatre communes (Limonest, Ecully, Dardilly et Champagne-au-Mont-d'Or) et traversé par l'A6, est un site tertiaire majeur du Grand Lyon. A une dizaine de kilomètres de Lyon, il offre des potentialités résidentielles pour ses salariés et un cadre de travail de qualité grâce à « l'écrin de verdure » qui l'entoure.

Il est composé de la principale polarité commerciale de l'ouest de l'agglomération (centre commercial de la Porte de Lyon) au nord, d'un pôle d'enseignement supérieur et de recherche au sud qui abrite plusieurs grandes écoles de renom : EM Lyon, Ecole centrale de Lyon, Itech, etc.

## Enjeux et perspectives

Le Pôle économique Ouest de Lyon doit faire face aux problèmes suivants :

- l'accessibilité : le pôle est relativement éloigné de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry et des deux gares TGV (Perrache, Part-Dieu). Sa desserte en transport en commun est encore insuffisante malgré la présence de nombreux salariés et étudiants ;
- la rareté du foncier qui nécessite des opérations importantes de densification et de renouvellement des sites existants. Cette rareté foncière fait apparaître une nouvelle concurrence : celle des territoires voisins qui disposent de fonciers. Néanmoins, quelques réserves foncières sont encore disponibles et utilisables. En témoigne le Parc du Puy d'Or sur 13 hectares, à Limonest, dont la commercialisation a démarré début 2011.

Le projet de rapprochement de l'Ecole centrale et de l'EM Lyon, dit « Yin Yang », et qui a permis aux deux établissements de rester sur le site, entend jouer la carte de l'excellence. La création d'IDE School (Innovation, design, entrepreneuriat), qui délivrera des diplômes de manager/innovateur et d'ingénieur/entrepreneur mixant des étudiants des deux écoles, renforcera l'image et la vocation tertiaire du pôle.

## Chiffres-clés

### Pôle économique Ouest de Lyon (Techlid)

Surface de 464 ha

1 560 établissements

23 840 emplois salariés privés

Positionnement économique : tertiaire  
(informatique, activités financières)

## Chiffres-clés

### Acti Val/Smadeor

Première Zac d'une trentaine d'hectares :

Acti Val (projet Smadeor)

Périmètre d'étude : 200 ha

120-130 ha environ  
de surface économique projetée à l'étude

Positionnement économique :  
site mixte à dominante industrielle

Portage : Smadeor  
(Conseil général du Rhône, sept  
communautés de communes, CCI de Lyon,  
Chambre d'agriculture du Rhône)

### Acti Val/Smadeor (Communauté de communes du Pays de Tarare et Communauté de communes du Pays de L'Arbresle)

Le Syndicat mixte d'études pour l'aménagement et le développement économique de l'ouest rhodanien (Smadeor) s'est constitué, en mars 2010, pour réfléchir à la mise en place d'une zone d'activités majeure autour du diffuseur de l'A89 sur Les Olmes.

En effet, le Scot y prévoit l'implantation d'une ZA de 120 à 130 hectares.

Une première section est d'ores et déjà en cours de réalisation avec la création d'une Zac pour un parc d'activités économiques sur les communes des Olmes et de Saint-Romain-de-Popey (projet Acti Val). Ce projet, d'une trentaine d'hectares, est porté par la Communauté de communes du Pays de Tarare. Ce futur site devrait accueillir principalement des activités artisanales et industrielles. Sa commercialisation devrait démarrer prochainement.

Le grand projet de zone est aujourd'hui à l'étude. En bordure de l'A89 et au droit du diffuseur de Tarare est, le site jouit d'une excellente accessibilité et d'un effet vitrine qui oblige à porter une attention particulière à la qualité architecturale et paysagère du site. Cet impératif est renforcé par le cadre naturel et paysager dans lequel s'inscrira la future zone. Autre atout de taille : la proximité de l'agglomération lyonnaise et donc la possibilité de bénéficier de sa dynamique, de son marché et du desserrement des activités lyonnaises vers l'ouest.

### Enjeux et perspectives

Le principal enjeu du site réside dans la recherche d'une complémentarité de positionnement économique à deux échelles :

- avec les autres projets d'intérêt métropolitain, notamment ceux du Beaujolais (Île Porte, Lybertec) et, de façon moins prioritaire, avec les sites ligériens et lyonnais ;
- avec le bassin de Tarare et de L'Arbresle.

À ces enjeux de positionnement, s'ajoute la nécessaire prise en compte des enjeux de renouvellement et de recyclage fonciers des sites existants, action qui doit aller de pair avec le développement de ce nouveau site vitrine.

### Font de l'Or (Communauté de communes de Feurs-en-Forez)

Située sur un emplacement stratégique au sud de l'échangeur autoroutier de l'A72 et à proximité de la future A89, la zone du Font de l'Or est en discussion depuis 1991. Elle doit, à terme, accueillir de grandes entreprises pourvoyeuses d'emplois permettant de donner au territoire un nouveau dynamisme économique.

La Communauté de communes de Feurs-en-Forez travaille avec la Société d'équipement du département de la Loire (SEDL) pour l'aménagement de la zone. Le 30 septembre 2009, le dossier de création de Zac a été approuvé. Le syndicat mixte ZAIN (Zone d'activité d'intérêt national-label du CG42 et d'Adel 42) A89-Loire Centre porte l'aménagement, la commercialisation, la gestion et le développement de la zone.

A l'heure actuelle, une première répartition des activités sur la zone est envisagée ainsi :

- au nord, une parcelle d'un hectare dédiée aux services aux entreprises et aux salariés ;
- au centre, six parcelles de 0,7 à 1,1 hectare pour des entreprises industrielles et artisanales ;
- au sud, une parcelle de 10 hectares (dont 8,3 commercialisables) pour des activités industrielles importantes.

Une première entreprise a déjà prévu de s'installer sur 10 hectares du site : Focalia (production de granulés bois, plate-forme de production de copeaux de bois, centrale de cogénération). Cette entreprise a été retenue par la Commission de régulation des énergies dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

#### *Enjeux et perspectives*

Plusieurs aspects devront être étudiés :

- l'accessibilité, en particulier s'agissant de la desserte en transport en commun ;
- la qualité architecturale, paysagère et environnementale du site, notamment en raison de sa situation en vitrine de l'autoroute.

Une charte qualité encadre la réalisation de la zone.

### Chiffres-clés

#### **ZA Font de l'Or**

Surface de 50 ha  
dont 10 commercialisables en 2014  
et 40 ha disponibles à long terme

Positionnement économique : site mixte  
(industrie, artisanat)

Portage : syndicat mixte ZAIN A89-Loire  
Centre associant le Département de la Loire  
(40 %), les Communautés de communes  
de Balbigny (27 %), de Feurs-en-Forez  
(27 %) et des Collines du Matin (6 %)

## Chiffres-clés

### ZA de Balbigny

Surface de 78 hectares  
dont 50 commercialisables  
d'ici trois à dix ans sur un périmètre global

Prix de commercialisation à l'étude

Positionnement économique : site mixte  
(hôtellerie, tertiaire, petite activité,  
industrie, logistique)

Portage : syndicat mixte ZAIN A89-  
Loire Centre associant le département  
de la Loire (40 %), la Communauté de  
communes de Balbigny (27 %),  
la Communauté de communes de Feurs-  
en-Forez (27 %), la Communauté de  
communes des Collines du Matin (6 %)

### ZA de Balbigny (Communauté de communes de Balbigny)

A la croisée de l'A89 et de la RN82, à deux kilomètres au nord de Balbigny, cette ZAIN a pour objectif affiché de capter les entreprises recherchant la proximité de l'agglomération lyonnaise et les infrastructures de transport, mais aussi un cadre de vie agréable et des savoir-faire industriels.

Initialement, une Zone d'aménagement différé (Zad) a été mise en place (2006-2008) sur 459 hectares afin d'éviter une flambée des prix du foncier et de permettre un droit de préemption à la communauté de communes. Suite à l'intervention du syndicat mixte ZAIN-A89-Loire Centre, une procédure de Zac a été lancée.

La zone se composera de cinq secteurs aux types d'activités différents. Les principes d'aménagement sont les suivants :

- une organisation autour de la RD1082 pour une desserte optimale de chaque secteur avec un embranchement fer possible au sud ;
- une diversité des usages : hôtellerie, tertiaire, petite activité, industrie, logistique ;
- une limitation de l'étalement avec un accent mis sur la densification des constructions ;
- la mise en place d'une démarche de développement durable intégrant les enjeux environnementaux et paysagers.

### Enjeux et perspectives

- la desserte en transport en commun est importante ;
- la qualité et les aménités du site doivent être pensées du fait de sa localisation en vitrine de l'autoroute et de la volonté d'attirer des entreprises soucieuses de leur image et de leur environnement.

Une charte qualité encadre la réalisation de la zone.

### **ZA de Bas de Rhins (Communauté de communes du Pays de Perreux)**

Situé dans la plaine du Rhins, le parc d'activités Bas de Rhins bénéficie d'une bonne desserte routière et entend respecter la qualité paysagère du site. Il prolonge la zone des Berges du Rhins située à Parigny.

Implantée sur la commune de Notre-Dame-de-Boisset, à l'entrée sud-est de l'agglomération roannaise, cette ZAIN est la zone roannaise la plus au sud, permettant ainsi une ouverture sur les agglomérations lyonnaise et stéphanoise. En effet, son emplacement est stratégique : le long d'une 2X2 voies reliant Roanne à l'A89, et donc aux autres pôles urbains et économiques du secteur.

La collectivité maîtrise plus de la moitié du foncier. Les premiers équipements devraient être réalisés en 2014.

La vocation et la qualité de la zone sont traitées par le Syndicat mixte ZAIN Loire Nord. L'implantation d'une aire de services est à l'étude mais bloque financièrement.

### *Enjeux et perspectives*

Plusieurs points restent à éclaircir :

- la desserte en transports collectifs pour les salariés en raison de la localisation de la zone hors du tissu urbain ;
- le demi-diffuseur devra être transformé en diffuseur complet pour permettre la desserte de la zone par la RN7 ;
- le positionnement du site à définir en complémentarité avec les autres sites du territoire, notamment des autres ZAIN (Balbigny, Bonvert, Font de l'Or) qui sont géographiquement proches ;
- le site étant en vitrine, en bordure de la RN7, une attention particulière sera portée à la qualité et aux aménités de la zone.

Une charte qualité encadre la réalisation de la zone.

## Chiffres-clés

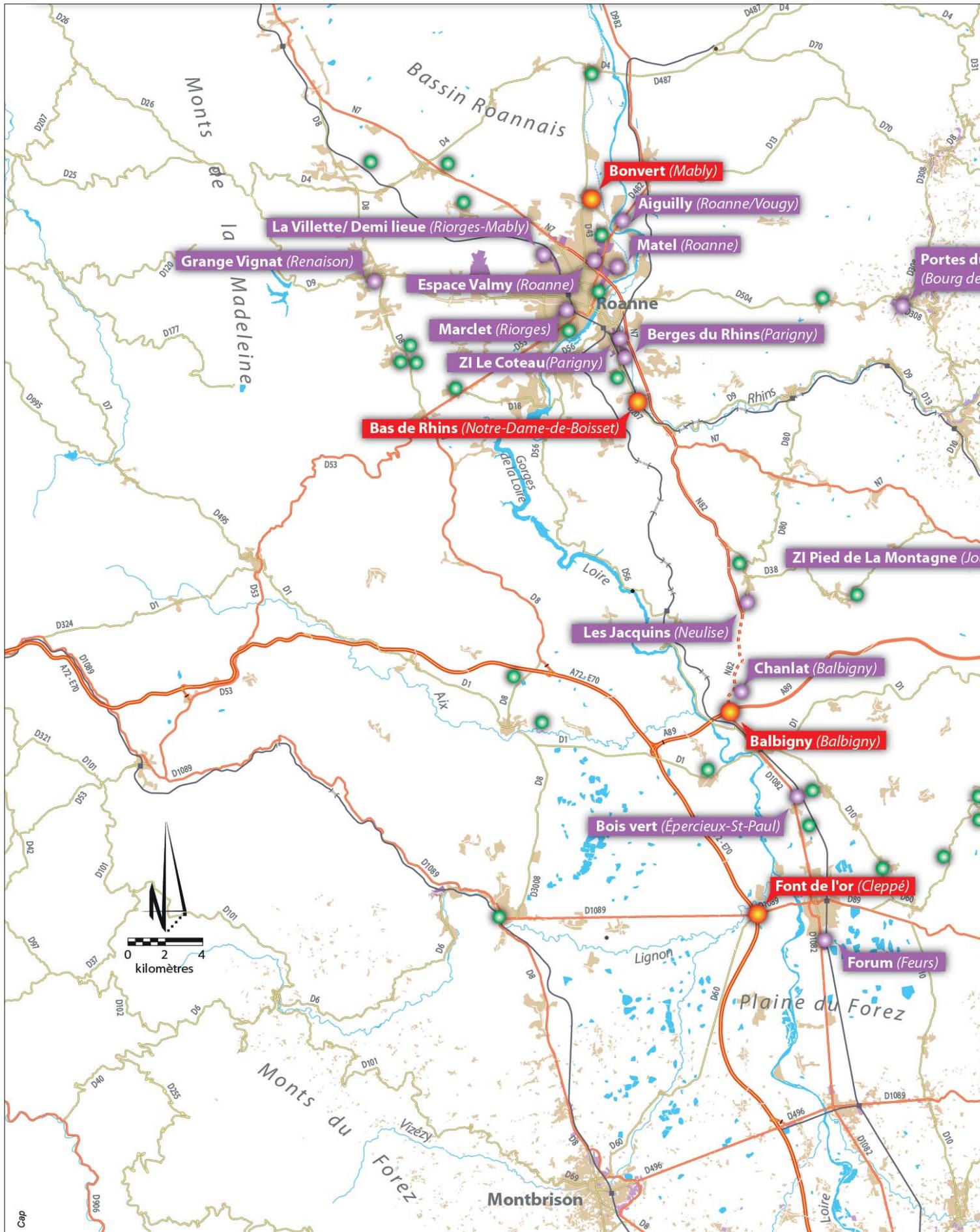
### **ZA Bas de Rhins**

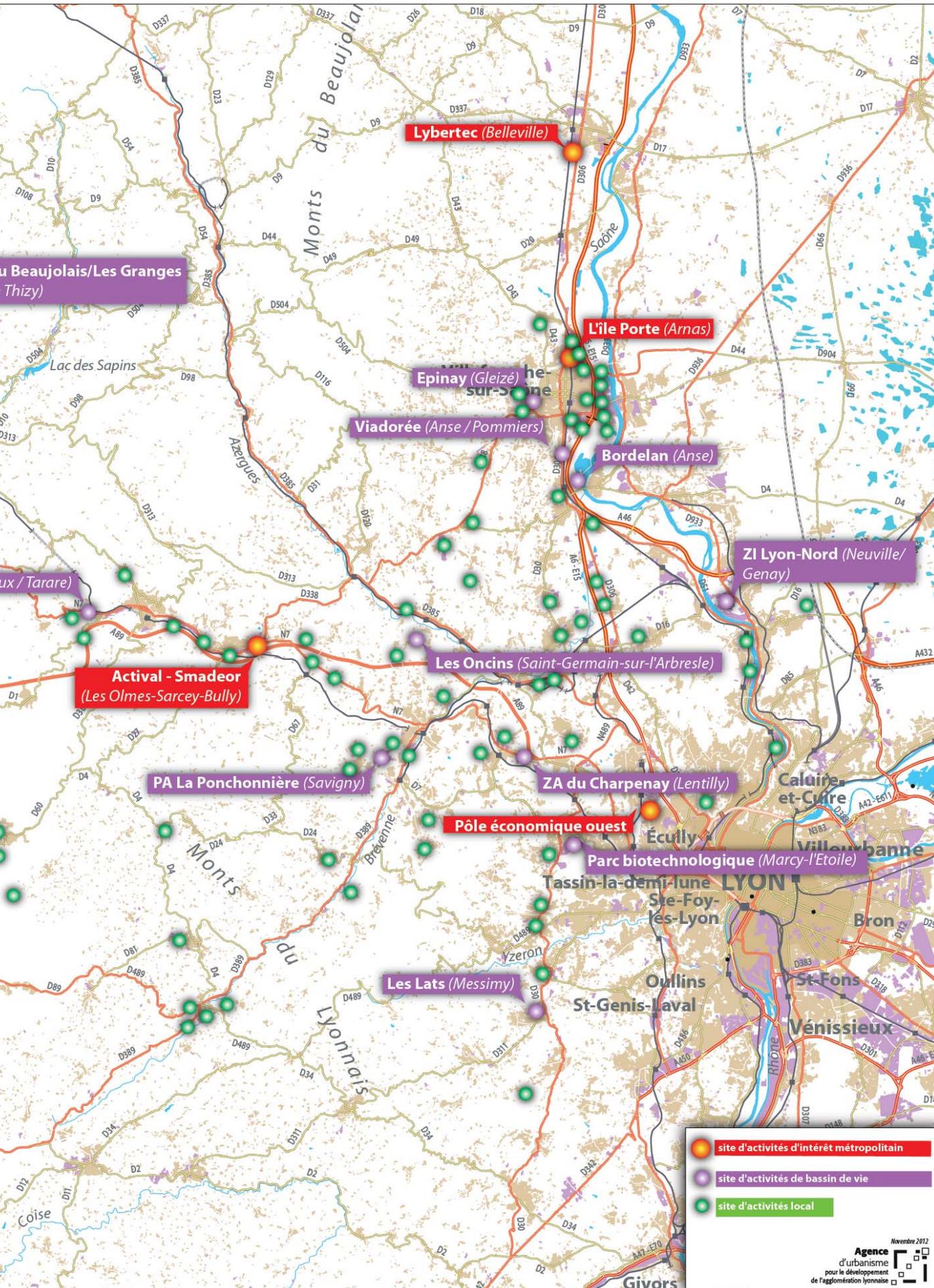
Surface de 39 ha au total  
dont 18 commercialisables à court terme  
(un à trois ans)  
et une vingtaine pour une aire de services.

Positionnement économique : non défini

Portage : syndicat mixte ZAIN Loire Nord  
(Conseil général de la Loire, Grand Roanne  
Agglomération, Communauté de communes  
du Pays de Perreux)

Les sites d'activités majeurs actuels et en projet de l'EIM A89/RN82







# Table des illustrations

Périmètre d'analyse de l'espace d'interface métropolitain A89/RN82	9
Les réseaux de transports routiers et ferroviaires avant la mise en service de l'A89	13
Flux domicile-travail entre EPCI en 2008	15
L'A89 mise en service début 2013	16
Impacts de l'A89 sur les principaux temps de parcours	17
Meilleur temps de parcours en TER proposé à destination de Lyon Part-Dieu en 2012	19
Taux d'équipements supérieurs en 2010	23
Indice de construction moyen par an de 1990 à 1998	25
Indice de construction moyen par an de 1999 à 2010	25
Indice de vieillissement 2008	26
Revenu fiscal médian annuel par UC en 2009	27
Profils de marché en 2012	27
Emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010	33
Services aux entreprises : emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010	34
Industrie : emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010	35
Armature commerciale	37
Principaux projets d'aménagements commerciaux sur le périmètre d'étude et les territoires voisins	57
Transports-logistique : emploi en 2010 et évolution de l'emploi entre 2000 et 2010	38
Construction de locaux industriels et entrepôts entre 2002 et 2011 (locaux commencés)	40
Construction de bureaux entre 2002 et 2011 (locaux commencés)	41
Construction de locaux industriels et entrepôts entre 2002 et 2011	43
Les grandes polarités économiques de l'EIM A89/RN82	45
Les projets de création et d'extension de zones d'activités de l'EIM A89/RN82	50
Séquences paysagères	58
Réseau écologique Rhône-Alpes	59
L'élevage à l'ouest, la polyculture et la vigne à l'est	60
Les élevages périurbains et les exploitations en diminution	61
Les sites d'activités majeurs actuels et en projet de l'EIM A89/RN82	86



Pilotage : **Karen Dussud, Scot Roannais**

Groupe d'étude : **Olivier Roussel, Emmanuel Thimonier-Rouzet, Sébastien Rolland**  
(rédaction finale),

**Sandra Marques** (rédaction, relectures)

**Thibaut Descroux, Guillaume Arzac** (transports, mobilité),

**Karen Mc Cormick** (démographie, habitat),

**Sylvaine Lobry, Vincent Couturier** (portrait économique),

**Thomas Ribier** (agriculture et espaces naturels),

**Sébastien Rolland** (synthèses)

**Sophie-Anne Carrolaggi** (données économiques),

Maquette : **Hervé Fayet**

Cartes : **Philippe Capel, Sébastien Rolland, Maxence Prouvot**

Photos : **Agence d'urbanisme**

**Agence d'urbanisme**  
pour le développement  
de l'agglomération lyonnaise



18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03  
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83

[www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

Communauté urbaine de Lyon, Sepal, Etat, Département du Rhône, Région Rhône-Alpes, Villes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bourgoin-Jallieu, Tarare, Communautés d'agglomération Porte de l'Isère, ViennAgglo, Communautés de communes du Pays de l'Arbresle, du Pays Mornantais, du Pays de l'Ozon, de la Vallée du Garon, des Vallons du Lyonnais, Syndicats mixtes du Beaujolais, de la Boucle du Rhône, de l'Ouest Lyonnais, des Rives du Rhône, du Scot du Bassin d'Annonay, du Scot des Monts du Lyonnais, du Scot Nord-Isère, du Scot Val de Saône-Dombes, Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du Grand Parc Miribel Jonage, CCI de Lyon, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Sytral, Epora, Ademe, Caisse des dépôts et consignations, Opac du Rhône, Grand Lyon Habitat

Directeur de la publication : **Damien Caudron**

Coordination démarche inter-Scot : **Sébastien Rolland** 04 26 99 35 70 [s.rolland@urbalyon.org](mailto:s.rolland@urbalyon.org)